



Liberté • Égalité • Fraternité  
RÉPUBLIQUE FRANÇAISE

MINISTÈRE  
DE LA TRANSITION  
ÉCOLOGIQUE  
ET SOLIDAIRE

# DOSSIER DE PRESSE



Projet de réaménagement de  
NANTES-ATLANTIQUE

**BILAN DE LA CONCERTATION PRÉALABLE  
SUR LE PROJET DE RÉAMÉNAGEMENT  
DE L'AÉROPORT NANTES-ATLANTIQUE**



Lundi 28 octobre 2019

## REAMENAGEMENT DE L'AEROPORT NANTES-ATLANTIQUE :

### BILAN DU MAITRE D'OUVRAGE ET DECISION SUR LES MODALITES DE POURSUITE DU PROJET

A la suite de la concertation préalable sur le réaménagement de l'aéroport de Nantes-Atlantique qui s'est déroulée du 27 mai au 31 juillet 2019 et du bilan des deux garantes désignées par la Commission nationale du débat public (CNDP), diffusé fin août 2019, la direction générale de l'Aviation civile (DGAC) publie le bilan du maître d'ouvrage et fait connaître la décision de l'Etat sur les modalités de poursuite du projet.

La DGAC a analysé près de 11 700 contributions en ligne, 125 cahiers d'acteurs, 783 contributions reçues par coupon-T ainsi que les avis recueillis auprès des 2 100 participants aux ateliers, aux permanences et lors des réunions du panel de citoyens. Le maître d'ouvrage a également étudié les 12 recommandations des deux garantes de la concertation et y a répondu dans son bilan.

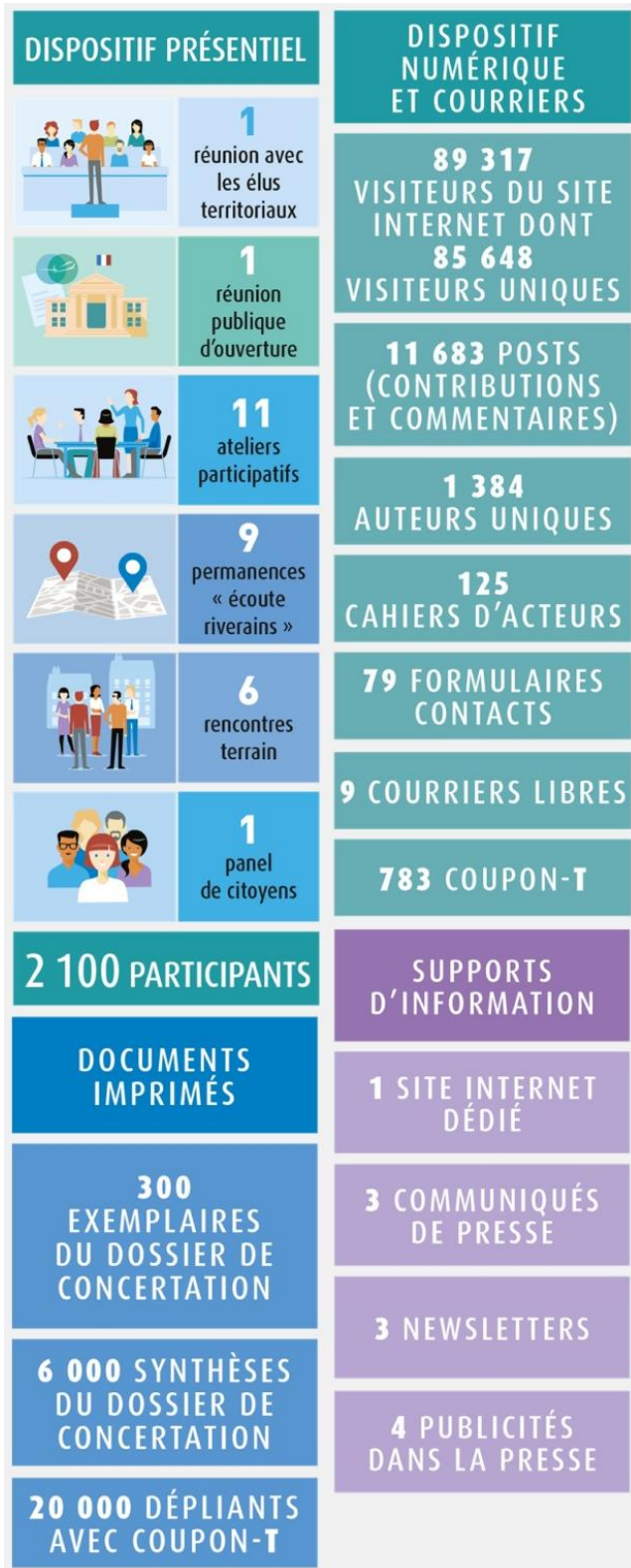
A travers ce bilan, l'Etat prend des engagements qui se traduisent par 31 mesures sur la protection des populations riveraines et des populations survolées, sur la protection de l'environnement, sur un réaménagement sobre et adapté aux besoins de mobilité des habitants et des entreprises du territoire, sur la gouvernance du projet et les modalités de suivi et d'information.

Le bilan de la concertation est accessible en ligne sur site internet :

[www.reamenagement-nantes-atlantique.fr](http://www.reamenagement-nantes-atlantique.fr)

# 1. BILAN DE LA CONCERTATION

## LES CHIFFRES CLES DE LA CONCERTATION



### UNE PARTICIPATION DE GRANDE AMPLEUR

Le dispositif de concertation a permis l'expression de toutes les parties prenantes : les résidents ligériens ou bretons concernés par le projet, les riverains de l'aéroport, les élus, les corps intermédiaires, les acteurs économiques, les salariés de la plateforme aéroportuaire, les associations.

Le bilan des garantes souligne que la concertation « a été d'une grande ampleur, par l'étendue du dispositif présentiel et le nombre exceptionnel de contributions portées au débat, en termes d'avis et de cahiers d'acteurs ».

### 2 100 PARTICIPANTS AUX RENCONTRES

Les ateliers participatifs et les permanences ont permis de rencontrer près de 2 100 participants.

En plus des riverains de l'aéroport de Nantes-Atlantique, qui se sont particulièrement mobilisés lors des rencontres, la concertation a recueilli l'expression de parties prenantes diverses, via le panel de citoyens, lors des rencontres sur le terrain, de l'atelier dédié aux acteurs économiques et de celui dédié aux employés de la plateforme aéroportuaire.

### PLUS DE 89 000 VISITEURS DU SITE INTERNET DE LA CONCERTATION

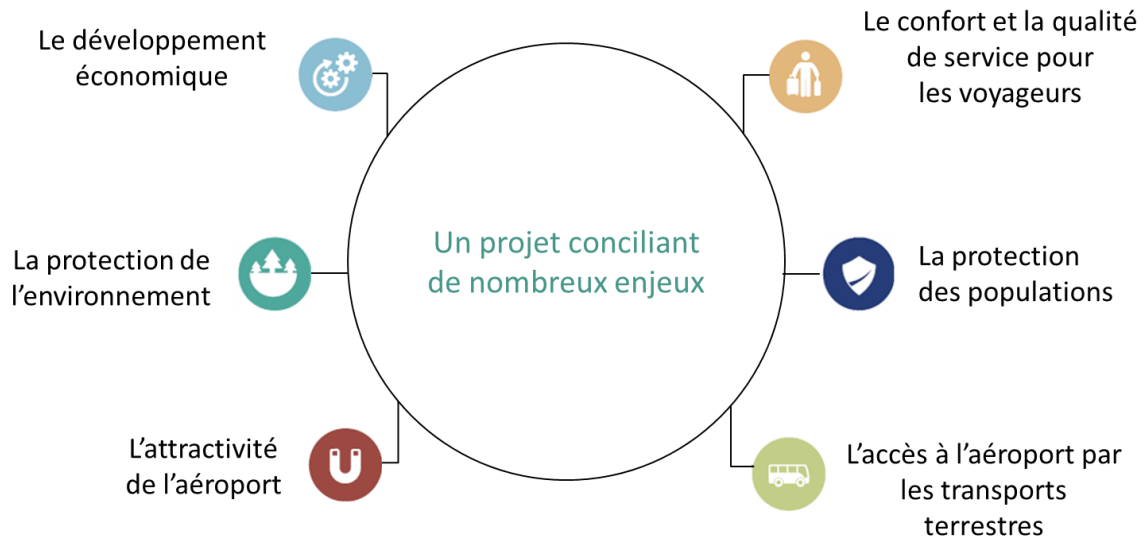
La plateforme internet participative a accueilli 89 317 visiteurs.

1 384 d'entre eux ont contribué au débat autour des 7 thèmes proposés lien avec les enjeux de la concertation.

98% de ces contributeurs sont originaires des Pays de la Loire, 77% du Sud de la Loire.

## LES ENJEUX DE LA CONCERTATION EST LES OPTIONS MISES EN DEBAT

- La concertation s'est organisée autour de 6 enjeux essentiels du projet de réaménagement de l'aéroport de Nantes-Atlantique :



- En réponse à ces enjeux, la DGAC, maître d'ouvrage du projet de réaménagement jusqu'à la désignation d'un futur concessionnaire, a mis en débat plusieurs options :

### LES OPTIONS POUR LA PISTE

- RÉFECTION DE LA PISTE ACTUELLE
- ALLONGEMENT DE LA PISTE DE 400 M
- ALLONGEMENT DE LA PISTE DE 800 M
- PISTE EN V
- PISTE TRANSVERSALE

### LES OPTIONS POUR L'AÉROGARE

- MODERNISATION DE L'AÉROGARE EXISTANTE
- CRÉATION D'UNE AÉROGARE À L'OUEST
- TERMINAL UNIQUE
- TERMINAUX À NIVEAUX DE SERVICES DIFFÉRENCIÉS

### LES OPTIONS D'EXPLOITATION

- COUVRE-FEU

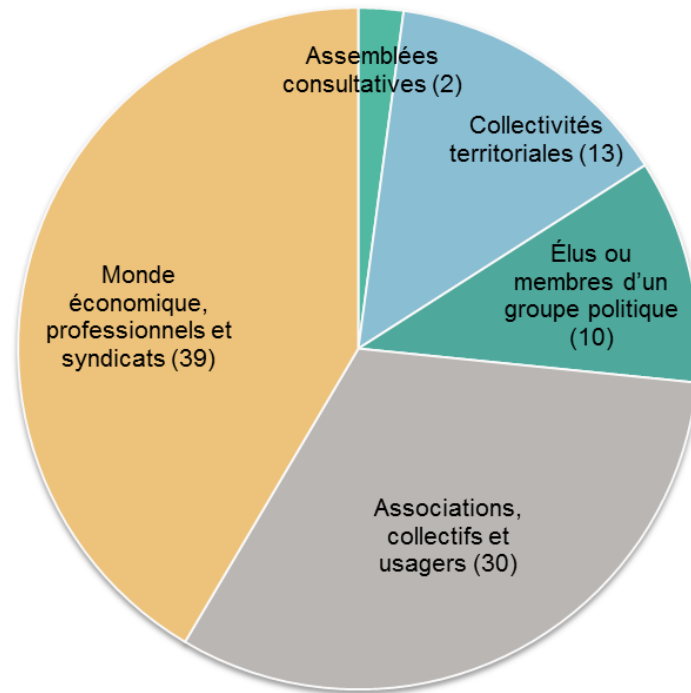
### LES OPTIONS POUR L'AMÉNAGEMENT DES ABORDS DE L'AÉROGARE

- ESPLANADE
- PARKING

## LES CAHIERS D'ACTEURS : UN MODE D'EXPRESSION MAJEUR

De nombreuses parties prenantes ont souhaité s'exprimer par la mise en ligne d'un cahier d'acteur, tant par les associations et collectifs de citoyens que les acteurs économiques, et les élus des territoires.

La DGAC a reçu et 125 cahiers d'acteurs provenant de 94 contributeurs et les a rendus publics sur le site internet de la concertation.



*Sources des cahiers d'acteurs.*

## LES REPONSES AUX RECOMMANDATIONS DES GARANTES DE LA CONCERTATION

Dans leur bilan, les deux garantes de la concertation ont formulé 12 recommandations à l'attention du maître d'ouvrage.

La DGAC les a analysé avec attention et y apporte des réponses concrètes, notamment aux travers des mesures que comporte la décision de l'Etat sur les modalités du projet de réaménagement de Nantes-Atlantique.

## 2. LES ENSEIGNEMENTS DE LA CONCERTATION

### DE LA CONCERTATION AUX ENSEIGNEMENTS

La concertation a permis l'expression de nombreux points de vue, parfois contrastés, notamment sur les options d'allongement de piste ou de création d'une piste transversale.

Le bilan de la concertation restitue une synthèse des avis et propositions qu'ont formulées :

- le panel de citoyens ;
- les riverains de l'aéroport et les résidents du Sud Loire ;
- les résidents du Nord Loire, des Pays de la Loire et du Sud Bretagne ;
- les acteurs et associations représentant la société civile ;
- les acteurs et les corps intermédiaires représentant le monde économique ;
- les élus et les collectivités territoriales du Grand Ouest ;
- les participants hors territoires du Grand Ouest.

De cette synthèse, le maître d'ouvrage a tiré de nombreux enseignements qui ont permis à l'Etat d'approfondir son analyse et d'éclairer la formation de sa décision.



*Le mur de propositions des participants à l'atelier dédié aux employés de la plateforme aéroportuaire, aéroport de Nantes-Atlantique © DGAC.*

### UN DISPOSITIF PARTICIPATIF RICHE ...

Les habitants du Sud Loire et les associations de riverains se sont exprimés en nombre. Par comparaison, les habitants du Nord Loire se sont moins mobilisés.

Au terme de la concertation, il ressort que la participation a été considérable.

Toutes les parties prenantes ont eu la possibilité de s'exprimer.



*Atelier participatif organisé à Bouguenais © DGAC.*

### ... QUI S'EST INSCRIT DANS UN CONTEXTE SINGULIER

Au début de la concertation, certains ont souhaité exprimer une colère encore vive à la suite de l'abandon du projet de nouvel aéroport à Notre-Dame-des-Landes.

Le souhait qu'un transfert de l'aéroport sur un autre site soit de nouveau étudié a été largement exprimé. Des associations ont formulé des propositions de sites en vue d'un tel transfert. Bien que la concertation ne portait pas sur l'hypothèse d'un transfert de l'aéroport sur un autre site, la DGAC a analysé les propositions des associations. Après analyse, il s'avère que leur faisabilité ne va pas de soi. L'Etat considère que ces hypothèses peuvent être écartées.

Les analyses détaillées figurent dans le bilan de la concertation.





## POUR LES PARTICIPANTS, LA PROTECTION DES POPULATIONS EST L'ENJEU PRIORITAIRE DU PROJET

Les riverains, les associations et les élus des communes intéressées par le projet de réaménagement de l'aéroport de Nantes-Atlantique veulent tous diminuer leur exposition au bruit, préserver leur qualité de vie et expriment des inquiétudes pour leur santé.

Pour une grande majorité d'entre eux, « *l'humain est prioritaire* » et c'est aussi pourquoi ils estiment qu'un couvre-feu est indispensable. Les participants attendent la mise en place d'un couvre-feu.

Le principe d'un couvre-feu consistant en l'interdiction de programmer des vols de minuit à 6h du matin fait l'objet d'un consensus politique, notamment parmi les 24 maires de Nantes Métropole.

C'est également une attente forte et unanimement exprimée par les participants à la concertation.



## LES PARTICIPANTS SE SONT EGALEMENT MONTRES TRES ATTACHES A LA PROTECTION DE L'ENVIRONNEMENT

Les participants se sont montrés particulièrement soucieux de la préservation du lac de Grand Lieu, qui présente une valeur écologique très élevée. Il est déjà protégé par la réglementation et inscrit dans le réseau Natura 2000.

Dans l'ensemble toutefois, l'enjeu de protection de l'environnement n'apparaît pas aux participants comme étant tout à fait d'égale priorité avec l'enjeu de protéger la population contre les nuisances aériennes.



## L'AEROPORT DE NANTES-ATLANTIQUE EST UNE INFRASTRUCTURE ESSENTIELLE POUR LES TERRITOIRES DU GRAND OUEST

Les acteurs économiques insistent sur la nécessité d'adapter l'aéroport aux besoins et aux ambitions des territoires du Grand Ouest.

Une partie d'entre eux souhaite que le développement du Grand Ouest ne soit pas limité du fait de sa localisation proche de territoires habités, tout en prenant en compte l'enjeu de protéger les populations contre les nuisances.



## LES PARTICIPANTS ATTENDENT UNE AMELIORATION DU CONFORT ET DE LA QUALITE DE SERVICE DE L'AEROPORT

Globalement, les participants considèrent que la plateforme existante n'est pas à la hauteur de l'ambition portée par les territoires.

Les participants attendent une amélioration du confort et des services offerts aux voyageurs, de l'image que l'aéroport renvoie de leurs territoires et, également, du cadre de travail des personnels de l'ensemble de la plateforme.



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

Les participants attendent que la desserte terrestre de l'aéroport soit significativement améliorée.

La concertation a fait particulièrement ressortir la nécessité d'améliorer l'offre de stationnement automobile aux abords de l'aéroport, de même que l'accès à l'aéroport par les transports en commun ou en voiture.



## LA CONCERTATION N'A PAS PERMIS DE DEGAGER UN CONSENSUS SUR L'UNE DES OPTIONS PORTANT SUR LA PISTE

La DGAC a mis en débat plusieurs options de pistes. Toutes celles qui portaient sur la piste avaient un seul objectif : réduire les nuisances sonores pour les riverains de l'aéroport et les habitants survolés, afin de faciliter l'insertion territoriale et l'acceptation du projet. Elles ne visaient pas par elles-mêmes à permettre l'accueil de plus gros avions ou de plus de trafic.

En effet, l'écoulement du trafic futur sera principalement permis par l'augmentation de la capacité de l'aérogare et par la création de nouveaux postes de stationnement pour les avions.

S'il ne ressort pas de la concertation un consensus sur l'option à retenir, les propositions de piste en « V » et de piste allongée de 800 mètres ont été largement écartées par la plupart des participants.



## L'OPTION DE MODERNISER ET D'AGRANDIR L'AEROGARE EXISTANTE EST LA PLUS SOUTENUE

Les participants estiment aussi dans leur majorité que les terminaux de l'aérogare ne devraient pas être distingués selon leur niveau de service offert par les compagnies, traditionnelles ou à bas-coûts.



## LE PRINCIPE « MISE EN RESEAU » DES AEROPORTS DU GRAND OUEST EST DISCUTE

Pour une partie des participants, des mesures devraient être prises dans l'objectif de mieux répartir le trafic de Nantes-Atlantique sur les autres aéroports du Grand Ouest et, ainsi, de réduire les nuisances pour les populations actuellement survolées.

Parmi les mesures qu'envisagent les participants, celles consistant à développer les liaisons ferroviaires ou à davantage inciter les voyageurs à utiliser le train sont les plus fréquemment citées.

Ces propositions ont suscité le débat. De nombreux participants estiment que le train ne peut pas être une alternative crédible à l'avion compte tenu, notamment, de l'éloignement des destinations desservies par l'avion.



## LES ENGAGEMENTS ATTENDUS DE LA PART DE L'ETAT

Les participants ont exprimé l'attente que l'Etat les informe de manière transparente sur sa prise de décision ainsi que sur les modalités de poursuite du projet.

Les parties prenantes attendent des études plus approfondies, portant sur l'exposition des populations aux nuisances sonores, les particules fines et ultrafines, la qualité de l'air et l'impact du projet sur l'environnement et la santé.

Les participants attendent de l'Etat qu'il mette en œuvre les mesures exceptionnelles qu'il a annoncées pour accompagner les populations les plus exposées au bruit.

Enfin, la plupart des participants souhaitent que l'ensemble des acteurs du territoire continuent à être associés à la suite du projet de réaménagement.

### 3. LA DECISION DU MAITRE D'OUVRAGE ET LES MODALITES DE POURSUITE DU PROJET

#### ➤ *UNE VISION STRATEGIQUE POUR L'AEROPORT DE NANTES-ATLANTIQUE*

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 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 prend dès à présent des engagements qui se traduisent par 31 mesures, présentées ci-après.

L'Etat sera amené à préciser et à compléter ces mesures, notamment à l'issue de l'enquête publique préalable à la déclaration d'utilité publique du projet, prévue fin 2021.

#### ➤ *PROTEGER LES POPULATIONS RIVERAINES DE NANTES-ATLANTIQUE ET LES POPULATIONS SURVOLEES, PROTEGER L'ENVIRONNEMENT*

##### **MESURE N°1. COUVRE-FEU.**

La mise en place d'un couvre-feu est une attente forte et unanime qui ressort 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'une interdiction de programmer les vols la nuit, entre minuit et 6h du matin, et d'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.

## 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.

A la date de publication du présent bilan, le groupe Air France - KLM et la compagnie de fret aérien DHL ont d'ores et déjà fait part à l'Etat des engagements qui suivent.

Dans l'attente du couvre-feu, le groupe Air France - KLM s'est engagé à favoriser les objectifs suivants, dans la limite de ses contraintes d'exploitation globales :

- Eviter de programmer des avions de marges inférieures à 13 EPNdB, vers et au départ de l'aéroport de Nantes-Atlantique, hors aléas d'exploitation ;
- A partir de 2021, Air France accueillera progressivement dans sa flotte les nouveaux A220. Ces avions de nouvelles générations consomment 20% de carburant en moins et sont deux fois moins bruyants. Air France étudiera l'opportunité de favoriser leur programmation sur l'aéroport de Nantes-Atlantique.
- Etudier les possibilités de limiter la programmation de vols sur les créneaux de nuit. A titre d'exemple, Transavia a ainsi prévu de réduire de 3 le nombre de retours programmés après 23h pour la saison 2020.
- A chaque fois que cela sera possible, le groupe Air France – KLM favorisera les augmentations de capacité des vols pour en réduire la fréquence, voire l'allègement du programme, quand le taux de remplissage des vols le justifiera ;
- Le groupe Air France – KLM participera au dialogue avec l'ensemble des parties prenantes.

Le groupe DHL prend les engagements suivants :

- A Nantes-Atlantique, un véhicule de piste et un véhicule de livraison sont déjà à propulsion électrique. Le groupe DHL s'engage à électrifier les véhicules de l'entreprise.
- Le groupe DHL s'engage sur un objectif de zéro émissions polluantes en 2050.

## 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 1er juillet 2019. Afin d'être en mesure de répondre de manière satisfaisante aux attentes des riverains, le projet de loi de finances pour 2020 prévoit de placer Nantes-Atlantique dans le groupe d'aéroports dont le tarif de la taxe est compris entre 20 € et 40 €.

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

Le Gouvernement a annoncé des mesures de compensation exceptionnelles en faveur des riverains de Nantes-Atlantique, dont la mise en place d'une aide complémentaire à celle déjà permise par le plan de gêne sonore.

Elle consiste, pour les biens inscrits dans le périmètre du plan de gêne sonore, en une augmentation du taux d'aide à l'insonorisation. 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 peut être sollicitée depuis la création, le 2 août 2019, du groupement d'intérêt public « Fonds de compensation de Nantes-Atlantique » présidé par le préfet de la région Pays de la Loire et chargé d'examiner la recevabilité des demandes d'aide.

#### MESURE N°5. DROIT DE DELAISSEMENT EXCEPTIONNEL.

Parmi les mesures de compensation exceptionnelles en faveur des riverains de l'aéroport de Nantes-Atlantique, le Gouvernement a annoncé la mise en place d'un droit de délaissement.

Ce droit de délaissement exceptionnel sera créé par la loi et les conditions d'application de cette mesure seront précisées par décret. Il pourra être exercé pendant une période de 5 ans à compter de l'entrée en vigueur du décret d'application cette loi.

Ce droit 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).

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

Si l'évolution des prix de l'immobilier constatée pendant une durée de 2 ans le justifie, 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.

Dans ce cas, le dispositif de compensation sera créé par la loi et les conditions d'application de cette mesure seront précisées 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).

#### 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 financera une aide exceptionnelle à la mise aux normes actuelles d'insonorisation, sur la base d'un diagnostic technique.

Les logements éligibles seront 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).

#### 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.

#### 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.

#### 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'engage 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, dès qu'il sera achevé, sera aussi mis en ligne sur le site internet de la concertation : <https://www.reamenagement-nantes-atlantique.fr/>.

## 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.

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.

## MESURE N°12. EMISSIONS DE GAZ A EFFET DE SERRE.

La concertation publique a mis 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 CO<sub>2</sub>, de ses déplacements :

<https://eco-calculateur.dta.aviation-civile.gouv.fr/>

## REAMENAGER L'AEROPORT POUR REpondre AVEC SOBRIETE AUX BESOINS FUTURS DE MOBILITE AERIENNE

## 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 », l'option d'une piste transversale et celle d'un allongement de 800 mètres de la piste existante ne sont pas retenues.



#### 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.

#### 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.

#### 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.

#### 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.

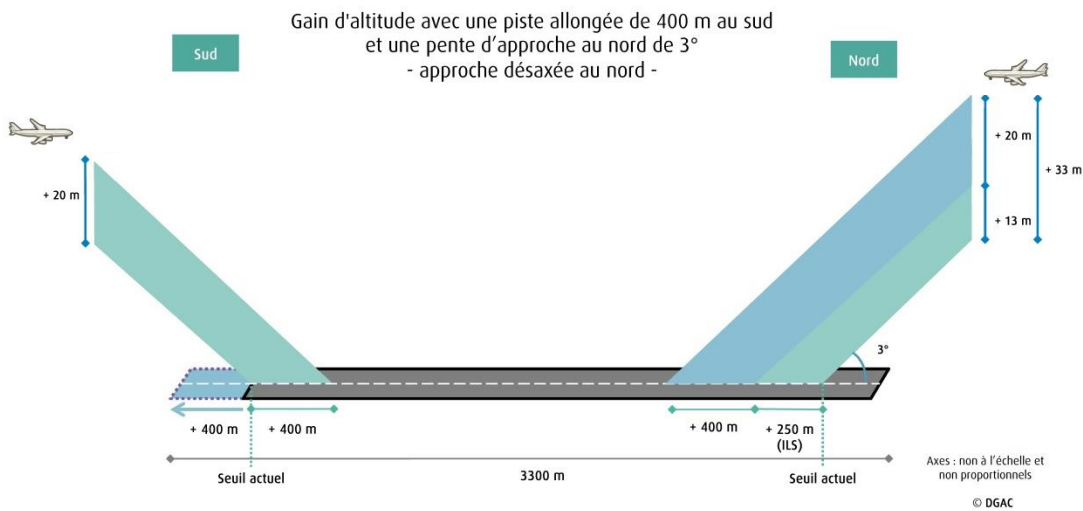
Ce scénario devra être acté par les autorités indépendantes en matière de sécurité aérienne. Dans l'hypothèse dans laquelle, et tout sera techniquement fait pour l'éviter, les autorités compétentes n'autoriseraient pas la coexistence des deux approches, alors le scénario d'approche présenté à la concertation, 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.

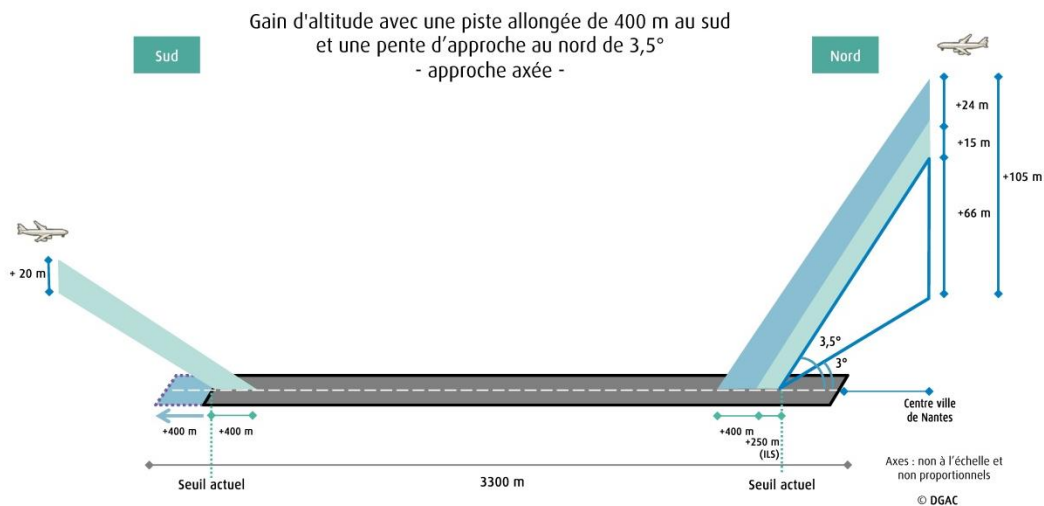
Elles seront également soumises à l'avis du public lors de l'enquête préalable à la déclaration d'utilité publique du projet de réaménagement, prévue à l'automne 2021.

## PRINCIPE DE FONCTIONNEMENT DU SCENARIO CENTRAL D'APPROCHES PRIVILEGIE PAR L'ETAT

### 1) APPROCHE DESAXEE DE 13° LORSQUE LES CONDITIONS METEOROLOGIQUES SONT BONNES



### 2) APPROCHE AXEE LORSQUE LES CONDITIONS METEOROLOGIQUES SONT DEGRADEES (\*)



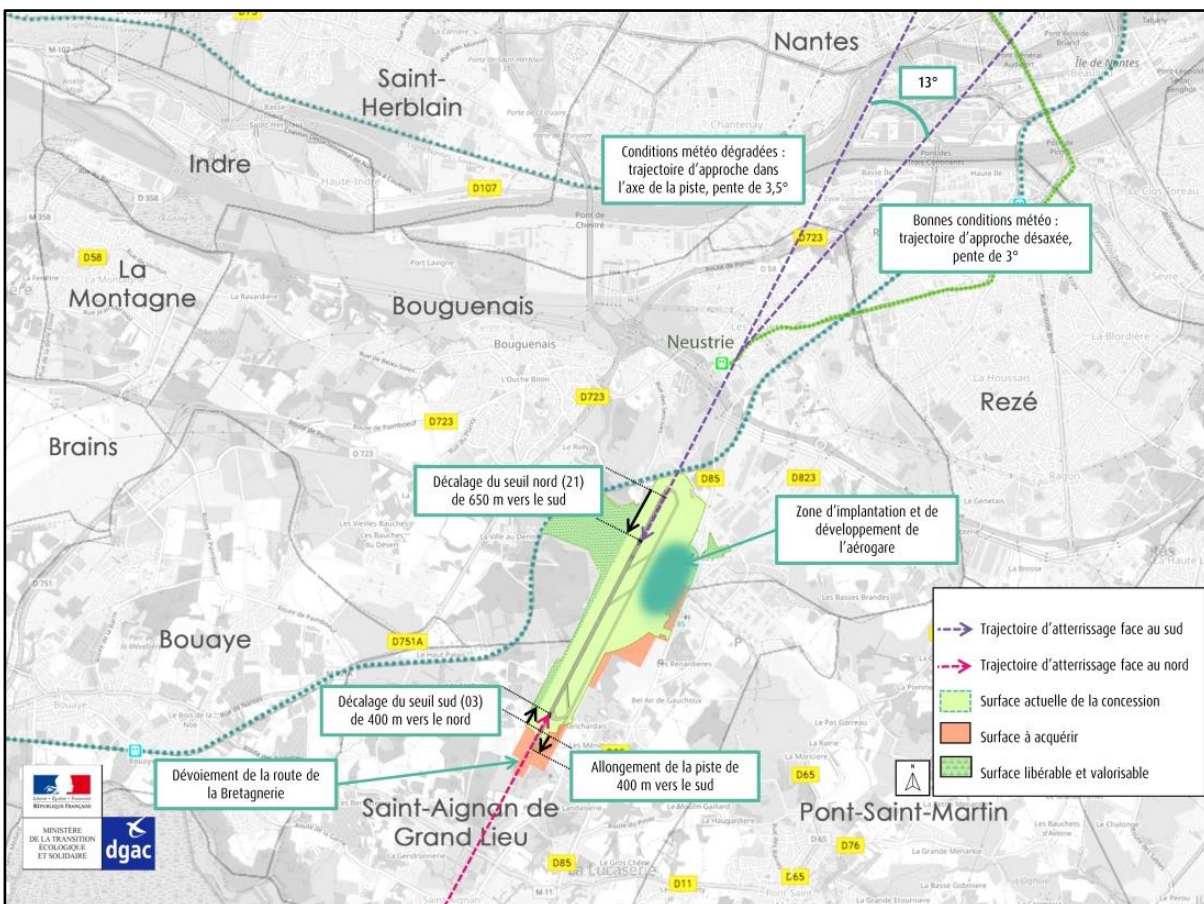
(\*) correspond aussi au scénario de repli.

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

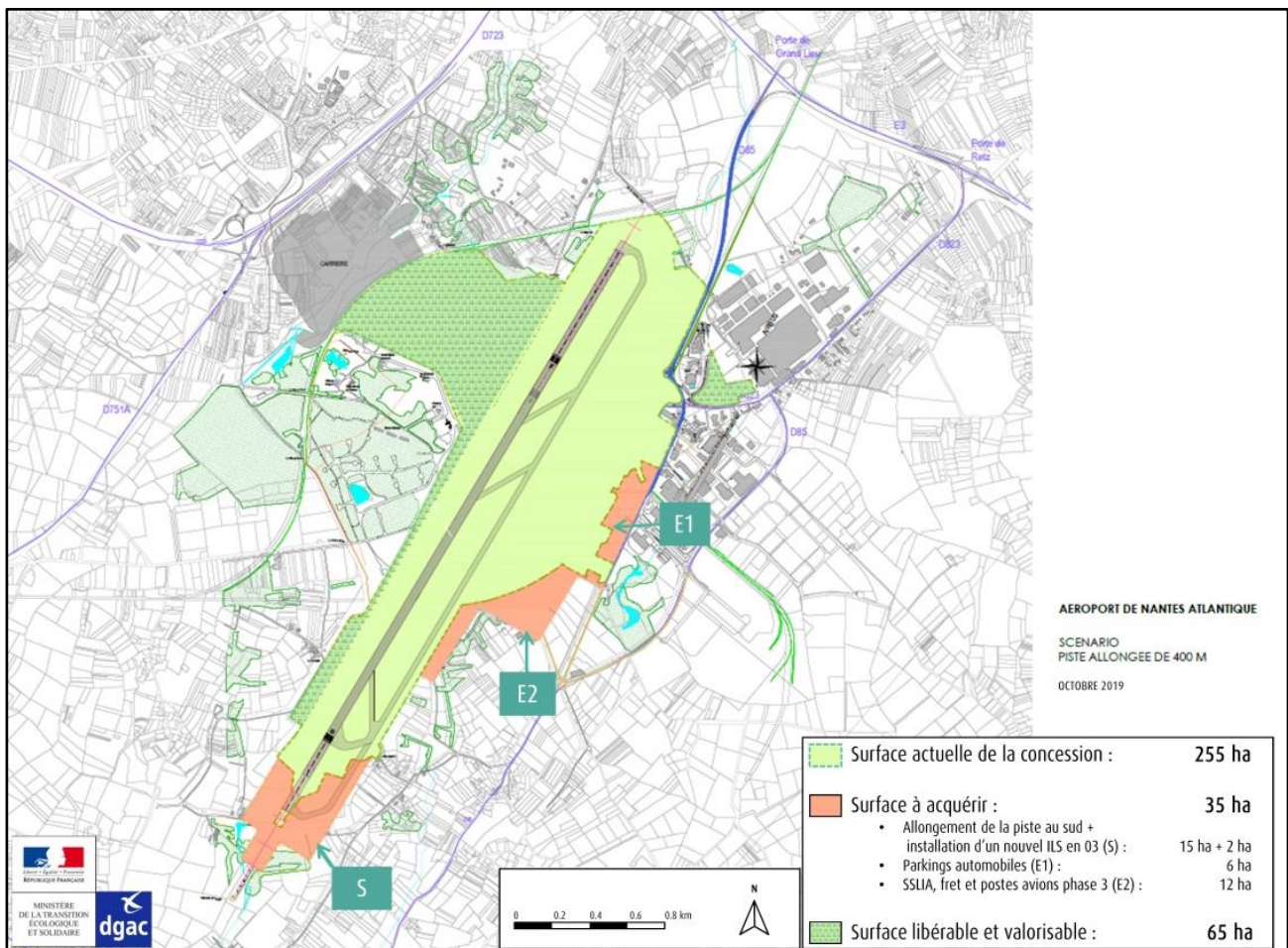
Pour, d'une part, limiter l'impact du projet sur l'environnement, les terres agricoles et la ressource foncière et, d'autre part, afin de préserver l'organisation des dessertes terrestres existantes, l'aérogare sera maintenue, modernisée et développée sur son emplacement actuel, à l'est de la piste.

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.

### SCHEMA DE PRESENTATION DE L'AMENAGEMENT RETENU



## SCHEMA PRESENTANT LE BILAN FONCIER DU PROJET DE REAMENAGEMENT



### 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-coût.

L'aéroport ne sera pas équipé d'aérogares différenciées selon le niveau de service.

### 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.

### MESURE N°21. DESSERTE TERRESTRE DE L'AÉROPORT.

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.

### 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.

### 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.

### 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.

### 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.

### MESURE N°26. PERFORMANCE ENVIRONNEMENTALE.

Pour l'ensemble 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.

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.

## ➔ L'ETAT S'ENGAGE POUR UNE MEILLEURE TRANSPARENCE ET POUR UNE GOUVERNANCE OUVERTE AUX COLLECTIVITES TERRITORIALES ET A L'ENSEMBLE DES PARTIES PRENANTES

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

A l'issue de la concertation publique, l'Etat prend des engagements dont la mise en oeuvre relèvera soit de lui-même, soit qu'il imposera au futur concessionnaire.

Pour en assurer le suivi et, au-delà, pour poursuivre le développement du projet en toute transparence, l'Etat créera 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 suivantes seront invitées à participer à ce comité : l'Etat, les collectivités territoriales, les associations, les chambres consulaires et consultatives, les organisations professionnelles et syndicales, le concessionnaire de l'aéroport.

Le Comité de suivi des engagements de l'Etat sera présidé par le préfet de la région Pays de la Loire, avec l'appui du directeur général de l'Aviation civile. Il se réunira annuellement. Instance d'information et de concertation, ce comité permettra :

- à l'Etat, d'informer les membres du comité de la mise en oeuvre 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.

### MESURE N°28. OBSERVATOIRE DE NANTES-ATLANTIQUE.

Un « observatoire de Nantes-Atlantique » sera 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.

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.

### 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 représentants 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.

### 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 deux fois par an.

- Par ailleurs, les dispositifs et instances de droit commun demeureront pleinement mobilisés :
- La commission consultative de l'environnement (CCE), et notamment son comité permanent, est une instance de concertation à laquelle participent déjà des associations représentant les riverains et différentes parties prenantes.
  - Une maison de l'environnement de l'aéroport de Nantes-Atlantique assurera aussi une mission de mise en relation des différents acteurs et d'information des riverains et des acteurs économiques locaux.

### 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](http://www.reamenagement-nantes-atlantique.fr).

### MODELISATION DE L'EFFET DU SCENARIO RETENU SUR LE BRUIT, A L'HORIZON 2040

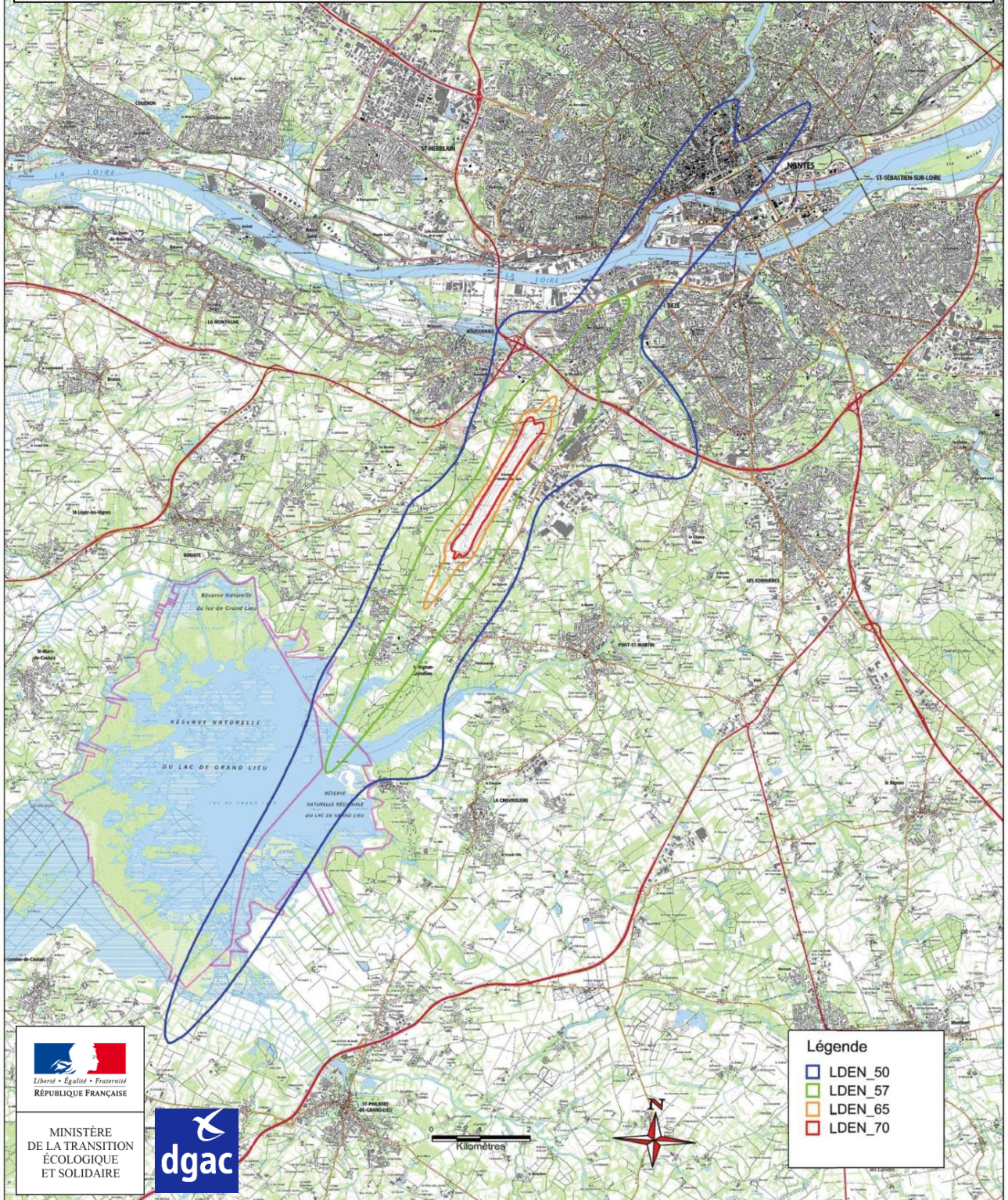
A l'horizon 2040, à population constante par rapport à la situation actuelle, environ 63 000 habitants seraient situés dans une zone du futur plan d'exposition au bruit. Parmi eux, environ 59 000 habitants seraient situés dans une zone de bruit faible.

	Zone de bruit faible D (57>Lden>50)	Zone de bruit modéré C (65>Lden>57)	Zone de bruit fort B (70>Lden>65)	Zone de bruit fort A (Lden>70)	Ensemble
Nombre de Logements	41 000	1 700	Moins de 30 logements	Pas de logements concernés	Environ 42 700
Nombre d'habitants	59 000	4 200	Environ 50 habitants	Pas d'habitant concerné	Environ 63 200

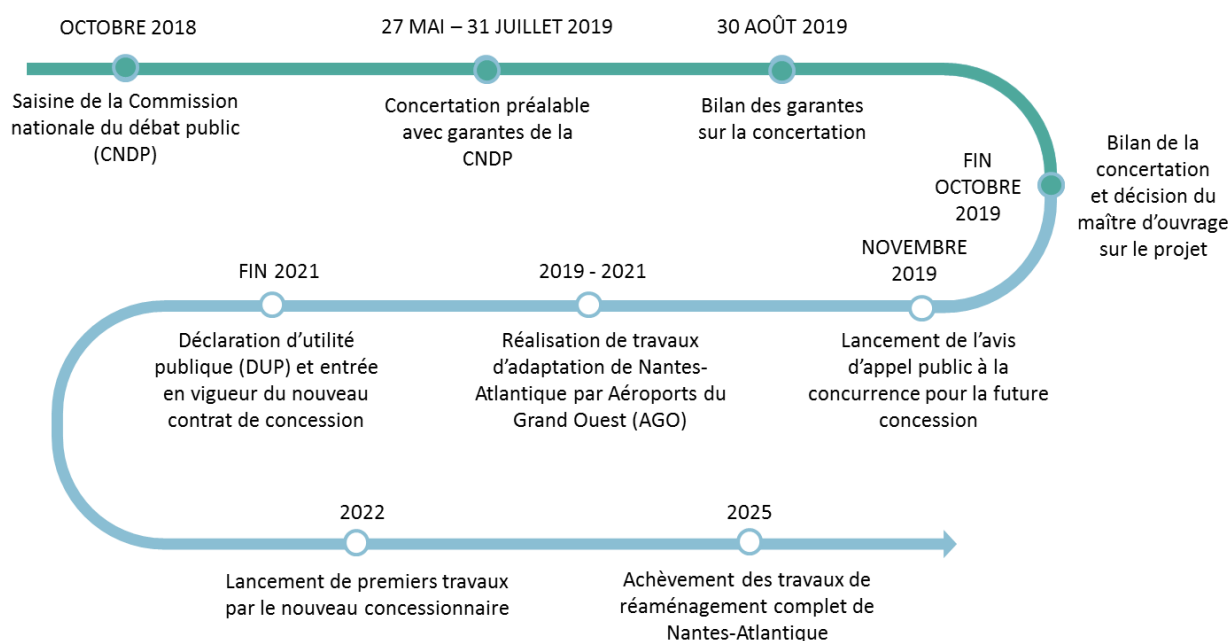


## AEROPORT DE NANTES-ATLANTIQUE - SIMULATION DU BRUIT A L'HORIZON 2040

Modélisation : DGAC, octobre 2019. Hypothèse médiane de trafic (11,4 millions de passagers par an). Couvre-feu en programmation de minuit à 6h du matin. Allongement de 400 mètres vers le sud de la piste existante. Deux approches pour les atterrissages face au sud. Décalage des seuils d'atterrissage au nord (650 mètres) et au sud (400 mètres).



## 4. LES PROCHAINES ETAPES DU PROJET



## 5. NANTES-ATLANTIQUE, EN QUELQUES CHIFFRES

- Nantes-Atlantique est le 1<sup>er</sup> aéroport du Grand Ouest et le 7<sup>ème</sup> aéroport régional français
- Nombre de mouvements (2018) : 58 000
- Nombre de passagers : 6,2 millions en 2018, autour de 7 millions attendus fin 2019
- Superficie de l'emprise concédée actuellement : 255 ha
- Nombre de villes desservies régulièrement (2018) : 110
- Nombre d'emplois directs, indirects et induits liés à l'activité aéroportuaire (2018) : 11 000
- 27 compagnies régulières présentes à Nantes-Atlantique (Aegean Airlines, Aer Lingus, Air Corsica, Air France, Air Nostrum, Air Transat, British Airways, Brussels Airlines, Chailair Aviation, EasyJet, Flybe, Hop!, Iberia, Iberia Express, JetairFly, KLM, Lufthansa, Luxair, Nouvelair, Royal Air Maroc, Ryanair, TAP Portugal, Tassili Airlines, Transavia, Tunisair, Volotea, Vueling)

## 6. CONTACT PRESSE

Mme Marion BEYRET,  
Conseillère presse et communication au cabinet du secrétaire d'Etat auprès de la ministre de la Transition écologique et solidaire, chargé des Transports



