



DOSSIER DE PRESSE – ÉTAT D'AVANCEMENT DU PROJET DE RÉAMÉNAGEMENT DE L'AÉROPORT NANTES-ATLANTIQUE

9 DÉCEMBRE 2024

SOMMAIRE

1. LA PROCÉDURE D'APPEL D'OFFRES	3
UNE NOUVELLE ÉTAPE FRANCHIE	4
RETOUR SUR LA CONSULTATION NUMÉRIQUE	4
DES PERMANENCES POUR ÉCHANGER	7
2. LES TRAVAUX EN COURS DE RÉALISATION PAR L'ACTUEL CONCESSIONNAIRE	8
DES TRAVAUX D'URGENCE BIEN ENGAGÉS	9
DES TRAVAUX COMPLÉMENTAIRES DE MODERNISATION DES SERVICES	10
3. LE PLAN DE PRÉVENTION DU BRUIT DANS L'ENVIRONNEMENT	11
UN NOUVEAU PPBE POUR 2025	12
4. UNE NOUVELLE TRAJECTOIRE : RNP-AR	14
UNE NOUVELLE TRAJECTOIRE D'APPROCHE	15
5. LE COUVRE-FEU	17
UNE AMÉLIORATION DU COUVRE-FEU	18
6. LA SANTÉ	19
LE RAPPORT FINAL DE L'ÉTUDE SUR LES PARTICULES ULTRAFINES (PUF)	20
AVANCEMENT DE L'ÉTUDE SUR LES ENJEUX DE SANTÉ	21
7. L'ACCOMPAGNEMENT DU TERRITOIRE	22
LES AIDES AUX RIVERAINS	23
UNE ÉTUDE RELATIVE AU COLLÈGE MARIE MARVINGT DE BOUGUENAIS	23

1

LA PROCÉDURE D'APPEL D'OFFRES

UNE NOUVELLE ÉTAPE FRANCHIE

La procédure d'appel d'offres en vue d'une nouvelle concession pour les aérodromes de Nantes Atlantique et de Saint-Nazaire Montoir franchit une étape importante : le cahier des charges de la concession, est en cours de finalisation. Il sera transmis aux candidats pour structurer leur offre d'ici la fin de l'année¹. Les délais annoncés sont ainsi respectés.

Pour élaborer un cahier des charges qui réponde aux différents enjeux de modernisation de la plateforme, d'amélioration de la qualité de service, de protection des populations, de mobilité, d'accessibilité, d'exigences de sécurité, de protection de l'environnement, l'État a associé les parties prenantes du projet :

- Un groupe de travail avec les collectivités, dédié au cahier des charges, piloté par le délégué ministériel, réunissant la Région Pays de la Loire, le département de Loire-Atlantique, Nantes Métropole, Saint-Nazaire Agglomération, Nantes, Saint-Aignan de Grand-Lieu, Bouguenais et Rezé. Ces collectivités territoriales ont souscrit un engagement formalisé de confidentialité et ont ainsi pu être étroitement associées à la définition des grandes orientations du cahier des charges. Le groupe des élus s'est réuni à quatre reprises depuis mai 2024, ainsi que le groupe des services des collectivités ;
- Une consultation numérique du public organisée en lien étroit avec la Commission Nationale du Débat Public du 9 au 30 septembre a permis de recueillir les attentes du public pour alimenter le cahier des charges du futur appel d'offres.

Quelle orientation donnée par l'État concernant le développement de l'aéroport ?

L'État a conçu le cahier des charges de sorte à inciter le futur concessionnaire à **un développement maîtrisé de l'activité de l'aéroport, axé sur la qualité de service et la modernisation des infrastructures, en veillant à minimiser les nuisances pour les populations.**

L'aménagement sera sobre en développement et ambitieux en matière environnementale.

L'entrée en vigueur du nouveau contrat de concession est prévue pour 2026.

RETOUR SUR LA CONSULTATION NUMÉRIQUE

Dans le cadre du lancement du nouvel appel d'offres, la direction générale de l'aviation civile a organisé une consultation numérique du public du 9 au 30 septembre 2024 pour alimenter le cahier des charges du nouvel appel d'offres. Plusieurs modalités ont été mises en place :

- une plateforme de consultation numérique, mise en ligne du 9 au 30 septembre 2024 sur le site internet du projet de réaménagement : <https://www.reamenagement-nantes-atlantique.fr/participez-consultation-numerique> ;
- une rencontre *in situ* à l'aéroport de Nantes-Atlantique, le 12 septembre 2024 ;
- une réunion publique dématérialisée, co-présidée par le délégué ministériel et le secrétaire général de la préfecture, le 18 septembre 2024 ;
- une adresse e-mail pour déposer des cahiers d'acteurs : contributions.acteurs.nantes-atlantique@aviation-civile.gouv.fr.

¹ La notion de cahier des charges, couramment employée au cours de la consultation, ne doit pas être prise dans son acception juridique. Il s'agit ici du dossier de consultation des entreprises candidates à la concession (DCE) regroupant l'ensemble des prescriptions et règles établies à l'attention des candidats pour leur permettre d'établir leurs propositions. Le cahier des charges, *stricto sensu*, correspond au projet de contrat de concession, lequel figure dans le DCE.

7 thématiques ont été abordées avec les participants sur le cahier des charges :

- La répartition de l'espace en salle d'embarquement ;
- L'accueil des usagers ;
- L'offre commerciale ;
- L'aménagement des abords de l'aérogare ;
- Le stationnement ;
- La durabilité des aménagements ;
- Le dialogue avec le futur concessionnaire.

LES CHIFFRES CLÉS DE LA CONSULTATION

Cette consultation a permis de récolter un total de **449 contributions** sur la plateforme numérique et **9 cahiers d'acteurs** parmi lesquels :

- des collectivités : la Région Pays de Loire, le Groupe écologiste et citoyen de Nantes Métropole, la commune de Saint-Aignan de Grand Lieu ;
- des acteurs économiques : CESER Pays de Loire, MEDEF Pays de Loire, CCI Pays de la Loire ;
- des associations : Vivre Ensemble à Saint-Aignan de Grand Lieu, COLTRAN - Collectif des citoyens pour le transfert de l'aéroport et l'Atelier Citoyen.

LES PROPOSITIONS RETENUES

Les demandes principales retenues par l'État se répartissent selon les sept thématiques de la consultation numérique.

1. La répartition de l'espace en salle d'embarquement

Enseignement central de la synthèse des contributions :

Aujourd'hui, les salles d'embarquement de l'aéroport de Nantes-Atlantique ne sont plus adaptées au trafic passager, avec un nombre de places assises très insuffisant, un manque de confort ou d'équipements disponibles pour les professionnels.

Demands prises en compte par l'État dans le cahier des charges :

- Assurer plus de confort et de disponibilité des places assises ;
- Mettre les équipements aux standards internationaux.

2. L'accueil des usagers

Enseignement central de la synthèse :

L'accueil des usagers ne répond pas aux attentes en termes de qualité de service. Les demandes concernent principalement l'accessibilité de l'aérogare, la lisibilité du parcours voyageurs et l'amélioration des équipements pour la gestion des embarquements et des bagages.

Demands prises en compte l'État dans le cahier des charges :

- Avoir une meilleure lisibilité des aménagements et des cheminements ;
- Améliorer la fluidité au niveau des postes de contrôle ;
- Offrir des services adaptés à l'évolution des usages.

3. L'offre commerciale

Enseignement central de la synthèse :

La qualité de l'offre commerciale est aujourd'hui insuffisante. Les commerces mériteraient d'être plus diversifiés et de s'appuyer sur les productions locales.

Demandes prises en compte :

Sans attendre le futur concessionnaire, un travail de modernisation de l'offre commerciale est mené par l'actuel concessionnaire avec un renouvellement des espaces de restauration, presse et « duty free » d'ici le printemps 2025. Une attention particulière est portée sur la mise en avant des produits d'origine locale.

L'amélioration qualitative de l'offre commerciale fait partie des points d'attention portés à la connaissance des futurs candidats à l'appel d'offres.

4. L'aménagement des abords de l'aérogare

Enseignement central de la synthèse :

Les attentes concernant les aménagements des abords de l'aérogare soulignent l'importance de renforcer la connectivité de l'aérogare avec l'ensemble des modes de transport et d'optimiser la fluidité des accès qui y conduisent.

Demandes prises en compte par l'État :

- Favoriser le report modal pour la desserte en prévoyant l'installation d'un pôle d'échange multimodal à proximité de l'aérogare pour l'arrivée des transports en commun dont le Bus à Haut Niveau de Service (BHNS) et les déplacements doux ;
- Réaliser des accès sûrs pour les modes actifs avec la création de circulations piétonnes et cyclistes sécurisées au sein de l'emprise de l'aéroport ;
- Favoriser le covoiturage et l'utilisation de véhicules électriques ;
- Diminuer l'imperméabilisation et végétaliser les abords de l'aérogare.

5. Le stationnement

Enseignement central de la synthèse :

Les usagers déplorent un manque de praticité de la dépose-minute depuis sa réorganisation. Ils pointent également l'insuffisance de places de parking disponibles et des tarifs élevés, qui entraînent des pratiques de stationnement illicites.

Demandes prises en compte par l'État :

- Augmenter le nombre de places de parkings afin de limiter le stationnement sauvage aux abords de l'aéroport ;
- Réaliser des infrastructures plus économes en espace, conçus de manière à faciliter les entrées-sorties sans entraver les circulations sur les voiries ;
- Optimiser la desserte interne de l'aéroport pour limiter son impact sur les voiries connexes, comme la VM85 ;
- Favoriser les usagers covoiturant ou utilisant un véhicule propre (électrique, hydrogène).

6. La durabilité des aménagements

Enseignement central de la synthèse :

Une exemplarité environnementale est attendue des participants à la concertation publique concernant la qualité du bâti, la végétalisation et la limitation de l'artificialisation des sols, la gestion des eaux de pluies et des déchets, l'approvisionnement énergétique de la plateforme et les services proposés.

Demandes prises en compte par l'État :

- Obtenir une certification environnementale très ambitieuse ;
- Prévoir le recours étendu aux énergies propres et renouvelables tout en visant la réduction des consommations énergétiques pour les usages aéroportuaires et les bâtis ;
- Mettre en place un chantier propre et une démarche d'insertion architecturale ;
- Assurer la valorisation des toitures, des parkings etc. (ex : avec de la végétalisation ou de la solarisation) ;
- Décarboner les usages aéroportuaires ;
- Assurer la bonne gestion des eaux pluviales ;
- Faire participer le concessionnaire aux démarches locales visant à monitorer et réduire les impacts de l'aéroport pour les riverains.

7. Le dialogue avec le futur concessionnaire

Enseignement central de la synthèse :

Les parties prenantes du territoire appellent de leur vœux la mise en place d'un dialogue transparent, régulier et ouvert avec le futur concessionnaire. La consultation des parties prenantes du territoire doit se poursuivre. Une attente est également exprimée sur l'information des avancées du projet et des perturbations éventuelles que les travaux pourraient engendrer sur les activités de l'aéroport.

Demandes prises en compte par l'État dans le cahier des charges :

- Associer plus régulièrement et qualitativement les parties prenantes ;
- Mettre en place un point de contact unique par le concessionnaire à destination du public ;
- Améliorer les outils de communication disponibles et communiquer plus largement les informations relatives à l'aéroport.

La synthèse des avis déposés et des éléments de réponse de l'État seront publiés sur le site internet du projet avant Noël.

DES PERMANENCES POUR ÉCHANGER

Des permanences d'information seront organisées à compter de la mi-janvier 2025 dans les communes volontaires riveraines de l'aéroport.

Le grand public pourra venir à la rencontre des services de la DGAC et de la Préfecture et poser ses questions sur le projet.

Les modalités pratiques seront précisées très prochainement.

2

LES TRAVAUX EN COURS DE RÉALISATION PAR L'ACTUEL CONCESSIONNAIRE

DES TRAVAUX D'URGENCE BIEN ENGAGÉS

La DGAC et le concessionnaire actuel, Aéroport du Grand Ouest (AGO), se sont accordés sur les travaux de mise à niveau à réaliser jusqu'à l'entrée en vigueur de la nouvelle concession. Certains sont achevés, d'autres en cours ou prévus jusqu'en 2026, pour un montant total d'environ **40 millions d'euros**.

Ces travaux se répartissent en 5 thématiques.

1. ENVIRONNEMENT ET DÉCARBONATION

D'importants travaux sont lancés sur la plateforme aéroportuaire pour accélérer la transition écologique et énergétique :

- La mise en conformité aux obligations de la loi sur l'eau avec la réalisation des ouvrages de traitement des eaux pluviales pour mars 2026 ;
- Des travaux d'électrification de 12 postes avions et la mise en place de 100 points de recharge pour les véhicules côté piste pour décembre 2025.

2. LA RÉNOVATION DES BÂTIMENTS

Des premiers travaux d'amélioration des bâtiments ont déjà été menés (modernisation des revêtements de sol, remplacement des ascenseurs et des dispositifs de traitement d'air) et s'achèveront en début d'année 2025.

Pour améliorer les conditions d'accueil dans les salles d'embarquements, AGO va réaliser **des travaux de rénovation des halls d'embarquements** avec :

- la rénovation de la salle d'embarquement 4 du hall 3 pour fin 2025 ;
- la modernisation de la liaison entre les halls 3 et 4 pour fin 2026.

Ces travaux engendreront une gêne pour l'accueil des passagers durant l'année 2025.

Enfin, des études de faisabilité sont en cours pour l'installation d'une pompe à chaleur pour la production de froid en été. Si elle est mise en place, elle permettra, à terme, de supprimer une des chaudières gaz.

3. LE STATIONNEMENT

Les aménagements prévus au niveau des parkings (dépose minute, lecture de plaque, gratuité allongée sur les P3 et P5...) ainsi que le jalonnement dynamique ont été mis en place.

Ces aménagements, couplés à la mise en place de dispositif de vidéo verbalisation ainsi que de potelets, doivent permettre de **lutter contre le stationnement illicite**.

4. LA SÛRETÉ

À ce jour, des portiques de détection ont déjà été mis aux normes. Quatre équipements de détection d'explosifs liquides seront mis en service d'ici fin 2024. Outre le gain en termes de sûreté, la mise en place de ces équipements complémentaires permettra de limiter les temps d'attente pour les passagers.

Un programme de renouvellement et de complément des équipements des postes d'inspection de filtrage (PIF) est en cours. Ces travaux s'achèveront en février 2025 avec la fin du renouvellement des appareils de détection d'explosifs (32 appareils en tout).

5. L'ENTRETIEN DES INFRASTRUCTURES

L'ensemble des travaux de reprise de la couche de roulement de la piste – c'est-à-dire la surface sur laquelle atterrissent ou décollent les avions – ainsi que les taxiways le nécessitant – c'est-à-dire les voies de circulation des avions avant de décoller ou après l'atterrissage – est terminé depuis le mois d'octobre 2024.

La rénovation des postes de stationnement avions (reprise des structures au sol) s'achèvera d'ici la fin d'année.

Les cheminements piétons côté piste, nécessaires à l'accès aux avions lors de l'embarquement, ont par ailleurs été sécurisés, améliorant la prise en charge des passagers.

Enfin, une étude pour la mise à niveau du dépôt de carburant a été lancée en 2024.

DES TRAVAUX COMPLÉMENTAIRES DE MODERNISATION DES SERVICES

Outre ces travaux d'urgence, d'autres actions sont en cours pour **améliorer le confort des passagers** avec :

- Le développement de nouvelles offres de restauration ;
- Le réaménagement des circulations dans le « duty free » et la mise en valeur des produits locaux ;
- Le déploiement des nouveaux « concept-stores » Relay.

Ces travaux seront réalisés d'ici les vacances de printemps 2025.

3

LE PLAN DE PRÉVENTION DU BRUIT DANS L'ENVIRONNEMENT

UN NOUVEAU PPBE POUR 2025

Un nouveau plan de prévention du bruit dans l'environnement (PPBE) de l'aéroport Nantes-Atlantique sera mis en place pour la période 2025-2029. Le dossier sera présenté pour avis à la Commission Consultative de l'Environnement (CCE) le 19 décembre, avant de faire l'objet d'une mise à disposition du public par voie électronique au premier trimestre 2025 avant son entrée en vigueur.

UN GROUPE DE TRAVAIL DÉDIÉ AU PPBE

Pour réaliser ce nouveau PPBE, le comité permanent de la Commission consultative de l'environnement Nantes-Atlantique a institué un groupe de travail de plusieurs missions :

- réaliser un bilan des actions du PPBE 2020-2024 ;
- filtrer les actions du PPBE 2020-2024 qu'il convient de reconduire dans le PPBE 2025-2029 ;
- proposer de nouvelles actions à inclure dans le PPBE 2025-2029.

Ce groupe de travail a réuni, autour de la préfecture, de la DDTM et de la DGAC, entre le 24 janvier 2023 et le mois de novembre 2024, les acteurs suivants :

- Des représentants des professions aéronautique : AGO, la Fédération Nationale de l'Aviation et de ses Métiers (FNAM), Air France, Air Transat, Airbus Nantes, EasyJet, KLM Cityhopper, Ryanair, Sky Express, Transavia, Vueling et Volotea ;
- Des représentants de collectivités : Conseil départemental Loire-Atlantique, Rezé, Saint-Aignan de Grand Lieu, Nantes Métropole ;
- Des représentants d'associations : l'Association Contre le Survol de l'Agglomération Nantaise, l'Association Sud-Loire Avenir et l'Atelier Citoyen.

30 ENGAGEMENTS TRAVAILLÉS AVEC LES COMPAGNIES AÉRIENNES

Le Plan de Prévention du Bruit dans l'Environnement (PPBE) 2025-2029 présente 42 **engagements volontaires** en vue de maîtriser les nuisances sonores et de limiter la gêne sonore ressentie par les riverains, dont 30 engagements volontaires des compagnies aériennes.

Ces engagements volontaires s'appuient sur un travail de plusieurs mois mené avec sept compagnies aériennes : Air France, Air Transat, EasyJet, KLM Cityhopper, Ryanair, Sky Express, Transavia, Vueling et Volotea.

Chacune d'entre elles s'est engagée de façon volontaire sur des objectifs de réalisation qui s'articulent autour 7 axes thématiques principaux :

- L'amélioration de la composition de la flotte aérienne ;
- L'électrification des opérations au sol ;
- La programmation des vols ;
- L'amélioration du respect du couvre-feu ;
- La diminution de l'utilisation des APU (groupes auxiliaires de puissance) ;
- L'utilisation de procédures de vols à moindre bruit.

De plus, l'État est porteur de plusieurs engagements clés, parmi lesquels :

- En fonction des éventuelles conclusions en ce sens du PPBE, la réalisation d'une étude d'impact selon l'approche équilibrée ;
- La mise en œuvre d'une approche satellitaire de précision pour les approches face au sud ;
- L'amélioration du processus d'élaboration des cartes stratégiques de bruit ;
- La mise en place d'un comité de suivi des vols de nuit.

Les mesures plus détaillées du projet de PPBE seront présentées le 19 décembre en CCE.

Qu'est-ce que le PPBE ?

Le PPBE est élaboré et publié tous les 5 ans ou en cas d'évolution significative des niveaux de bruit identifiés par les cartes stratégiques de bruit (CSB). Il répond à trois objectifs :

- prévenir le bruit dans l'environnement et gérer les effets du bruit, ainsi que les éventuels problèmes de bruit, en particulier en évaluant le nombre de personnes exposées à un niveau de bruit défini et en recensant les mesures prévues pour maîtriser les nuisances ;
- réduire si cela est nécessaire, les niveaux de bruit générés par les activités aériennes, notamment lorsque les niveaux d'exposition peuvent entraîner des effets nuisibles pour la santé humaine.
- préserver la qualité de l'environnement sonore lorsque nécessaire.

Pour rappel, [la consultation publique sur le projet de PPBE de l'aéroport de Nantes-Atlantique pour la période de 2020 à 2024](#) a eu lieu du 29 avril au 29 juin 2021.

4

UNE NOUVELLE TRAJECTOIRE : RNP-AR

UNE NOUVELLE TRAJECTOIRE D'APPROCHE

LES TRAJECTOIRES D'APPROCHE AUJOURD'HUI

L'aéroport Nantes-Atlantique bénéficie actuellement d'une dérogation concernant les approches par le Nord (ou face au Sud). Elles sont désaxées de 12° pour éviter le survol du cœur d'agglomération et réduire les nuisances sonores à l'atterrissage puis les avions se remettent dans l'axe de la piste avant l'atterrissage.

Cette approche « désaxée » est une procédure dérogatoire des règles aéronautiques qui ne garantit plus l'accessibilité standard pour un aéroport de ce type. C'est pour cette raison que les minima (altitude minimale à laquelle l'avion doit voir la piste) ont été réhaussés de 300 pieds pour les atterrissages face au Sud depuis 2023 afin de maintenir le niveau de sécurité de l'aéroport. Cette contrainte d'atterrissage supplémentaire a fortement augmenté le nombre de remises de gaz et de déroutements d'avions (40 en 2024) vers d'autres aéroports occasionnant ainsi un service très dégradé pour de nombreux usagers, de même que des nuisances pour l'environnement et les riverains. Ces déroutements ont été rendus nécessaires par la mise en œuvre de la procédure standard qui permet d'assurer une sécurité maximale par mauvais temps.

En 2019, en réponse à ces difficultés, l'État s'est engagé à étudier comme scénario privilégié la double approche, afin d'éviter une remise dans l'axe complète de la trajectoire face au Sud. La double-approche consiste à alterner les approches dans l'axe et les approches désaxées en fonction des conditions météorologiques : lorsque les conditions sont favorables, la trajectoire reste désaxée ; mais lorsque les conditions sont dégradées, la trajectoire se réalise dans l'axe de la piste à l'aide d'un ILS (*Instrument Landing System*, système d'aide à l'atterrissage).

Compte tenu de réticences exprimées par les parties prenantes, en particulier les élus locaux, sur cette solution impactant un nombre très important de nouvelles populations dans l'hypercentre de Nantes sans enlever les nuisances actuelles, le ministre des Transports a décidé d'un moratoire sur les trajectoires lors de sa venue à Nantes le 16 novembre 2023, afin d'étudier la possibilité d'une proposition alternative.

UNE NOUVELLE APPROCHE : LE GUIDAGE SATELLITAIRE

En conséquence et pour prendre en compte les expressions du territoire, l'Etat propose une autre solution innovante permettant de limiter le survol de nouvelles populations : **un guidage par satellite avec une technologie dite « RNP-AR »** (*Required Navigation Performance - Authorization Required*). Cette technologie nécessite que les avions s'équipent de dispositifs techniques les plus récents et que les compagnies aériennes forment les pilotes en conséquence.

L'avantage principal de cette trajectoire est de maintenir une trajectoire désaxée proche de l'existante.

La technologie RNP-AR permet d'améliorer l'efficacité, la sécurité et la durabilité des approches avec :

- **Une sécurité optimale**, en assurant le bon niveau d'accessibilité même par mauvais temps ;
- **Une précision accrue**, en permettant aux avions de suivre des trajectoires très précises avec une marge d'erreur très réduite et de faciliter l'accessibilité de la plateforme (éviter les déroutements et améliorer la régularité) ;
- **Une diminution des nuisances sonores et environnementales** grâce à la capacité de suivre des trajectoires optimisées (réduction des remises de gaz, encouragement des compagnies à renouveler la flotte) ;
- **Des trajectoires adaptées aux contraintes** géographiques ou environnementales.

Pourquoi ne pas avoir proposé cette solution plus tôt ?

La solution RNP-AR, solution moderne mise en place notamment à l'aéroport d'Ajaccio, a longtemps eu pour désavantage de nécessiter un équipement à bord des avions que les flottes des compagnies aériennes n'avaient majoritairement pas. Les échanges menés cette année avec les compagnies opérant à Nantes ont permis de confirmer que la modernisation récente des flottes intégrant cette technologie dès la fabrication des aéronefs permet désormais une mise en place de cette solution, dont les études menées ces derniers mois par la DGAC ont acté du caractère adapté au cas de Nantes, sans remettre en question la capacité de desserte des compagnies à Nantes.

Cette nouvelle procédure sera mise en place simultanément à la procédure actuelle pendant une période de transition de 5 ans. Cette période permettra aux compagnies aériennes de se préparer à la transition avec des investissements en matériel et formation des pilotes. Pendant cette période les compagnies seront incitées à utiliser la RNP-AR.

UNE CONDITION ESSENTIELLE POUR LA SUITE DU PROJET

Le lancement de la procédure RNP-AR était **un prérequis pour l'avancement de plusieurs démarches essentielles**, notamment :

- L'élaboration des cartes stratégiques de bruit (CSB) ;
- L'élaboration du Plan de Prévention du Bruit dans l'Environnement (PPBE) ;
- La révision du Plan d'Exposition au Bruit (PEB) ;
- La poursuite de l'appel d'offres en cours.

5

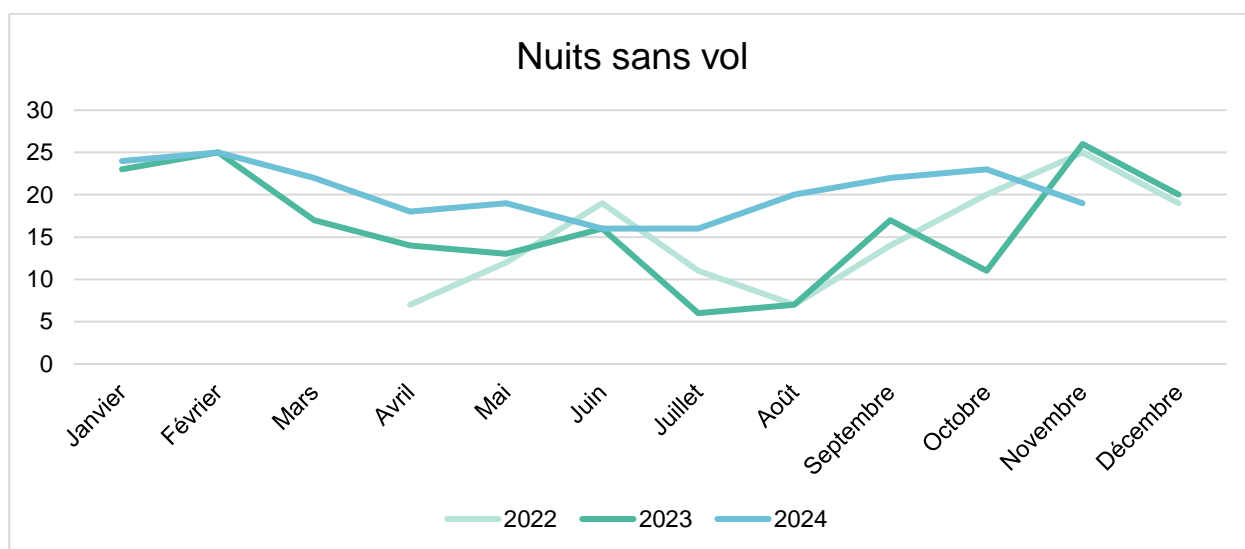
LE COUVRE-FEU

UNE AMÉLIORATION DU COUVRE-FEU

Depuis la modification de l'arrêté portant restriction d'exploitation de l'aérodrome de Nantes-Atlantique entrée en vigueur le 1^{er} juin 2024, des progrès substantiels sont constatés dans le respect du couvre-feu actuel.

En effet, en 2024, le nombre de vol pendant la période entre minuit et 6h a été divisé par 12 par rapport à la période 2018-2019 (avant la période covid et la mise en place du couvre-feu).

Le nombre de nuit sans vol est en augmentation. Depuis début 2024, plus de 15 nuits par mois sans vol ont été enregistrées, y compris les mois d'été.



Les compagnies aériennes ont également adapté leurs programmes de vol pour éviter le couvre-feu depuis le début d'année 2024. On note ainsi par rapport à 2023 :

- Une réduction de 46 % du nombre de vols dans le couvre-feu par mois (jusqu'à 45 % sur les mois de juin, juillet et août) ;
- Une diminution de 50 % du nombre de vols dans le couvre-feu par semaine, avec en moyenne 4,1 vols en 2024 contre 8,3 en 2022 ;
- La diminution de 65 % du nombre de procès-verbaux émis (jusqu'à 69 % sur les mois de juin, juillet et août).

Pour rappel

Un couvre-feu en programmation est entré en vigueur à l'aéroport Nantes-Atlantique le 8 avril 2022. Il fait suite à la publication de l'arrêté portant restriction d'exploitation de l'aérodrome de Nantes-Atlantique le 28 septembre 2021.

Depuis, une modification de l'arrêté est entrée en vigueur le 1^{er} juin 2024, qui vise à une application renforcée du couvre-feu en programmation, avec trois objectifs :

- Améliorer la lisibilité de la règle en précisant le périmètre de la notion de « *raisons indépendantes de la volonté du transporteur* » ;
- Réduire, à droit constant, le nombre de vols de nuit réalisés en dépit des règles du couvre-feu ;
- Accélérer et faciliter l'instruction des manquements et la procédure de sanction qui s'y rapporte.

6

LA SANTÉ

LE RAPPORT FINAL DE L'ÉTUDE SUR LES PARTICULES ULTRAFINES (PUF)

Depuis 2020, la DGAC a confié la réalisation d'une étude inédite sur les particules ultrafines à Air Pays de la Loire. Elle s'inscrit dans une volonté d'approfondir les connaissances de l'impact des activités aéroportuaires sur les émissions de PUF.

En août 2024, Air Pays de la Loire a publié **le rapport final** de cette étude portant sur la mesure des concentrations de particules ultrafines (PUF) à proximité de l'aéroport Nantes-Atlantique. Il présente les résultats de la campagne de mesures allant de juillet 2023 à janvier 2024 sur le boulevard des Frères Goncourt à Nantes et la ferme de la Ranjonnière à Bouguenais.

Les enseignements des dernières mesures réalisées :

- Le prolongement des campagnes de mesures sur les sites des Frères Goncourt à Nantes (en zone urbaine à proximité du trafic routier) et de la Ranjonnière à Bouguenais (à proximité de l'aéroport Nantes-Atlantique) a permis de **confirmer l'influence des conditions météorologiques sur les niveaux de concentration en PUF observés d'une année à l'autre** ;
- Les mesures effectuées à la Ranjonnière depuis 2020 montrent que **la reprise du trafic aérien contribue à augmenter le nombre d'élévations des PUF lorsque le vent est en provenance de la piste**. En revanche, aucun phénomène d'accumulation n'est observé : l'augmentation du trafic aérien n'est pas corrélée à l'amplitude des élévations mesurées.

Le rapport final présente également la synthèse des grands enseignements des campagnes précédentes sur 8 stations de mesures différentes. Elle est disponible sur [le site internet du projet de réaménagement](#).

Pour en savoir plus sur la surveillance de la qualité de l'air, rendez-vous sur [le site d'Air Pays de la Loire](#).

Pour vous informer sur l'activité de l'aéroport et appréhender ses effets sur l'environnement et les populations, rendez-vous sur [le site de l'Observatoire territorial de Nantes-Atlantique \(OTANA\)](#).

Pour rappel

La pollution en particules ultrafines est une pollution peu documentée et il n'existe pas aujourd'hui de réglementation concernant les particules ultrafines dans l'air ambiant, ni à l'échelle nationale, ni à l'échelle européenne.

L'étude menée par Air Pays de la Loire depuis 2020 s'inscrit dans une volonté d'approfondir les connaissances de l'impact des activités aéroportuaires sur les émissions de PUF. Plus précisément, l'étude a poursuivi trois objectifs :

- Évaluer les concentrations de particules ultrafines en zone urbaine non-influencée par l'aéroport et en zone habitée à proximité de l'aéroport ;
- Étudier l'influence du trafic aérien sur les niveaux de concentrations en particules ultrafines en comparant les résultats obtenus dans la zone urbaine de Nantes et aux abords de l'aéroport ;
- Partager les résultats obtenus avec l'ensemble des acteurs de la communauté scientifique pour faire progresser l'état des connaissances sur les PUF et pouvoir finalement contribuer à approfondir les connaissances sur leur impact sanitaire.

AVANCEMENT DE L'ÉTUDE SUR LES ENJEUX DE SANTÉ

L'étude indépendante sur les enjeux de santé liés à l'activité aéroportuaire se poursuit quant à elle, via l'Observatoire régional de santé (ORS).

Dans un premier temps, l'ORS a publié en octobre deux états des connaissances s'appuyant sur des revues bibliographiques portant sur la qualité de l'air et le bruit aux abords des aéroports. Ces états de l'art synthétisent les connaissances scientifiques actuelles, sans tirer de nouvelles conclusions à ce sujet.

En complément, une étude santé est lancée pour décrire de façon objective et globale l'état de santé des habitants des communes les plus impactées par les nuisances de l'aéroport, en prenant en compte le ressenti de ces populations riveraines en matière de santé, de qualité de vie et d'environnement. Elle sera composée de deux volets :

- Volet 1 - Étude de l'état de santé à partir d'indicateurs issus des bases médico-administratives ;
- Volet 2 - Étude de santé perçue pour recueillir les perceptions d'un échantillon représentatif des riverains de l'aéroport concernant leur état de santé, leur qualité de vie et l'environnement local.

Après le comité de pilotage de lancement en juillet dernier, un comité de suivi a été installé en novembre réunissant les différents collèges dont un composé d'habitants riverains.

À la suite de ce comité, deux groupes de travail vont être organisés en janvier 2025 pour définir les indicateurs pris en compte dans l'état des lieux et le périmètre de la zone d'étude. Un second comité de pilotage début mars 2025 validera le travail de ces deux groupes de travail.

Pour rappel

L'État souhaite approfondir les connaissances sur les enjeux de santé liés à l'activité aéroportuaire et compléter les éléments mis à disposition des riverains et de l'ensemble des acteurs de l'aéroport de Nantes dans le cadre de l'Observatoire territorial autour de Nantes Atlantique (Otana).

La DGAC, en lien avec la Préfecture de Loire-Atlantique, le GIP FCNA (Groupement d'intérêt public fonds de compensation Nantes-Atlantique) et l'Agence régionale de santé (ARS) Pays de la Loire, a choisi de confier une étude sur la santé à l'Observatoire Régional de Santé (ORS), un organisme indépendant contribuant à l'observation de la santé dans les Pays de la Loire à travers la production, l'analyse et le partage de connaissances dans ce domaine. La convention d'études a été signée le 16 mai 2024.

7

L'ACCOMPAGNEMENT DU TERRITOIRE

LES AIDES AUX RIVERAINS

L'accompagnement territorial se poursuit avec l'action du GIP Fonds de compensation de Nantes-Atlantique (GIP FCNA).

LE DROIT DE DÉLAISSEMENT

Le droit de délaissement permet aux propriétaires éligibles de demander à l'État d'acquérir leur bien. Fin 2024, 17 biens ont été acquis par l'État sur les 27 dossiers de demande de délaissement déposés depuis 2021.

Des réflexions sont engagées avec les collectivités de Saint-Aignan de Grand Lieu et Bouguenais sur la réaffectation des biens à d'autres usages. Trois biens ont d'ores et déjà été rachetés et des projets matures de réutilisation au service des populations des communes sont en cours de finalisation. En parallèle, deux biens font l'objet d'une procédure d'appel à candidatures pour leur réutilisation par des porteurs de projet privés.

LES AIDES À L'INSONORISATION

L'année 2024 sera l'année qui a enregistré le plus grand nombre de dossiers d'aide à l'insonorisation avec avis favorable de la commission consultative des aides aux riverains (CCAR) depuis 2019. Depuis début 2024, 239 dossiers d'aide à l'insonorisation (près de 290 dossiers à la fin de l'année avec la dernière commission prévue le 19 décembre), dont les plafonds ont été relevés à hauteur de 25 %, ont fait l'objet d'un avis favorable, permettant ainsi de réduire le reste à charge pour les propriétaires s'engageant dans les travaux d'insonorisation de leurs logements

Depuis 2021, dans le cadre de l'aide complémentaire à l'insonorisation (10%), ce sont 663 dossiers qui ont été finalisés pour un montant total de 1 053 107 €.

L'AIDE À LA REVENTE

Le dispositif d'aide à la revente est éteint depuis le 20 avril 2024. Il avait pour objectif de compenser l'éventuelle moins-value d'un bien lors de sa cession. Les propriétaires qui le souhaitaient ont disposé de 3 ans pour exercer leur droit de délaissement à compter du 21 avril 2021.

9 dossiers sur 10 déposés par les pétitionnaires auprès du GIP FCNA ont été déclarés éligibles. Les bénéficiaires de ce dispositif ont perçu une aide moyenne de 31 000 €.

UNE ÉTUDE RELATIVE AU COLLÈGE MARIE MARVINGT DE BOUGUENAIS

Le collège Marie Marvingt de Bouguenais fait l'objet d'une étude partenariale entre l'État, le conseil départemental de la Loire-Atlantique, Nantes Métropole et la commune de Bouguenais pour déterminer l'avenir de cet établissement. Un comité de pilotage (COPIL) a été organisé le 23 octobre 2024 et a permis de définir les scénarios à approfondir. Les conclusions de l'étude sont attendues pour le début d'année 2025.

L'État, au travers du CEREMA, accompagnera également la commune de Saint-Aignan de Grand Lieu au 1^{er} trimestre 2025, concernant la question de la relocalisation de ses écoles.

Contact presse :

Service communication de la DGAC
medias.dgac@aviation-civile.gouv.fr



Direction générale de l'Aviation civile
50, rue Henry Farman
75720 Paris Cedex 15
Tél. : 33 (0)1 58 09 43 90
www.ecologique.solidaire.gouv.fr



flickr