



**PRÉFET
DE LA LOIRE-
ATLANTIQUE**

*Liberté
Égalité
Fraternité*

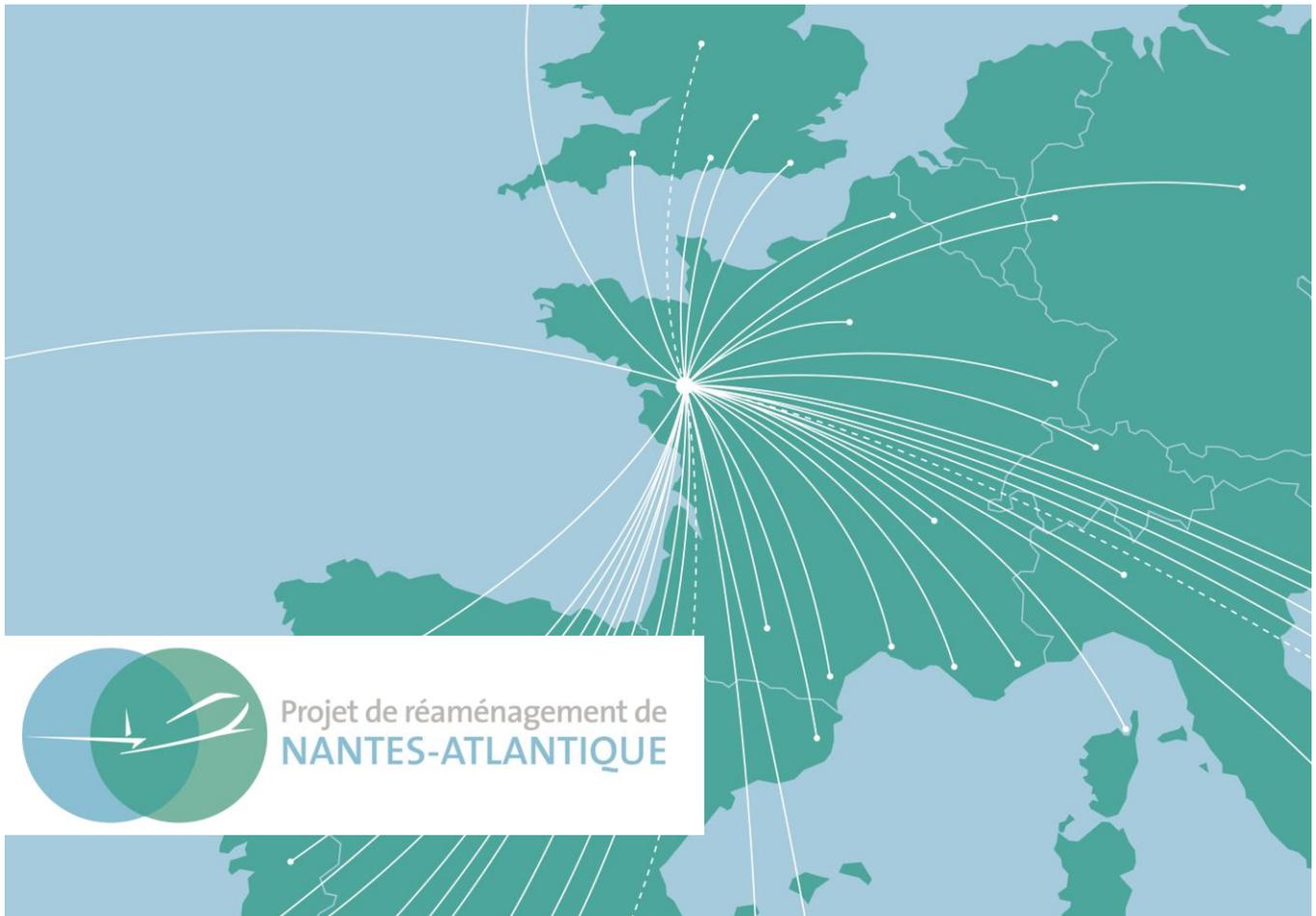


**MINISTÈRE
CHARGÉ
DES TRANSPORTS**

*Liberté
Égalité
Fraternité*



direction
générale
de l'Aviation
civile



BILAN DE LA CONSULTATION SUR LES USAGES DE L'AÉROPORT

Synthèse des contributions

9 JANVIER 2025

SOMMAIRE

1. LE CADRE DE LA CONSULTATION	3
1. LE CONTEXTE ET LES OBJECTIFS DE LA CONSULTATION	4
2. LES MODALITES DE LA CONSULTATION	4
2. LES STATISTIQUES DE LA CONSULTATION	8
1. LES CHIFFRES DE LA CONSULTATION	9
2. LE PROFIL DES CONTRIBUTEURS	11
3. SYNTHESE DES CONTRIBUTIONS	16
1. LA REPARTITION DE L'ESPACE EN SALLE D'EMBARQUEMENT	17
2. L'ACCUEIL DES USAGERS	19
3. L'OFFRE COMMERCIALE	23
4. L'AMENAGEMENT DES ABORDS DE L'AEROGARE	24
5. LE STATIONNEMENT	28
6. LA DURABILITE DES AMENAGEMENTS	31
7. LE DIALOGUE AVEC LE FUTUR CONCESSIONNAIRE	35
8. LES AUTRES THEMATIQUES EVOQUEES PAR LES PARTICIPANTS	38
4. LES PROPOSITIONS RETENUES PAR LA DGAC	41

1

LE CADRE DE LA CONSULTATION

1. LE CONTEXTE ET LES OBJECTIFS DE LA CONSULTATION

LANCEMENT D'UN NOUVEL APPEL D'OFFRES

Le 29 septembre 2023, l'État a décidé de déclarer sans suite pour un motif d'intérêt général tiré de l'insuffisance de concurrence la procédure d'appel d'offres en cours pour la remise en concession de l'aéroport de Nantes-Atlantique.

La nouvelle procédure d'appel d'offres pour la concession des aérodromes de Nantes-Atlantique et Saint-Nazaire Montoir est lancée depuis décembre 2023 avec la publication de l'avis d'appel à la concurrence. Cette procédure tient compte des conséquences de la crise sanitaire sur le trafic, du renforcement nécessaire des exigences environnementales et, avant tout, des attentes des acteurs locaux.

UNE CONSULTATION DES PARTIES PRENANTES

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.

Parallèlement, une consultation des élus et des acteurs économiques du territoire a été conduite au printemps 2024 sous l'égide du délégué ministériel pour recueillir les propositions d'amélioration à apporter au projet. Cette consultation s'est poursuivie jusqu'à l'automne au sein d'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. Le groupe des élus s'est réuni à quatre reprises depuis mai 2024, de même que le groupe des services techniques. Un large éventail de sujets y a été abordé (trafics, trajectoires, couvre-feu, foncier, développement durable, PPBE, etc).

2. LES MODALITES DE LA CONSULTATION

Plusieurs modalités de participation 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 adresse e-mail pour déposer des cahiers d'acteurs** : contributions.acteurs.nantes-atlantique@aviation-civile.gouv.fr.

LES THEMATIQUES DE LA CONSULTATION

Les questions posées au public étaient les suivantes :

- Thématique 1 – La répartition de l'espace en salle d'embarquement : Quelle est la priorité pour vous ?

- Thématique 2 – L'accueil des usagers : Quelles sont vos attentes ?
- Thématique 3 - L'offre commerciale : Quels types de commerces souhaiteriez-vous avoir ?
- Thématique 4 – L'aménagement des abords de l'aérogare : Quel type d'aménagement souhaiteriez-vous privilégier ?
- Thématique 5 – Le stationnement : Quelles seraient vos propositions complémentaires pour améliorer les conditions de stationnement ?
- Thématique 6 – La durabilité des aménagements : Avez-vous des propositions complémentaires pour limiter l'empreinte environnementale de l'infrastructure aéroportuaire ?
- Thématique 7 – Le dialogue avec le futur concessionnaire : Quelles sont vos attentes en termes d'information et de participation de la part du futur concessionnaire ?

La présente synthèse de l'ensemble des propositions relatives au cahier des charges sera mise à disposition des candidats à l'appel d'offres. Les propositions recueillies ont fait l'objet d'une analyse attentive de la part de la DGAC qui est précisée en partie 3 dans les encarts « Réponse de la DGAC » et en partie « 6 – La décision de la DGAC ».

LES OUTILS DE MOBILISATION

Cette consultation a été annoncée par :

- **Un communiqué de presse** le 9 septembre 2024 ;
- **Une actualité** sur le site internet du projet (www.reamenagement-nantes-atlantique.fr) le 9 septembre 2024 et **deux newsletters les 9 et 25 septembre 2024 ;**
- **Trois campagnes numériques avec des encarts presse** du 9 au 20 septembre 2024 sur les sites de :
 - Campagne n°1 – 9 au 14 septembre : Ouest France, Presse Océan et Ma Ville, spécifiquement ciblée en Loire-Atlantique ;
 - Campagne n°2 – 9 au 14 septembre : Ouest France Entreprise et API, dont les zones de couverture ont été géolocalisées en région Pays de la Loire et Bretagne ;
 - Campagne n°3 – 16 au 20 septembre : Ouest France Entreprise et la newsletter API, dont les zones de couverture ont été géolocalisées en région Pays de la Loire et Bretagne.

PRÉFET DE LA LOIRE-ATLANTIQUE
Liberté
Égalité
Fraternité

MINISTÈRE CHARGE DES TRANSPORTS
Liberté
Égalité
Fraternité

COMMUNIQUE DE PRESSE

Nantes, le 09 septembre 2024

Réaménagement de l'aéroport de Nantes-Atlantique
Consultation numérique du public sur le cahier des charges du futur appel d'offres pour le projet de réaménagement de l'aéroport de Nantes-Atlantique

Dans le cadre du lancement du nouvel appel d'offres, Fabrice Rigoulet-Roze préfet de la Loire-Atlantique, préfet de la Région Pays de la Loire et Emmanuel Mercenier, délégué ministériel au réaménagement de l'aéroport de Nantes-Atlantique organisent, en lien avec la Commission nationale du Débat Public (CNDP), une consultation numérique du public du 9 au 30 septembre 2024 pour alimenter le cahier des charges du futur appel d'offres qui sera remis aux candidats. Une réunion publique numérique, en présence des garantes de la CNDP, sera organisée le 18 septembre 2024 pour faire un point d'étape sur le projet.

La nouvelle procédure d'appel d'offres pour la concession des aérodromes de Nantes-Atlantique et Saint-Nazaire Montoir est lancée depuis décembre 2023 avec la publication de l'avis d'appel à la concurrence. L'État prépare à présent le cahier des charges qui sera communiqué aux candidats admis à présenter une offre.

Plusieurs réunions de travail sont menées depuis le début de l'année avec les collectivités territoriales concernées dans le cadre du groupe dédié au cahier des charges.

En complément, le préfet de la Loire-Atlantique et le délégué ministériel organisent une consultation numérique du public ouverte jusqu'au 30 septembre 2024 pour recueillir les attentes du grand public sur les modalités du réaménagement : <https://www.reamenagement-nantes-atlantique.fr/participez-consultation-numerique>

Pour les acteurs qui le souhaitent, il sera également possible de déposer des cahiers d'acteurs à l'adresse électronique suivante : contributions.acteurs.nantes-atlantique@aviation-civile.gouv.fr.

Ces contributions serviront à alimenter le cahier des charges établi par l'État en concertation avec les collectivités territoriales concernées et plus largement la réflexion des candidats à l'appel d'offres.

Lancement de la consultation numérique

Publié le 09/09/2024 | Mis à jour le 19/09/2024

Partager la page




Dans le cadre du lancement du nouvel appel d'offres, le préfet de la Loire-Atlantique et le délégué ministériel au réaménagement de l'aéroport de Nantes-Atlantique organisent, en lien avec la Commission nationale du Débat Public (CNDP), une consultation numérique du public pour alimenter le cahier des charges du futur appel d'offres et une réunion publique numérique pour faire un point d'étape sur le projet.

A quelle étape de l'appel d'offres sommes-nous ?

La nouvelle procédure d'appel d'offres pour la concession des aérodromes de Nantes-Atlantique et Saint-Nazaire Montoir est lancée depuis décembre 2023 avec la publication de l'avis d'appel à la concurrence. L'État prépare à présent le cahier des charges qui sera communiqué aux candidats admis à présenter une offre.

Communiqué de presse

MINISTÈRE CHARGE DES TRANSPORTS
dgac

Projet de réaménagement de NANTES-ATLANTIQUE

Newsletter #25

Lancement de la consultation numérique pour alimenter le cahier des charges du futur appel d'offres

Dans le cadre du lancement du nouvel appel d'offres, le préfet de la Loire-Atlantique et le délégué ministériel au réaménagement de l'aéroport de Nantes-Atlantique organisent, en lien avec la Commission nationale du Débat Public (CNDP), une consultation numérique du public pour alimenter le cahier des charges du futur appel d'offres et une réunion publique numérique pour faire un point d'étape sur le projet.

 **Contribuez au cahier des charges du futur appel d'offres**

Du 9 au 30 septembre 2024, la plateforme participative est ouverte sur le site internet du réaménagement de l'aéroport pour recueillir les attentes de toutes et tous sur les

Newsletter n°25 « Lancement de la consultation numérique »

Actualité sur le site internet du projet

MINISTÈRE CHARGE DES TRANSPORTS
dgac

Projet de réaménagement de NANTES-ATLANTIQUE

Newsletter #28

Dernière semaine pour participer à la consultation numérique !

 Jusqu'au lundi 30 septembre, partagez vos propositions sur les usages de l'aéroport pour alimenter le cahier des charges du nouvel appel d'offres pour la concession des aérodromes de Nantes-Atlantique et Saint-Nazaire Montoir.

[Participez à la consultation numérique](#)

Newsletter n°28 « Participez à la consultation numérique »

Les chiffres de la campagne médias

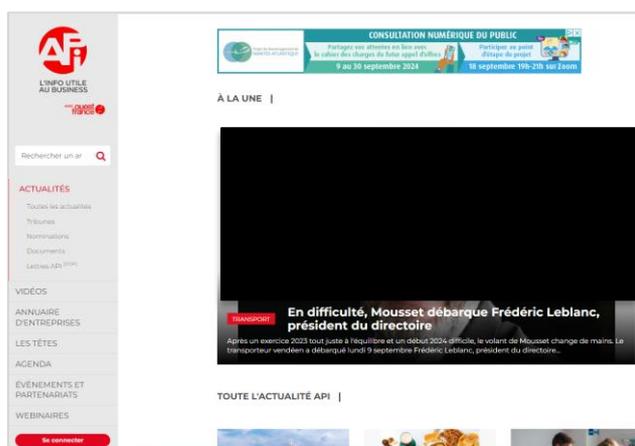
La campagne n°1 réalisée du 9 au 14 septembre sur les sites internet de Ouest France, Presse Océan et Ma Ville a généré plus de **1 010 003 vues** et **763 clics** vers la page de la consultation numérique.

Les deux campagnes réalisées sur le site internet spécifique de Ouest France Entreprise, API et sa newsletter ont généré au total :

- Ouest France Entreprise : **194 843 vues** et **69 clics** vers la page de la consultation numérique ;
- API : **17 030 vues** et **6 clics** vers la page de la consultation numérique ;
- Newsletter API : **10 965 vues** et **14 clics** vers la page de la consultation numérique.



Site internet d'Ouest France



Site internet d'API

Les chiffres sur le site internet de la consultation

Entre le 9 et 30 septembre 2024, le site internet a comptabilisé :

- **2 529 utilisateurs actifs**, dont 2 444 nouveaux utilisateurs sur le site ;
- **61 %** des utilisateurs se sont connectés depuis leur téléphone mobile ;
- La page la plus consultée est la page d'introduction à la consultation « Participez à la consultation numérique » (2 547 vues).

Globalement, on observe une diminution progressive du nombre de vues à chaque nouvelle thématique :

- Thématique 1 – La répartition de l'espace en salle d'embarquement : Quelle est la priorité pour vous ? : **937 vues**
- Thématique 2 – L'accueil des usagers : Quelles sont vos attentes ? : **406 vues**
- Thématique 4 – L'aménagement des abords de l'aérogare : Quel type d'aménagement souhaiteriez-vous privilégier ? **365 vues**
- Thématique 3 - L'offre commerciale : Quels types de commerces souhaiteriez-vous avoir ? : **342 vues**
- Thématique 5 – Le stationnement : Quelles seraient vos propositions complémentaires pour améliorer les conditions de stationnement ? **323 vues**
- Thématique 6 – La durabilité des aménagements : Avez-vous des propositions complémentaires pour limiter l'empreinte environnementale de l'infrastructure aéroportuaire ? **276 vues**
- Thématique 7 – Le dialogue avec le futur concessionnaire : Quelles sont vos attentes en termes d'information et de participation de la part du futur concessionnaire ? **246 vues**

2

LES STATISTIQUES DE LA CONSULTATION

1. LES CHIFFRES DE LA CONSULTATION

Un total de **449 contributions** pour cette consultation :

- 252 contributions déposées sur la plateforme participative ;
- 197 contributions récoltées lors de la rencontre terrain.

10 cahiers d'acteurs, pour un nombre total de 102 pages, déposés par les organismes suivants :

- La Région Pays de Loire ;
- Le Groupe écologiste et citoyen de Nantes Métropole ;
- La commune de Saint-Aignan de Grand Lieu;
- Le CESER Pays de Loire;
- Le MEDEF Pays de Loire;
- La CCI Pays de la Loire;
- L'association Vivre Ensemble à Saint-Aignan de Grand-Lieu;
- L'association COLTRAN - Collectif des citoyens pour le transfert de l'aéroport ;
- L'association Atelier Citoyen (en plusieurs chapitres)
- L'association Aéroclub de Loire Atlantique (ACLA).

L'ensemble de ces cahiers d'acteurs peuvent être consultés en annexe de cette synthèse.

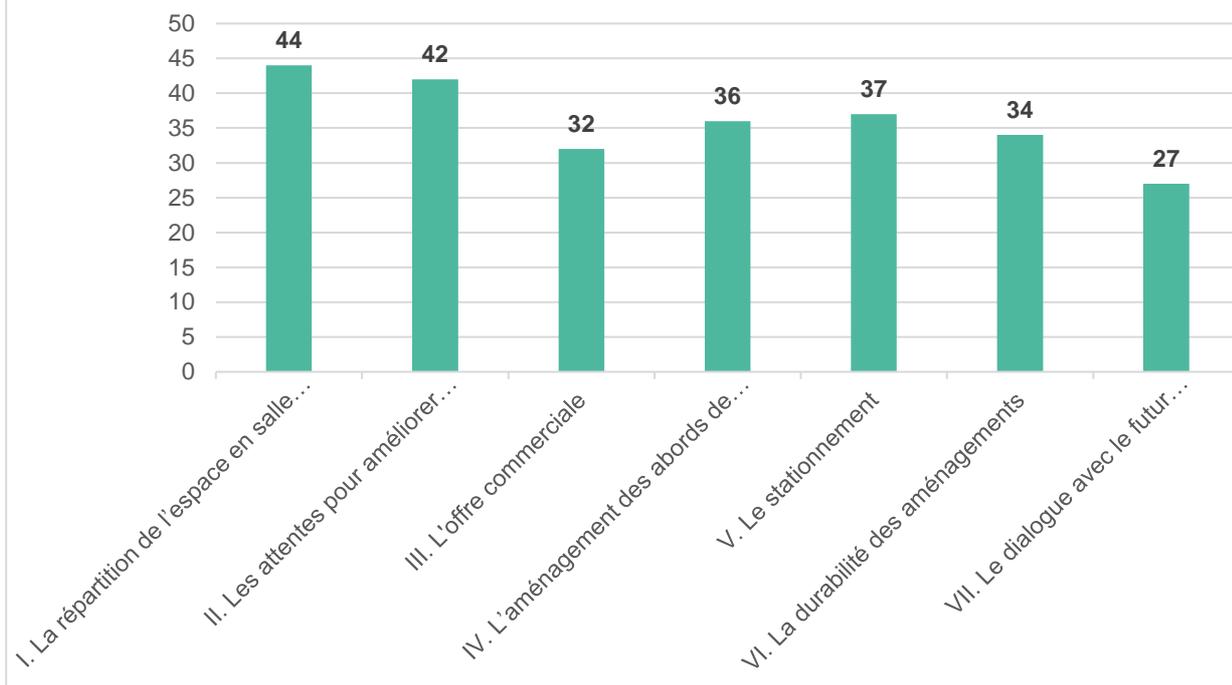
À noter qu'un riverain a également déposé un cahier d'acteur : celui-ci a été comptabilisé au même titre que les autres contributions individuelles sur la plateforme.

CONSULTATION NUMERIQUE

252 contributions ont été déposées au total sur la plateforme participative :

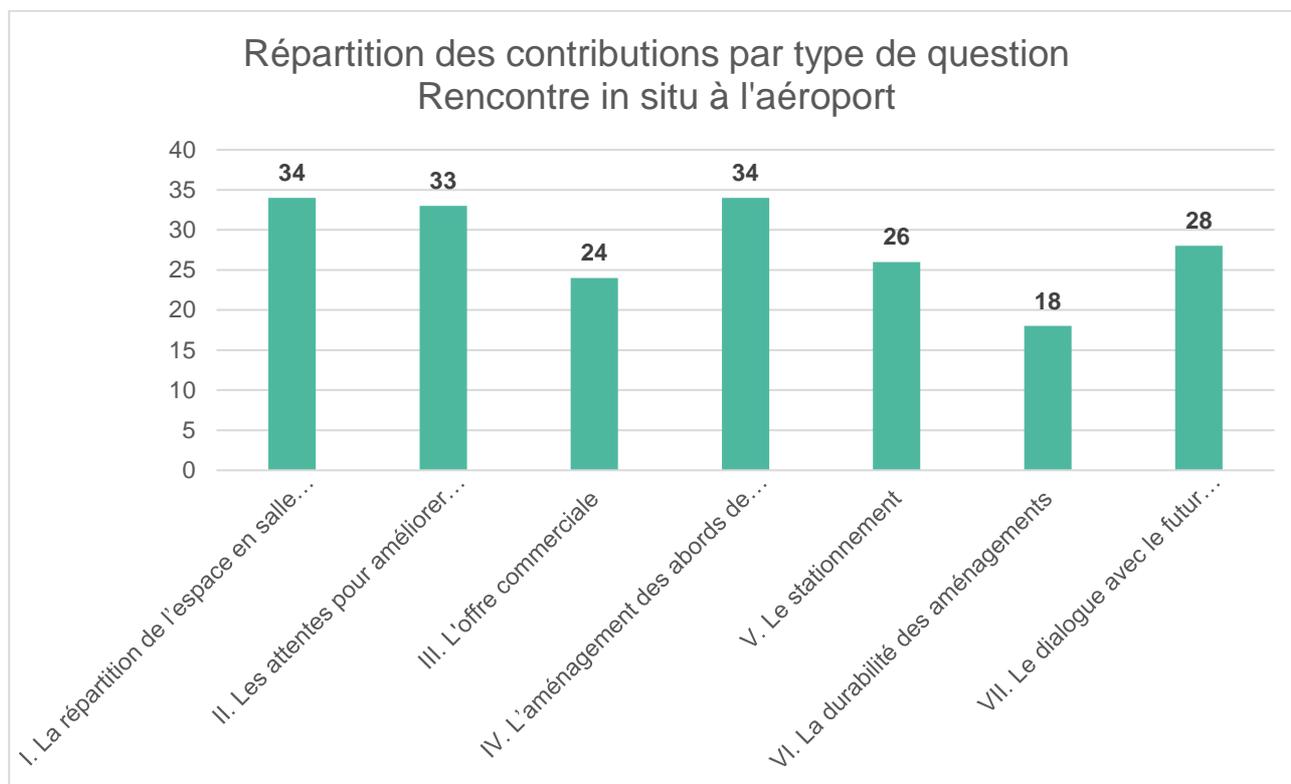
- 241 contributions publiées et mises en ligne ;
- 11 contributions non publiées et modérées car hors sujet ;
- Enfin, 7 contributions du MEDEF n'ont pas été comptabilisées dans les statistiques de la plateforme participative car elles ont été prises en compte dans la partie cahiers d'acteurs.

Répartition des contributions par type de questions Consultation numérique



RENCONTRE IN SITU A L'AEROPORT

197 contributions ont été récoltées lors de la rencontre in situ à l'aéroport le 12 septembre 2024 :



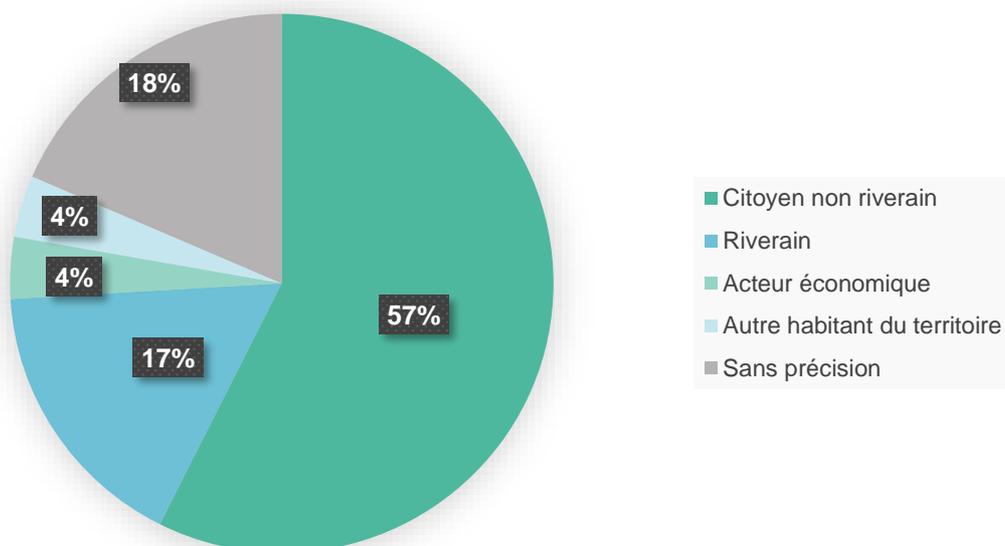
2. LE PROFIL DES CONTRIBUTEURS

CONSULTATION NUMERIQUE

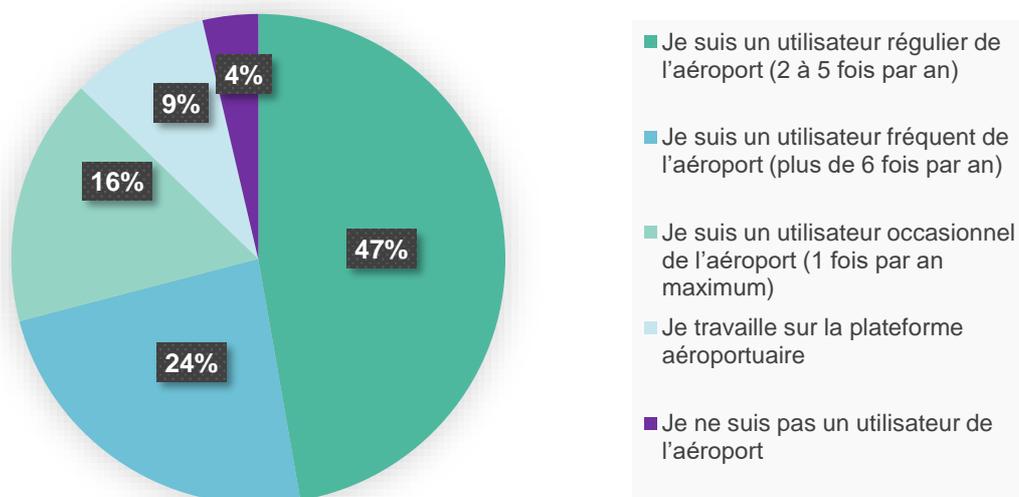
Au total, **54 personnes** ont participé en ligne via la plateforme participative. Sur les 51 ayant précisé leur lieu de résidence :

- **92 %** résident en Loire-Atlantique, soit 47 personnes au total ;
- **14** participants résident à Nantes ;
- **18** participants sont localisés dans les communes riveraines de l'aéroport : Bouguenais (6), Rezé (5), Saint-Aignan de Grand Lieu / Pont-Saint-Martin (3), Saint-Herblain (2), La Chevrolière (1) et Saint-Philibert de Grand-Lieu (1) ;
- **Seuls 4** participants sont situés dans d'autres départements de France : en Maine-et-Loire (2), en Ille-et-Vilaine dans la région Bretagne (1) et en Puy-de-Dôme dans la région Auvergne-Rhône-Alpes (1).

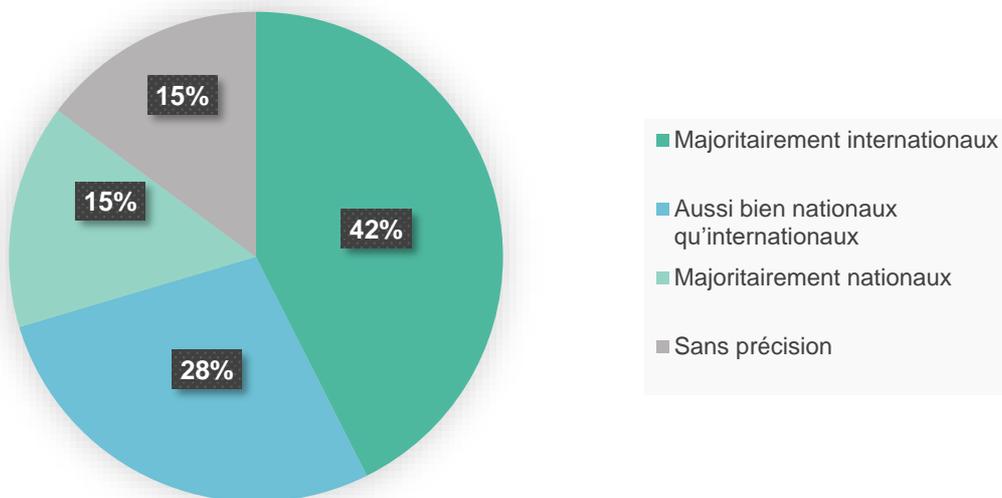
Le profil des répondants



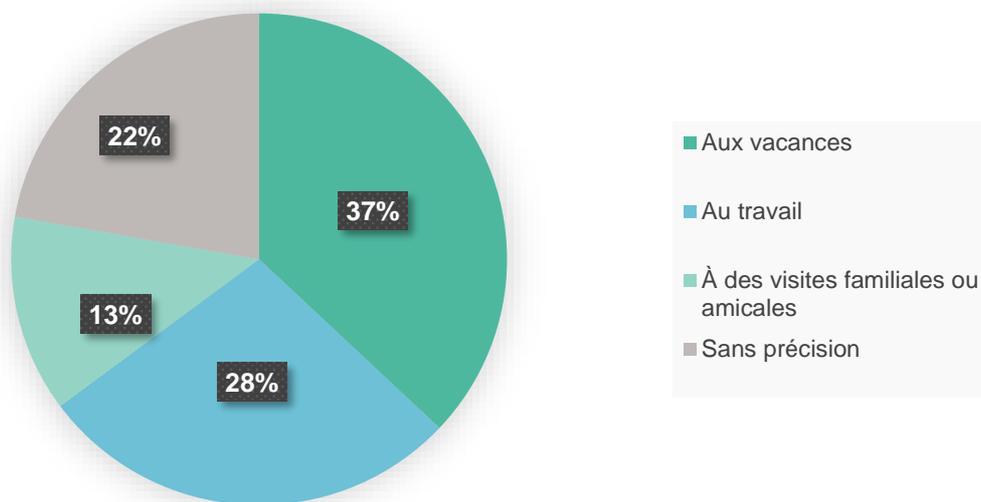
Quelle est votre fréquence d'utilisation de l'aéroport de Nantes-Atlantique ?



Si vous prenez l'avion depuis ou vers l'aéroport Nantes-Atlantique, est-ce pour des voyages :



Si vous prenez l'avion depuis ou vers l'aéroport Nantes-Atlantique, est-ce pour des voyages dont le motif est majoritairement lié :

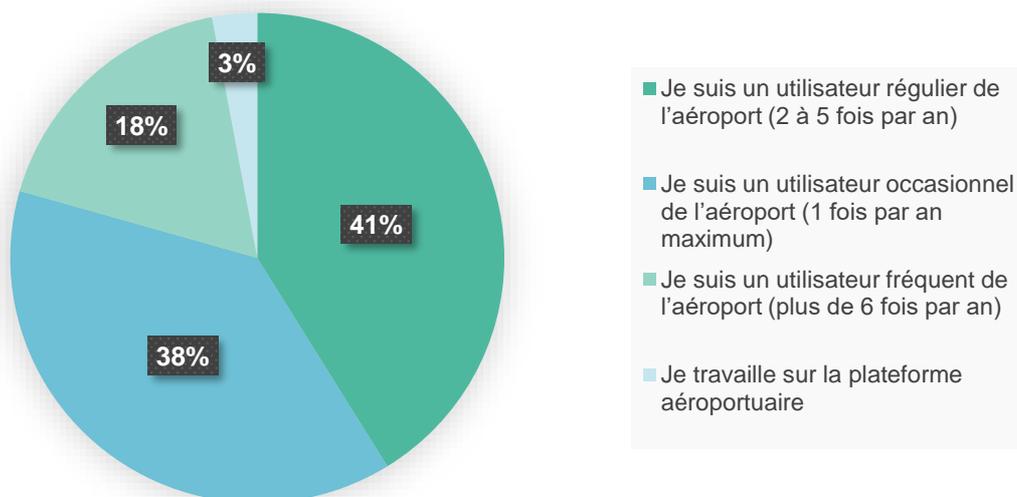


RENCONTRE IN SITU A L'AEROPORT

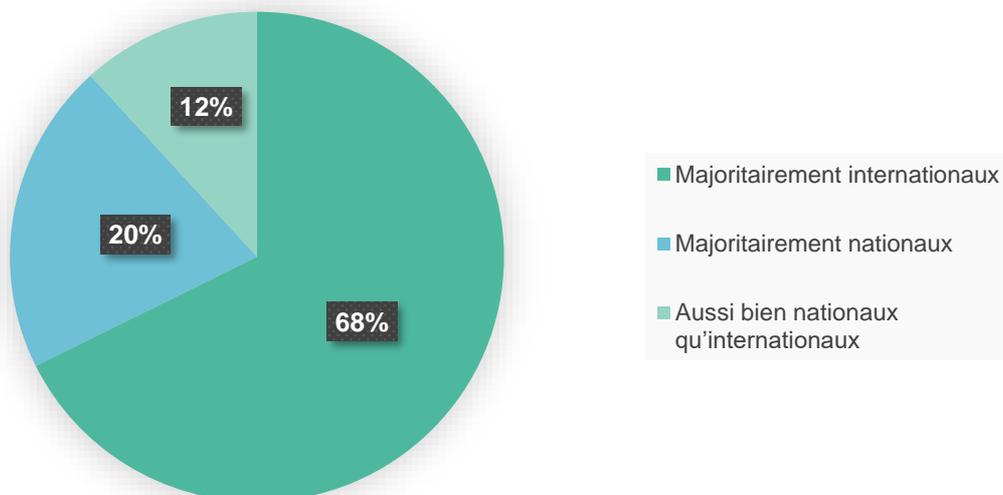
Sur les **34 participants** rencontrés à l'aéroport :

- **62 %** résident en dehors de Loire-Atlantique :
 - 4 d'entre eux résident en région Pays de la Loire : Maine-et-Loire (3) et Vendée (1) ;
 - 10 habitent en Région Bretagne, répartis en Ille-et-Vilaine (6), Morbihan (2) et Côtes-d'Armor (2) ;
 - Les 7 autres participants se répartissent dans les autres régions : Normandie (2), Nouvelle-Aquitaine (3), Centre-Val de Loire (1) et Auvergne Rhône-Alpes (1).
- **23 %** des participants habitent en Loire-Atlantique, soit 8 participants répartis dans les communes suivantes : Nantes (3), Rezé (1), Saint-Nazaire (1), La Montagne (1), Orvault (1), La Baule (1).
- Enfin, **5 participants** résident à l'étranger : en Espagne (2) au Portugal (2) et en Angleterre (1).

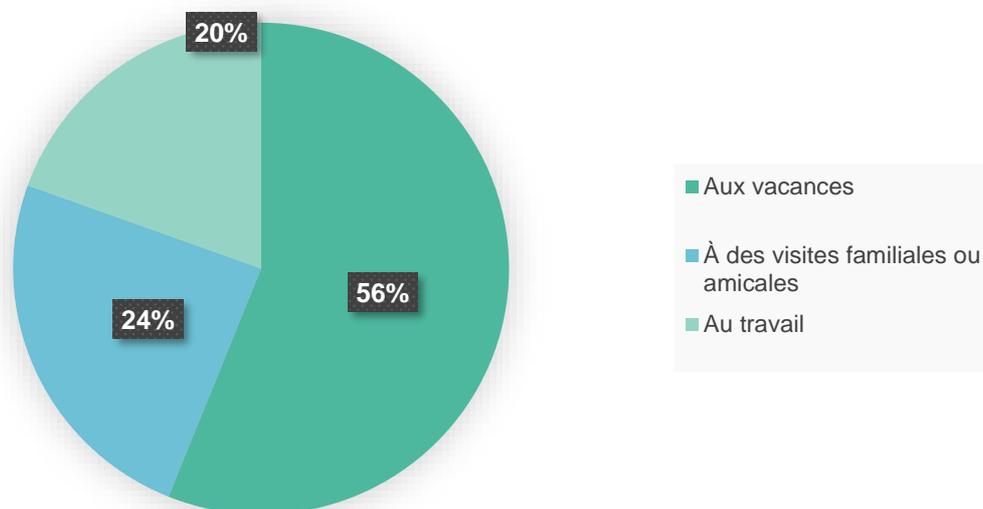
Quelle est votre fréquence d'utilisation de l'aéroport de Nantes-Atlantique ?



Si vous prenez l'avion depuis ou vers l'aéroport Nantes-Atlantique, est-ce pour des voyages :



Si vous prenez l'avion depuis ou vers l'aéroport Nantes-Atlantique, est-ce pour des voyages dont le motif est majoritairement lié :



3

SYNTHESE DES CONTRIBUTIONS

1. LA REPARTITION DE L'ESPACE EN SALLE D'EMBARQUEMENT

AVOIR LA GARANTIE DE POUVOIR S'ASSEOIR DANS LA SALLE D'EMBARQUEMENT, MEME EN PERIODE D'AFFLUENCE

La majorité des répondants regrettent **le manque de places assises et la saturation dans les salles d'embarquement**, notamment pour les vols *low cost*. En effet, les portes d'embarquement sont très rapprochées les unes des autres, créant un effet de saturation dans les espaces. Cette situation est accentuée lors de période d'affluence ou en cas de retard de vols.

Plusieurs participants estiment qu'il est très difficile de trouver une place assise que ce soit seul ou à côté d'autres usagers (en couple, en famille avec enfants, ou entre amis). Nombre d'entre eux sont contraints de s'asseoir par terre. Cette situation est particulièrement difficile pour les personnes âgées, celles « *ayant des difficultés* » à stationner debout, ou encore celles voyageant avec des bagages lourds.

Ainsi, ces participants affirment que la priorité dans un aéroport est de pouvoir s'asseoir pour patienter en salle d'embarquement et non de « *faire du shopping* », ni de « *[se] divertir* ». Cela se traduit par **une capacité d'accueil plus importante** dans les salles d'embarquement pour gagner en confort avec par exemple :

- Un nombre plus important de sièges disponibles pour s'asseoir et pour travailler (idée partagée par le [MEDEF et la CCI](#)), sans être obligé de consommer dans un espace de restauration ;
- Des sièges plus confortables ;
- Des sièges tournés vers l'extérieur ou vers la piste pour observer la vue.

LA DIVERSITE ET LE NOMBRE DE COMMERCES

Une majorité des participants estime que **l'offre commerciale, notamment alimentaire, après la zone de contrôle est très limitée**. Le hall 4 spécifiquement est mentionné à plusieurs reprises et ne disposerait que du « *strict minimum* », largement insuffisant.

Certains participants estiment que les commerces contribuent à créer une ambiance chaleureuse et accueillante à l'aéroport. Ils appellent au développement de l'offre de commerces dans l'aérogare. Le détail des types de commerces proposés est listé dans la partie « 3 – L'offre commerciale » (p.23).

À l'inverse, quelques participants estiment que **l'offre commerciale est suffisante aujourd'hui et ne devrait pas augmenter** afin de :

- Prioriser l'espace pour d'autres usages : l'espace disponible étant limité, certains participants préféreraient « *privilégier des espaces de vie, d'accueil, de repos, de loisir ou même des espaces d'information* ». Les habituelles enseignes « *vendant parfum, alcools, tabac, bibelots et gadgets en tout genre* » ne sont pas indispensables et n'apportent « *aucune valeur ajoutée* » au fonctionnement de l'aéroport (enregistrement, contrôle de sécurité...) selon eux ;
- Limiter l'impact environnemental : la multiplication des commerces entraîne l'agrandissement de la surface de l'aéroport et la consommation des usagers, et donc participe « *à l'augmentation de leur empreinte carbone* » (le [Groupe écologiste et citoyen de Nantes Métropole](#)) ;

- Faciliter les parcours voyageurs : pour un participant, la multiplication des commerces complique les itinéraires qui « *deviennent complexes, des distances qui s'allongent* ».

[L'Atelier Citoyen](#) remet en question le développement « *de vastes surfaces commerciales* » et de « *duty free* » à l'aéroport Nantes-Atlantique. En effet, le type de consommation des usagers dépendrait de l'aéroport : dans un aéroport international, les temps d'attentes seraient « *longs* » et mis à profit pour effectuer « *des achats, souvent de luxe* », tandis dans un aéroport avec « *60% de [vols] low cost* », les achats seraient plus « *mesurés, alimentaires pour l'essentiel* ».

Enfin, la [Commune de Saint-Aignan de Grand Lieu](#) et le [Groupe écologiste et citoyen de Nantes Métropole](#) alertent sur le risque de contradiction entre le développement des commerces à l'aéroport et le Plan local d'urbanisme métropolitain. Ce document d'urbanisme encadre le développement des zones commerciales sur la métropole de Nantes « *au profit du développement de commerces de proximité* » et « *des enseignes du territoire* ». Ainsi, le [Groupe écologiste et citoyen de Nantes Métropole](#) appelle à se tourner vers les acteurs de l'Économie Sociale et Solidaire (en recherche de lieux d'activités) si d'autres commerces sont nécessaires.

DES ESPACES DE DETENTE ET DE DIVERTISSEMENT

Quelques participants ont exprimé des attentes différentes concernant le type d'espace de détente :

- Pour les enfants : des espaces de loisirs plus grands ;
- Pour les usagers professionnels : des espaces calmes, des salons confortables, des zones de détente (proposées par le [MEDEF](#)), voire des services de bien-être (massages, douches, etc.).

DES ESPACES ET SERVICES LIES A DES BESOINS PROFESSIONNELS

Plus spécifiquement, **certains contributeurs et des acteurs des milieux économiques (le [MEDEF](#), la [CCI Pays de la Loire](#)) ont spécifié des attentes de services et d'espaces spécifiques pour les usagers professionnels, pour qui l'expérience dans un aéroport est souvent perçue « *sous l'angle de l'efficacité, du confort et de la productivité* ».**

Des espaces de travail professionnel adaptés pour travailler :

- Des espaces beaucoup plus grands pour s'asseoir, avec des tables et des sièges pour pouvoir continuer à travailler ;
- Des salles de réunions ou des box isolants pour des rendez-vous professionnels sur place, mais aussi adaptés à des appels en visioconférence (demande du [MEDEF](#) et de la [CCI Pays de la Loire](#)). Un participant spécifie son souhait d'avoir « *un salon Air France* » ;

En termes de services, ces espaces devraient proposer :

- Un wifi plus performant, gratuit et sécurisé (demande de la [CCI Pays de la Loire](#) et du [MEDEF](#)).
- Des points de recharge rapide à chaque siège pour les téléphones ou ordinateurs (« *des prises électriques 220V* ») (demande grand public et du [MEDEF](#)).

[Des Ailes pour l'Ouest](#) rappelle que la qualité de services d'un aéroport est « *un des critères majeurs de satisfaction notamment pour les personnes qui voyagent à titre professionnel* ».

En revanche, [L'Atelier Citoyen](#) n'estime pas nécessaire que les compagnies opérant à Nantes-Atlantique proposent des salons pour leurs passagers, puisque même d'autres plateformes plus importantes, telles que Toulouse ou Bâle-Mulhouse, ou des alliances comme Skyteam n'en disposent pas.

AUTRE

La [Commune de Saint-Aignan de Grand Lieu](#) et la [Région Pays de la Loire](#) estiment qu'une aéro-gare doit pouvoir répondre aux besoins de tous les publics d'usagers avec un service de qualité, des commodités et accessibilités adaptés.

Plus globalement, le [CESER Pays de la Loire](#) et la [Région Pays de la Loire](#) rappellent qu'un aéroport est « *la première porte d'entrée sur le territoire régional* ». Selon eux, la première impression reçue par les usagers est donc très importante et elle se base sur « *la qualité des infrastructures d'accueil* ». En complément, la Région propose de créer un espace dédié à la promotion et à la valorisation des Pays de la Loire avec « *ses richesses (culturelles, architecturales, paysagères, touristiques, ...), ses savoir-faire (comme l'aéronautique et son caractère patrimonial)* ».

Enfin, un participant propose de réduire « *drastiquement le nombre de vols low-cost* », notamment durant la période estivale. Cette mesure viserait à limiter les périodes de forte affluence observées lors des embarquements.

Réponse de la DGAC

Aujourd'hui, les salles d'embarquement de l'aéroport de Nantes-Atlantique ne sont effectivement plus adaptées au trafic passager constaté. Les différentes contributions insistent sur le besoin d'améliorer les salles d'embarquement, en termes de nombre de places assises et de confort, et de moderniser les équipements disponibles afin de satisfaire aux besoins notamment des professionnels.

Cet aspect est bien pris en compte par l'État. L'objectif du réaménagement est bien de moderniser l'actuel aéroport et de remettre l'ensemble des équipements aux standards actuels et de les adapter en fonction des évolutions de trafic. A ce titre, le futur concessionnaire prévoira un nombre de places assises accru permettant à la majorité des voyageurs de s'asseoir en salle d'embarquement même en heure de pointe. Les surfaces des zones d'attente pour l'enregistrement, les contrôles d'inspection de filtrage, de police aux frontières, en salle d'embarquement et en faveur des commerces seront agrandies. La disposition des zones d'attente, l'ameublement, et la nature et les surfaces des commerces seront à préciser par le futur concessionnaire. Tous ces éléments permettront de répondre aux attentes fortes des usagers et d'améliorer la qualité de service.

2. L'ACCUEIL DES USAGERS

AMELIORER L'ACCESSIBILITE AU SEIN DE L'AEROGARE ET SES ABORDS

De nombreux participants évoquent plusieurs problématiques **d'agencement et d'accessibilité de l'aéro-gare**, qui compliquent la circulation des passagers.

Tout d'abord, l'aéro-gare est considérée comme « *trop petite* ». Cela conduit à des encombrements, surtout en période de forte affluence, et limite la fluidité des déplacements. Il est également difficile de rester en groupe car les couloirs et les sorties au niveau des portes d'embarquement sont souvent trop étroits. De plus, les distances à parcourir dans le terminal s'avèrent « *trop importantes* », notamment pour les personnes âgées ou à mobilité réduite.

L'aménagement de l'aéroport complique la circulation des usagers, en particulier pour les familles avec enfants ou poussettes. Ces dernières se heurtent à des obstacles, comme des marches difficiles à franchir avant et après les contrôles de sûreté, et à un manque d'alternatives aux escaliers, les ascenseurs étant « *petits et peu nombreux* ». Un usager indique que « *la juxtaposition de bâtiments de périodes différentes* » conduit à des cheminements compliqués avec « *des poteaux mal placés* » et de nombreux escaliers. Enfin, certains usagers expliquent que l'accès aux zones d'embarquement oblige parfois à revenir sur ses pas après l'enregistrement des bagages.

Plus spécifiquement, l'accessibilité à la zone de contrôle pose également problème : un usager décrit un parcours peu pratique avec « *un seul petit escalier* » et un couloir traversant des zones de bureaux pour atteindre les zones d'embarquement internationales. Cette configuration augmente l'attente pour les groupes chargés de bagages et complique le passage aux portes d'embarquement.

Pour ces raisons, plusieurs participants dont les acteurs tels que la [Commune de Saint-Aignan de Grand Lieu](#), [COLTRAN](#) et le [MEDEF](#) souhaitent que l'organisation au sein de l'aérogare soit repensée pour permettre **un parcours voyageur plus rapide, et une accessibilité facilitée et fluidifiée** pour se rendre aux différents espaces (transport, accueil). Ils proposent :

- des cheminements les plus courts possibles ;
- des accès pour les personnes à mobilité réduite (PMR), avec « *des équipements d'assistance, des rampes* » (demande du [MEDEF](#)) ;
- des espaces dédiés pour accompagner « *les personnes à mobilité réduite, les familles nombreuses et les mineurs non accompagnés* » (demande de [COLTRAN](#)) ;
- la limitation du nombre de portes d'embarquement ;
- la création d'un poste d'inspection filtrage unique.

Des propositions pour améliorer l'accessibilité des abords sont également formulées dans la partie 4 dédiée – « Les aménagements aux abords de l'aérogare » (page 24).

AMELIORER LA LISIBILITE DU PARCOURS VOYAGEURS (INFORMATION VOYAGEURS, SIGNALÉTIQUE ET DUREE DES CHEMINEMENTS)

Plusieurs participants regrettent un manque de lisibilité induisant « *des cheminements peu clairs* », allongeant les temps de parcours.

Aux côtés de la [CCI Pays de la Loire](#), le [MEDEF](#) et la [Commune de Saint-Aignan de Grand Lieu](#) expriment des attentes pour **une signalétique** plus « *claire et intuitivement organisée* » afin de faciliter et optimiser les cheminements des voyageurs vers les portes d'embarquement et les sorties.

Parmi ces propositions :

- Identifier les salles d'embarquement (« *(61, 67) car impression d'aller sur la piste* »).
- Distinguer les terminaux : « *hall 1 = arrivées, hall 3 = départs* ».
- Avoir une signalétique également en anglais pour les voyageurs internationaux.
- Multiplier les écrans d'information et les positionner à des emplacements stratégiques pour indiquer les portes d'embarquement (demande du [MEDEF](#)).
- Fluidifier les parcours voyageurs depuis le parking avec « *des trottoirs suffisamment larges, passerelles...* » (demande de [la CCI Pays de la Loire](#)).

AMELIORER L'EQUIPEMENT POUR LA GESTION DE L'EMBARQUEMENT ET DES BAGAGES

Plusieurs participants déplorent **un temps d'attente « très long »** à la fois pour la gestion de l'embarquement, les contrôles de sûreté, l'enregistrement et la réception des bagages.

En effet, certains précisent que la zone de contrôle avant l'embarquement est « *inadaptée* » et « *trop ancienne* » avec un nombre insuffisant de lignes de contrôle ouvertes, et l'absence d'un accès coupe-file pour les voyageurs prioritaires.

Quelques usagers regrettent des équipements peu modernes, avec « *des installations vétustes* ». À titre d'exemple, les équipements de contrôle seraient « *trop anciens* » et « *obligerait à déposer ordinateur ET chaussures ET ceinture* ». Les zones d'embarquement, spécifiquement depuis la porte 75 et au-delà, sont considérées comme « *très rudimentaires* ».

Lors de l'embarquement, un usager regrette la perte des avantages des usagers prioritaires qui ne sont pas appelés en premier lors de l'ouverture des portes d'embarquement. Il critique également une gestion non optimisée des flux de voyageurs.

Certains participants estiment que **le temps passé dans la zone de contrôle et la salle d'embarquement** pourrait être optimisé en :

- Réaffectant l'espace disponible aux fonctions essentielles de l'aéroport, telles que l'enregistrement des bagages, les contrôles de sûreté et l'embarquement ;
- Créant un parcours dédié aux professionnels, conçu pour répondre aux contraintes de temps plus strictes de ce public. Le [MEDEF](#) propose par exemple des « *services premium* » avec « *des files d'attente prioritaires ou des salons privés pour l'enregistrement et la sécurité* ».

D'autres ajoutent des propositions plus opérationnelles pour **moderniser les équipements** avec :

- L'ajout de bornes pour l'enregistrement des valises, en particulier en zone *low cost* ;
- La mise en place de portiques de reconnaissance faciale ;
- Des contrôles de sûreté et d'immigration rapides (demande du [MEDEF](#)).

AMELIORER LE MOBILIER

Dans la continuité des équipements pour la gestion de l'embarquement et des bagages, quelques participants ont exprimé des constats similaires concernant le mobilier général dans l'aéroport. Ils critiquent un mobilier « *vieillot* », « *souvent hors service et vétuste* » dans un aéroport « *trop sombre* ».

Ils proposent **un mobilier récent et moderne** avec :

- Un mobilier et des peintures clairs pour rendre l'aérogare plus lumineux ;
- Des places assises également avant de passer les contrôles ;
- Des fauteuils plus confortables ;
- Des tables hautes ;
- Des prises pour charger ses équipements ;
- Des écrans diffusant du contenu informatif sur l'histoire de l'aéroport ou de la ville de Nantes ;
- Du mobilier dédié aux professionnels (le détail est indiqué dans la partie « Des espaces et services liés à des besoins professionnels », p.18).

Pour gagner en confort dans l'aéroport, quelques participants évoquent :

- Une meilleure régulation de la température en salle d'embarquement (avec le constat qu'actuellement, la température varie en fonction de la météo extérieure) ;
- Une meilleure acoustique pour être au calme.

Cependant, un usager indique que l'amélioration ne doit pas être axée vers le mobilier ou « la décoration » mais « dans l'utilisation et l'usage de l'aéroport ».

AMELIORER LES SERVICES

Une dizaine de propositions ont été émises pour améliorer les services à l'aéroport.

L'information des voyageurs :

- Un accueil plus aimable du personnel ;
- Des formations à la non-discrimination du personnel des entreprises travaillant dans l'aérogare pour « ne pas avoir des propos sexistes, racistes et homophobes » ;
- Des points d'information pour les usagers ;
- Des accès facilités, plus visibles et accessibles, vers les loueurs de véhicules.

De nouveaux services :

- Un espace fumeur ;
- Des points d'eau en libre-service ;
- Un service d'aide pour les bagages ;
- Des WC dimensionnés à la capacité d'accueil de l'aéroport ;
- Une propreté générale du bâtiment, « jusque dans les WC ».

De son côté, [l'Atelier Citoyen](#) souhaite que l'aéroport propose un service « sans luxe excessif » et que « les passagers soient convenablement traités » avec un parcours voyageur facilité, sans trop d'attente, avec des services répondant aux besoins des usagers (se restaurer, recharger son téléphone, aller aux toilettes).

Réponse de la DGAC

Les contributions issues de la concertation démontrent le besoin d'améliorer l'accueil des usagers. Les demandes concernent principalement l'accessibilité à l'aérogare et la lisibilité du parcours voyageurs dans l'aérogare. Ces demandes s'accompagnent de souhaits concernant l'amélioration des équipements pour la gestion des embarquements et des bagages ainsi que le renouvellement du mobilier et des services disponibles dans ces différents espaces.

Le projet de réaménagement prévoit un agrandissement (tel qu'évoqué plus haut) permettant de mieux accueillir les passagers et une modernisation des infrastructures et du mobilier (sièges notamment). A l'issue des travaux de réaménagement, le futur concessionnaire devra assurer un haut niveau de qualité de service, supérieur à celui des aéroports de taille similaire en Europe. Le suivi de la qualité de service sera assuré via des enquêtes de satisfaction des passagers et via le suivi d'indicateurs de qualité tel que le temps de passage aux postes d'inspection et de filtrage. Les enquêtes passagers auront lieu plusieurs fois par an.

Il est précisé que l'aéroport ne sera pas équipé d'aérogares différenciées selon le niveau de service.

Par ailleurs, les différentes demandes sont bien prises en compte par la DGAC et font partie des points d'attention portés à la connaissance des candidats dans le cadre de l'appel d'offres.

3. L'OFFRE COMMERCIALE

Une majorité de participants souhaite diversifier l'offre commerciale dans l'aérogare, notamment dans le terminal 2 et dans la zone *low cost*. Certains expriment des demandes générales à propos de l'ensemble des commerces, souhaitant :

- Une « *expérience à la fois pratique, agréable et ancrée dans la région* » ;
- Une « *cohérence tarifaire pour un même produit dans différentes boutiques* » ;
- Une baisse du prix de l'eau en vente dans les boutiques.

Un participant propose un aménagement similaire à l'aéroport d'Amsterdam-Schiphol, avec « *des commerces au centre de l'aérogare, sans obligation de les traverser, et un food hall au premier étage* ». Le [COLTRAN](#) et la [Région Pays de la Loire](#) recommandent un enrichissement de l'offre « *devant répondre au standard international* » et « *à l'instar de ce qui a été réalisé sur les aéroports européens de même importance* ».

Des attentes pour le développement de l'offre de restauration

Un grand nombre de participants souhaitent une offre de restauration « *plus diversifiée* » et plus conséquente, notamment « *une fois le contrôle effectué* ». Certains souhaitent des « *services de restauration autres que des grandes chaînes* », avec une restauration « *saine* », à base de « *produits bios* », et des alternatives végétariennes. Le [MEDEF](#) et la [CCI Pays de la Loire](#) requièrent des restaurants hauts de gamme. Cependant, le souhait d'une restauration « *moins chère* » est mentionné à plusieurs reprises.

De plus, la plupart des participants s'accordent sur une demande de « *qualité gustative* » ainsi que sur un « *service rapide* ». Des participants citent des types de restauration tels que des fast-foods, des cafés, des bars et des boulangeries. À l'inverse, d'autres participants refusent explicitement l'installation de fast-foods.

Quelques participants trouvent « *l'offre actuelle de restauration (...) suffisante* », tout comme « *le contenu des Relay* ».

Les répondants citent également des critères pratiques tels que :

- Une restauration « *ouverte à tout moment* » ;
- La possibilité de s'installer sur place ;
- Au contraire, le fait de pouvoir choisir une formule à emporter.

Des attentes pour la diversification des commerces

Le second type de commerce le plus évoqué est celui « *valorisant la culture locale* ». Le [MEDEF](#) et des particuliers demandent ainsi des boutiques de « *souvenirs régionaux et/ou de produits gourmets* », des restaurants « *locaux et gastronomiques* » pour mettre en avant la cuisine locale et « *des produits locaux de Bretagne et Pays de la Loire* ». Un participant indique vouloir éviter les souvenirs produits en Chine.

Les participants suggèrent également des « *commerces utiles* », comme des supermarchés, notamment pour permettre aux voyageurs de trouver facilement des produits « *essentiels* » en cas d'oubli, ainsi que les commerces « *classiques d'un aéroport* » telle qu'une parfumerie. Ils recommandent l'installation d'une pharmacie, jugée « *indispensable* » pour plusieurs participants, d'une librairie et d'une maison de la presse, avec une sélection multilingue pour les passagers internationaux et des « *produits culturels* » (demande partagée par le [MEDEF](#)).

Le [MEDEF](#) et des usagers souhaitent une bagagerie et des enseignes offrant des « *accessoires utiles pour les voyageurs, tels que des chargeurs, casques, adaptateurs* ». Sont aussi cités des magasins de

vêtements, pour occuper les voyageurs ayant un long temps d'attente, et une offre de location de voitures.

Enfin, ce même acteur propose « *un espace dédié aux pop-up stores permettant d'accueillir des marques locales ou internationales pour des périodes courtes, offrant ainsi une expérience de shopping renouvelée régulièrement* ».

À noter que certains participants soulignent leur volonté de limiter le nombre de commerces : voir partie « 1 - La répartition de l'espace en salle d'embarquement », p.17.

Réponse de la DGAC

La consultation publique souligne bien ce besoin d'améliorer qualitativement l'offre commerciale en mettant en avant des produits locaux. 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, de presse et *duty free* d'ici le printemps 2025. Une attention particulière est portée dans la mise en avant des produits d'origine locale.

De même que pour l'item précédent, ces différentes demandes sont bien prises en compte par la DGAC et les candidats devront indiquer dans leur offre comment ils y répondent.

4. L'AMENAGEMENT DES ABORDS DE L'AEROGARE

DES CHEMINEMENTS LES PLUS COURTS POSSIBLE POUR ACCEDER AUX DIFFERENTS MOYENS DE TRANSPORT

La réduction du temps de trajet et des cheminements apparaissent être une « *priorité* » et une « *évidence* » pour de nombreux passagers, qui veulent « *optimiser le temps de trajet* ». Le but est de « *faire au plus court* » pour répondre « *aux besoins d'efficacité des voyageurs* » comme précisé par le [MEDEF](#), car ces cheminements sont avant tout perçus comme « *des espaces de transit* ».

Plusieurs acteurs comme la [Région Pays de la Loire](#) ou la [CCI Pays de la Loire](#) souhaitent également privilégier un parcours passagers « *maitrisé* » et **favoriser la possibilité d'utiliser plusieurs modes de déplacement** : « *parking vélo, bus, itinéraires piétons, borne de recharge véhicules électrique* ». Pour cela, il apparaît important d'accéder facilement et rapidement aux autres moyens de transports (bus, train, métro, tram, taxi, voiture de location), avec une meilleure signalétique.

Les attentes sur les accès piétons et cyclables

Des usagers et [la Région Pays de la Loire](#) souhaitent prolonger l'aménagement de pistes cyclables et de cheminements piétons à partir de ceux déjà existants accédant à la zone aéroportuaire. La Région attend de l'État qu'il oblige le futur concessionnaire à prendre « *toute mesure conservatoire nécessaire* » pour la création d'accès aux transports en commun et mobilités actives.

De plus, des usagers, la Région et le [CESER Pays de la Loire](#) insistent sur **l'enjeu de sécurisation des cheminements** via :

- L'élargissement des trottoirs depuis les voies des taxis et des transports en commun, « sans avoir à traverser les voies de circulation et notamment la VM85 » comme le précise le [CESER](#) ;
- « Des contrôles réguliers de la vitesse des véhicules » ;
- La création de voies d'« accès via des modes doux (sécurisation des itinéraires, stationnements...) » pour les salariés du site.

Des participants soulignent également l'importance de penser l'accessibilité des personnes à mobilité réduite (PMR), par exemple en supprimant les trottoirs aux abords de l'aérogare (pour faciliter le déplacement des fauteuils handicapés, mais aussi des valises à roulettes).

Les attentes relatives au stationnement des vélos sont détaillées dans la partie « 5 - Le stationnement », p.28.

Les attentes sur les accès aux parkings

Les automobilistes soulignent **l'éloignement des parkings** par rapport à l'aérogare, rendant les trajets à pied et « avec les valises » particulièrement compliqués. Ils regrettent plus globalement un manque d'accessibilité des parkings.

Plusieurs d'entre eux recommandent donc d'améliorer le parcours des piétons entre l'aérogare et les parkings en créant **des abords agréables et sécurisés** avec :

- Des abris ponctuels sur le chemin entre les parking et l'aérogare ;
- Des passages piétons et des trottoirs « là où il n'y en a pas » ;
- L'évitement de la voie ferrée.

En revanche, certains usagers et le [MEDEF](#) souhaitent privilégier **une localisation plus éloignée des parkings avec la mise en place de navettes** jusqu'à l'aérogare, proposant « des trajets directs et rapides » et « une fréquence élevée, particulièrement pendant les périodes de fort trafic ».

Enfin, un usager s'exprime plus spécifiquement sur les parkings des locations de voitures qui seraient aujourd'hui mal agencés et localisés « juste derrière la station d'essence ». Il souhaite un accès facilité, à proximité de la sortie des parkings.

Les attentes relatives aux parkings sont détaillées dans la partie « 5 – Le stationnement », p.28.

Les attentes sur l'accès routier vers l'aéroport

Les automobilistes déplorent l'insuffisance d'accès routiers pour se rendre à l'aéroport avec « une seule route » : la voie métropolitaine 85. Certains observent une saturation progressive du périphérique Nantais chaque année (« 15% de trafic en plus par an »), et des embouteillages au niveau des ronds-points d'accès de l'aéroport, souvent inadaptés au volume de trafic.

Pour améliorer l'accessibilité de l'aéroport depuis la route, **des aménagements du schéma routier** apparaissent nécessaires pour permettre une « plus grande fluidité » et moins de saturation du trafic. Plusieurs usagers proposent par exemple de :

- Créer de nouvelles routes pour accéder à l'aéroport par le nord et par le sud ;
- Remettre en service une route aujourd'hui abandonnée et située à proximité de l'aérogare ;
- Séparer au plus tôt les flux de voitures en direction des parkings de l'aéroport, du dépose-minute et des entreprises de la zone aéroportuaire.

[La Commune de Saint-Aignan de Grand Lieu](#) met en avant une problématique qui lui est spécifique : sa proximité avec l'aéroport. Elle propose la création d'un accès direct depuis la voie

métropolitaine 85, en aménageant une voie interne à la concession qui desservirait à la fois les zones de stationnement et les services (comprenant les loueurs). En effet, il lui apparaît « *indispensable de dissocier cet accès de celui de la commune de Saint-Aignan de Grand Lieu et/ou de la zone économique du pôle industriel d'innovation Jules Verne* ».

L'accès en transports en commun

Certains usagers regrettent l'absence de transport en commun « *à haute fréquence et rapide* » permettant de relier l'aéroport Nantes-Atlantique, et que la seule solution actuelle, la navette Naolib, est considérée comme « *hors de prix* ». Ils demandent une augmentation de sa fréquence et une réduction de son prix « *au tarif de droit commun* ».

Pour cette raison, de nombreux participants et des acteurs comme le [MEDEF](#) et [COLTRAN](#) insistent pour la **mise en place de nouveaux transports en commun** plus fréquents et performants pour rejoindre l'aéroport avec :

- Une liaison en train avec une gare SNCF sur la ligne de train Nantes-Pornic ;
- Une prolongation de la ligne de tram 3 jusqu'à l'aéroport ;
- Une desserte par bus navette via l'enceinte aéroportuaire en site propre. [La Région Pays de la Loire](#) propose une localisation sur « *[le] parvis de l'aérogare, avec une zone de contact avec le bâtiment de l'aérogare* ».

Ces transports devront être accessibles et localisés « *au pied de l'aéroport* ».

Enfin, un utilisateur soulève la question de l'insécurité le soir à la station « Commerce » de la navette, et « *interroge la suppression de la liaison par bus entre le terminus tramway Neustrie* ».

Le [CESER Pays de la Loire](#) juge essentiel d'assurer une desserte « *attractive* » en transport collectif de l'aéroport pour limiter la pollution, faciliter l'accès des usagers sans voiture et renforcer la sécurité. De plus, il « *prend acte de l'abandon du tramway* » au profit d'une halte ferroviaire, regrettant l'absence de cette halte directement sur le site de l'aéroport. Il appelle à une réalisation rapide des projets d'accessibilité en transport collectif, en suivant les engagements du CPER 2021-2027. Le CESER souhaite que la nouvelle halte et la ligne de bus desservent à la fois l'aérogare et « *l'ensemble des entreprises de la zone aéroportuaire* », avec une tarification identique à « *celle des lignes urbaines* » pour encourager l'usage quotidien. Il préconise aussi des « *parkings relais* » et des « *rabattements pour les bus du sud-ouest de l'agglomération* », et recommande d'étudier des infrastructures (terminus technique, zone de croisement...) pour augmenter la fréquence de la desserte ferroviaire de l'aéroport.

[La Région Pays de la Loire](#) demande que la conception du « *côté ville* » de la future aérogare intègre efficacement « *les infrastructures de desserte interne* » et de stationnement, notamment avec une gare routière permettant « *un accès direct (...) pour les autocars de tourisme* » et les lignes régulières, en réduisant « *les obstacles de la circulation* ». Les espaces devront être dimensionnés pour accueillir les bus et cars, en tenant compte des temps « *plus longs* » de dépose et de régulation nécessaires.

DES ABORDS LES PLUS VEGETALISES POSSIBLES

Certains participants estiment que les abords de l'aéroport « *manque[nt] de végétalisation* », pourtant « *indispensable* ». Pour le [MEDEF](#), les espaces verts permettraient de « *créer une ambiance apaisante (...) réduisant la sensation de stress liée aux déplacements* » mais aussi « *[d']atténuer certaines nuisances sonores et visuelles liées au trafic ou à l'agitation des abords de l'aérogare* ». Certains usagers mentionnent à titre d'exemple les odeurs de cigarette ou de déchets aux abords de l'aérogare.

Pour ces raisons, certains plébiscitent le **développement d'espaces verts et de parcs** pour :

- Rendre les environnements plus esthétiques ;
- Permettre de « mieux respirer » ;
- Limiter l'imperméabilisation des sols. Ces éléments sont développés dans la partie « 6 – La durabilité des aménagements » (p. 31).

L'association [Des Ailes pour l'Ouest](#), le [MEDEF](#) et un usager insistent également sur la notion d'exemplarité et d'image à différentes échelles :

- À l'aéroport Nantes-Atlantique pour « *donner une image positive et éco-responsable de l'aéroport* » ;
- Au niveau régional qui doit « [...] *montrer l'exemple d'une métropole verte* » ;
- Au niveau national en donnant une « *bonne image du pays* » et se distinguer des autres aéroports plus bétonnés comme des aéroports en Île-de-France.

Pour cette raison, l'intégration végétale dans le projet sera « *un des éléments majeurs de réussite du projet* » pour l'association [Des Ailes pour l'Ouest](#).

DES ABORDS PROPOSANT DU MOBILIER URBAIN POUR S'ASSEOIR ET S'ABRITER GRATUITEMENT

Quelques participants ont émis des propositions pour aménager les abords de l'aérogare avec du « *mobilier urbain* » (demande du [MEDEF](#)) pour pouvoir s'asseoir, ou encore des zones d'attente couvertes plus grandes pour se protéger de la pluie et du soleil avec les bagages, en particulier au niveau du dépose-minute ou des transports en commun.

DES ABORDS PROPOSANT DES ESPACES COMMERCIAUX (RESTAURATION, KIOSQUES A JOURNAUX...)

Un participant s'exprime sur la tarification des produits vendus par de futurs espaces commerciaux aux abords de l'aérogare, qui devront être moins chers que ceux vendus dans l'aéroport.

Selon le [MEDEF](#), « *des espaces commerciaux légers pourraient être placés de façon stratégique pour ne pas perturber l'accès rapide aux moyens de transport, tout en ajoutant des services utiles.* »

AUTRE

Sans s'exprimer sur des demandes précises, quelques participants souhaiteraient rendre les abords de l'aérogare plus attractifs, soulignant notamment qu'il y aujourd'hui « *trop de voitures* » aux abords de l'aérogare.

Un participant estime que l'espace de sortie des voyageurs est « *trop petit* », d'autant qu'il est « *souvent encombrés par des fumeurs* ».

De son côté, les attentes de [La Région Pays de la Loire](#) s'appuient sur la Charte d'orientations architecturales et paysagères, un document issu de la concertation de 2019. Cette charte a pour objectif d'harmoniser le projet de réaménagement avec « *l'identité architecturale, urbaine et paysagère* » de la Métropole de Nantes.

Réponse de la DGAC

Les expressions concernant les aménagements des abords de l'aérogare insistent sur le besoin d'une connectivité accrue de l'aérogare avec l'ensemble des modes de transport et un besoin de fluidifier les accès jusqu'à l'aérogare.

D'une part, s'il n'est pas envisageable de réaliser des nouvelles voies d'accès routières en sus de celles existantes, deux projets envisagés vont nettement améliorer la desserte future de l'aérogare par les transports en commun : la mise en place d'un bus à haut niveau de service (BHNS) depuis la gare de Nantes, porté par Nantes Métropole ; et la réalisation d'une halte ferroviaire à proximité de la zone aéroportuaire par SNCF Gares et Connexions. Le projet de réaménagement prévoit bien l'intégration de ces deux projets.

En outre, le projet de réaménagement de l'aéroport intègre la création d'un pôle d'échanges multimodal aux abords de l'aérogare permettant de connecter idéalement celle-ci aux réseaux de bus, notamment le BHNS, aux cars ainsi qu'aux modes actifs. Le projet prévoit également d'assurer la création de circulations piétonne et cycliste sécurisées au sein de l'emprise de l'aéroport. Le concessionnaire devra concevoir ces aménagements en interface avec le territoire en concertation avec les collectivités publiques.

D'autre part, le projet prévoit un aménagement adapté des parkings automobile afin de faciliter leur accès et limiter la congestion sur les voiries connexes et notamment la VM 85.

Enfin, la DGAC prend bien note des demandes en termes d'insertion architecturale et paysagère des abords de l'aérogare prônant notamment une végétalisation accrue qui fait partie des points sur lesquels les candidats à l'appel d'offres devront formuler des propositions.

5. LE STATIONNEMENT

LES VOITURES

Le dépose-minute

Les participants constatent plusieurs inconvénients qui réduisent la praticité du dépose-minute, notamment depuis sa réorganisation.

D'abord, le manque de signalisation claire rend la sortie peu intuitive, obligeant les automobilistes à traverser tout le parking pour en sortir. Par ailleurs, le dépose-minute est souvent « saturé » et « parfois inaccessible », ce qui entraîne un stationnement désorganisé aux abords de cette zone. Son accès est aussi payant au-delà de trois passages, une contrainte supplémentaire pour les usagers réguliers. Enfin, le temps alloué pour déposer les passagers est jugé insuffisant. A ce propos, un usager souhaite que les 30 premières minutes de stationnement soient gratuites pour les automobilistes, contre les 15 premières minutes aujourd'hui, ce qui lui semble insuffisant pour récupérer des passagers « vu les variations d'horaires et les retards d'avions ». Il souhaite que cette proposition soit imposée au concessionnaire dans le futur contrat de concession.

Les participants expriment des attentes pour **améliorer l'aménagement de l'espace du dépose-minute**, avec une zone spécifiquement dédiée qui soit « plus longue, plus grande et plus accessible ». Sa localisation actuelle proche de l'aérogare est privilégiée par plusieurs participants.

À l'inverse, un participant propose d'installer le dépose-minute « *plus loin pour éviter les bouchons à cause des tickets* ».

Les parkings

Beaucoup de participants ont exprimé des avis négatifs sur le fonctionnement des parkings actuels. Pour commencer, ils pointent l'insuffisance de places de parking disponibles et des tarifs élevés, poussant certains usagers à stationner près des entreprises environnantes. Ils indiquent que les parkings privés situés aux abords de l'aéroport proposent des services de meilleure qualité, notamment des places abritées, et des tarifs jusqu'à « *60 % moins chers* ». Enfin, [la commune de Saint-Aignan de Grand Lieu](#) et [l'association Vivre Ensemble à Saint-Aignan de Grand Lieu](#) dénoncent « *un stationnement illicite sur les trottoirs et ronds-points* », ce qui génère des nuisances significatives pour les riverains, telles que des perturbations du sommeil et une saturation des voies de circulation.

Des attentes sur la capacité des parkings

Une majorité de participants s'est exprimée en faveur de **parkings plus capacitaires** « *au moins x3 – x4* », sécurisés et protégés. Nombreux d'entre eux, ainsi que des acteurs comme le [MEDEF](#), [COLTRAN](#), [la CCI Pays de la Loire](#), [la Région Pays de la Loire](#), [l'Atelier Citoyen](#), [le CESER](#), [la commune de Saint-Aignan de Grand Lieu](#) souhaitent **des parkings en silo sur plusieurs niveaux** (en hauteur ou en souterrains). [La commune de Saint-Aignan de Grand Lieu](#) ajoute que ces parkings en silo doivent être construits « *en respect des dispositions du PLUm, dans l'emprise de la concession en remplacement des parkings aériens actuels* ».

À l'inverse, d'autres souhaitent limiter la création de places de parking pour encourager l'utilisation des transports collectifs, mais aussi limiter la venue des usagers d'autres régions et les « *encourager [...] à prendre l'avion près de chez eux (Brest / Rennes)* ».

Enfin, le [MEDEF](#) souhaite que l'usage de véhicules partagés soit incitée pour les automobilistes, en créant :

- Des stationnements dédiés au covoiturage avec des places privilégiées proches du terminal ;
- Une aire de covoiturage proche de l'aérogare ;
- Des tarifs préférentiels ou d'autres avantages (comme des zones prioritaires).

Des attentes sur la tarification

Les participants se sont exprimés en faveur de :

- Tarifs plus abordables pour les parkings (avec des parkings « *low cost* »), pour permettre « *au petit budget de pouvoir profiter d'un parking a tarif correct* » ;
- Tarifs des parkings proportionnels aux durées de stationnement pour ne pas « *privilégier la rentabilité financière des parkings payants* » ;
- Places de parking gratuites, et en priorité pour le personnel de l'aéroport.

Des attentes sur l'accessibilité et la circulation au sein des parkings

Le système de réservation ne fait pas consensus chez les participants : certains souhaitent que le système de réservation soit supprimé, tandis qu'un usager souhaite le conserver pour sa praticité. Le [MEDEF](#) soutient cette proposition, et propose d'aller plus loin (cf. plus bas).

Afin d'améliorer la circulation au sein des parkings, les participants et des acteurs comme [COLTRAN](#) ou [la Région Pays de la Loire](#) formulent des propositions opérationnelles :

- La numérotation des allées et le fléchage des parkings pour les piétons ;
- La visualisation d'un plan des parkings et du nombre de places libres dans les parkings ;

- La lecture de plaques (demande de [la Région Pays de la Loire](#)) ;
- L'optimisation des panneaux d'affichage dynamiques (demande de [la Région Pays de la Loire](#)) ;
- Un système de gestion et de réservation « *comme une application ou un site web dédié qui offre une visualisation en temps réel de la disponibilité des places de parking, permet des réservations, et guide les usagers vers les zones les moins occupées à l'arrivée* » (demande du [MEDEF](#)).

Des attentes sur l'aménagement des parkings

Les demandes d'aménagement des parkings de l'aéroport portent sur plusieurs aspects afin d'améliorer l'accessibilité et de favoriser les mobilités durables. Par exemple, il est proposé de rendre plus visible la distinction entre le dépose-minute et les parkings de stationnement longue durée (« *comme le P2* ») pour une meilleure organisation.

La mise en place de bornes de recharge pour véhicules électriques et hydrogène est également plébiscitée, tant par le grand public que par l'association [Les Ailes pour l'Ouest](#), avec un appel spécifique de [la CCI Pays de la Loire](#) pour que ces bornes soient installées « *en extrême proximité de l'aérogare* ».

Par ailleurs, l'installation de toits végétalisés et de panneaux solaires sur les parkings répond aux attentes de ces mêmes acteurs pour un développement plus écologique. [La commune de Saint-Aignan de Grand Lieu](#) souligne également que les services de voituriers devront respecter les « *codes de l'Urbanisme et de l'Environnement au même titre que les industriels et entreprises de la zone économique* ».

De façon plus globale, [la Région Pays de la Loire](#) propose d'adopter « *une politique de stationnement incitative* » pour encourager le covoiturage, les mobilités décarbonées et les mobilités actives.

LES TAXIS

Quelques participants émettent des propositions pour améliorer et fluidifier les services de taxis.

Certains d'entre eux et le [MEDEF](#) recommandent la création de files distinctes pour les taxis et les VTC, afin d'optimiser la gestion des flux. En complément, [la CCI Pays de la Loire](#) suggère que les emplacements des taxis soient situés au plus près de l'aérogare pour faciliter l'accès des voyageurs. Par ailleurs, il est proposé d'installer une signalétique indiquant les tarifs réglementés des taxis et de prévoir des abris pour protéger les passagers pendant leur attente.

LES DEUX-ROUES

Enfin, quelques participants se sont exprimés sur les deux-roues, à la fois les motos ou les vélos, et souhaitent la création de parkings dédiés qui soient sécurisés avec des codes d'accès. Un participant propose également de rendre possible la location de vélo depuis l'aéroport pour rejoindre Nantes. Enfin, pour répondre aux besoins croissants en matière de mobilité électrique, le [MEDEF](#) encourage l'installation de bornes de recharge électrique.

Réponse de la DGAC

Le sujet du stationnement est une problématique forte qui sera bien prise en compte dans le cadre du futur réaménagement de Nantes-Atlantique.

Les solutions de stationnement à déployer par le futur concessionnaire doivent permettre d'offrir une offre suffisante – en augmentant l'offre existante - et adaptée aux besoins des usagers afin de limiter le stationnement illicite. Ces éléments sont bien pris en compte par la DGAC dans le cahier des charges. De plus, le futur concessionnaire devra concevoir des aménagements les plus économes en termes d'emprise au sol et favorisant les usagers covoiturant ou utilisant un véhicule propre (électrique, hydrogène).

L'amélioration la desserte de la zone aéroportuaire par les transports en commun et les modes actifs constitue également une réponse à l'amélioration de l'offre de stationnement par la diminution attendue du recours à la voiture.

6. LA DURABILITE DES AMENAGEMENTS

CONCERNANT L'AMENAGEMENT DU BATI ET SES ABORDS

Plusieurs exigences environnementales sont prévues dans le cahier des charges de l'appel d'offres. La [Région Pays de la Loire](#) a indiqué les soutenir, « notamment la certification HQE Bâtiment durable de niveau Excellent ». Un participant demande d'« intégrer les dernières obligations réglementaires » en matière de durabilité. La [Commune de Saint-Aignan de Grand Lieu](#) souhaite, quant à elle, ajouter le critère du bilan carbone (pour la construction et l'exploitation) et la question de l'accompagnement des communes riveraines pour l'inscription de l'aéroport dans le territoire.

Le [CESER](#) demande « une analyse approfondie des conséquences sur l'environnement et les populations des actions réalisées dans le cadre du réaménagement de Nantes Atlantique ». Il mentionne le cas spécifique de travaux « sur le bois de Château Bougon ».

Les propositions exprimées à propos de la végétalisation de l'aérogare :

- Végétaliser les espaces avoisinants l'aérogare ;
- Minimiser l'usage des produits toxiques (dégivrage, herbicides, ...) et la mettre en place un « Plan de gestion des espaces « naturels » » parmi les critères de sélection des offres des candidats à la concession (demande de la [Commune de Saint-Aignan de Grand Lieu](#)) ;
- Créer des « îlots de fraîcheur » ;
- Installer des toitures et façades végétalisées « pour améliorer l'isolation thermique du bâtiment ».

Les propositions exprimées à propos de la gestion des eaux de pluies et des déchets :

- « Créer des bassins de rétention ou des systèmes d'infiltration naturelle pour gérer les eaux pluviales », utiliser ces eaux de pluie « pour un usage sanitaire » ou « pour des besoins non potables, comme l'irrigation des espaces verts ou le nettoyage des installations ». Cette demande provient du [MEDEF](#) et de plusieurs particuliers.
- Avoir une « gestion durable de l'eau » avec une « optimisation maximale de la consommation en eau » ;

- Ajouter la « *gestion des eaux de ruissellement et captation des rejets d'hydrocarbures et polluants* » parmi les critères de sélection des offres des candidats à la concession (demande de la [Commune de Saint-Aignan de Grand Lieu](#)) ;
- Installer des « *équipements de retraitement des déchets (dangereux et non dangereux)* » ;
- Recycler les déchets de l'aérogare.

Les propositions exprimées à propos des infrastructures et du type de matériaux utilisés :

- Proposer une infrastructure « *innovante* », s'insérant « *parfaitement dans son environnement* » ;
- Construire des bâtiments économes en énergie voire « *zéro émission* » ;
- Intégrer des prescriptions dès la conception des bâtiments pour « *limiter au maximum l'impact sur la biodiversité* » telle que les surfaces vitrées, occasionnant « *le plus de collision d'oiseaux* » ;
- Adapter les infrastructures au réchauffement climatique via une « *réflexion sur les revêtements afin que ceux-ci soient capables de résister à des températures élevées* » et un renforcement de la « *résilience des bâtiments face aux vagues de chaleur* » ;
- « *Prioriser des matériaux de construction à faible impact environnemental, comme ceux issus du recyclage, des matériaux biosourcés (bois, chanvre, etc.), ou à faible empreinte carbone pour les nouvelles infrastructures de stationnement, passerelles et autres équipements* » (demande du [MEDEF](#) et de participants) ;
- Installer des « *fenêtres en PVC* », recyclables à 70% en comparaison de matériaux tel que l'acier ou le bois ;
- Ajouter le bilan carbone de la construction et de l'exploitation dans les critères de sélection des offres des candidats à la concession (demande de la [Commune de Saint-Aignan de Grand Lieu](#)).

Cependant, un participant estime pour sa part qu'« *avoir un aéroport HQE relève de l'hypocrisie la plus totale* », comparant cette proposition au fait d'installer « *des panneaux solaires sur le toit d'une raffinerie* ».

Les propositions exprimées pour limiter l'artificialisation des sols :

- Inclure dès les premières étapes de la conception « *un objectif minimal d'artificialisation des sols* » pour protéger la biodiversité et « *augmenter le ruissellement sur les surfaces imperméabilisées* » ;
- Évaluer l'impact sur la biodiversité en cas d'artificialisation des sols (agrandissement de l'aérogare, de la piste...) (demande du [CESER](#)) ;
- Créer des « *parkings en hauteur* » afin de limiter l'emprise au sol ;
- Ajouter la limitation de l'imperméabilisation des sols parmi les critères de sélection des offres des candidats à la concession (demande de la [Commune de Saint-Aignan de Grand Lieu](#)).

CONCERNANT L'APPROVISIONNEMENT ENERGETIQUE SUR LA PLATEFORME

Les participants émettent diverses demandes :

- La « *mise en place d'une ferme solaire sur l'aérogare* » ;
- L'installation de panneaux photovoltaïques sur le toit de l'aéroport et les parkings ; la [CCI Pays de la Loire](#) estime à ce propos que « *l'aéroport de Nantes Atlantique doit être pionnier et exemplaire en matière de neutralité carbone (développement du photovoltaïque)* » ;
- L'installation d'éoliennes ;
- La réduction de « *la consommation d'énergie* ».

La [Région Pays de la Loire](#) propose également plusieurs éléments complémentaires :

- La production et la mise à disposition d'énergies propres pour réduire l'empreinte carbone de la plateforme aéroportuaire ;
- Le développement d'un projet structurant autour de l'hydrogène dans l'environnement aéroportuaire et d'envisager « *la création de stations de production d'hydrogène vert par électrolyse et de distribution qui pourraient intéresser les usages à la fois « côté piste » (véhicules captifs dont bus et engins de piste, moteurs auxiliaires des avions...) et « côté ville » de l'aérogare (véhicules de particulier, utilitaires, taxis...) » ;*
- « *L'installation d'une station de distribution multi-énergies au sein de la zone réservée aux stationnements « côté ville » » ;*
- L'utilisation de carburants d'aviation durable (de synthèse ou biocarburants).

Le [CESER](#) soutient « *la demande de la commission consultative de l'environnement d'une action visant à limiter l'usage des appareils auxiliaires de puissance (APU) et des groupes électrogènes, en particulier via l'installation par l'aéroport de bornes électriques ».*

CONCERNANT LES SERVICES ET LES EQUIPEMENTS

Les participants et acteurs proposent des actions complémentaires afin d'améliorer la durabilité des services et équipements :

- Utiliser des éco-cups dans les commerces ;
- Communiquer davantage sur « *la possibilité d'emmener des gourdes* » en bagage à main, cela permettant de diminuer l'usage de bouteilles en plastique ;
- Organiser « *plus d'actions avec les associations du territoire* » à propos de la « *durabilité sociale* » de l'aéroport ;
- « *Intégrer un critère « éco » voire une labellisation écologique des commerces dans les appels d'offres* » (demande du [MEDEF](#)).

À propos des avions opérant à Nantes-Atlantique, un participant suggère d'optimiser la gestion des entretiens de maintenance en rationalisant les fournisseurs et les types de pièces.

Pour sa part, le [MEDEF](#) propose, « *en collaboration avec les compagnies aériennes, [d']encourager l'utilisation d'aéronefs plus propres et économes en carburant* » et d'« *optimiser la gestion des vols (gestion des trajectoires, temps au sol réduit) pour limiter les émissions de CO₂ pendant les phases d'attente et de roulage* ».

CONCERNANT LE DEVELOPPEMENT ET L'EMPLACEMENT DE L'AEROPORT

Plusieurs participants proposent de diminuer le trafic aérien pour réduire les émissions et l'impact carbone de l'aéroport de Nantes-Atlantique, voire d'arrêter le survol de l'agglomération de Nantes afin de limiter la pollution du Lac de Grand Lieu. [Le Groupe écologiste et citoyen de Nantes Métropole](#) précise davantage cette demande, en proposant de « *plafonner le nombre de vols par an à 56 000* ». Selon lui, l'amélioration de « *la durabilité des aménagements de Nantes Atlantique* » ne va pas sans un questionnement sur « *son développement insoutenable* » car « *n'importe quelle autre mesure serait dérisoire en termes d'impact carbone.* » Il étaye sa demande d'une argumentation autour des émissions de gaz à effet de serre produites par l'aviation civile. Il justifie aussi sa demande en avançant que cela réduirait « *également l'impact de Nantes-Atlantique sur l'environnement sonore et donc sur la santé des riveraines et riverains* ». Le [CESER](#) souligne également l'importance de lutter contre « *des nuisances sonores* » pour les riverains.

Un participant s'interroge par ailleurs sur l'utilité d'infrastructures « exemplaires » en termes de durabilité, « *si les avions qui partent / arrivent dégradent la vie de la population survolée* ».

Vivre Ensemble à Saint-Aignan de Grand Lieu (VESAGL) estime que « *la prise en compte de l'empreinte carbone est essentielle* » mais doit s'accompagner de la prise en considération « *des problèmes majeurs de santé publique (pollution sonore et pollution de l'air) pour ce projet situé dans une urbanité rassemblant plus d'1 million de personnes dont plus de 100 000 directement impactées par les survols* ».

Enfin, un participant préfère la solution d'agrandir l'aéroport existant plutôt que de construire un nouvel aéroport ailleurs.

CONCERNANT LE REPORT MODAL

Plusieurs participants estiment que le report modal serait un levier efficace pour limiter les émissions de l'aéroport, que ce soit lors des « *déplacements des passagers, des salariés de la plateforme, des salariés des autres entreprises (Airbus...), et des étudiants de l'IRT Jules Verne* ». Pour eux, il apparaît important de privilégier les transports décarbonés.

Les propositions d'amélioration des accès en transport en commun et pour les modes actifs sont développées dans la partie « 4 – L'aménagement des abords de l'aérogare » (p. 24).

Néanmoins, un participant se dit plutôt en attente de propositions sur la réduction de l'empreinte carbone de la part de la DGAC, considérée comme plus experte sur cette question.

Réponse de la DGAC

La question de la durabilité constitue un enjeu fort dans le projet de réaménagement de l'aéroport de Nantes. Le futur concessionnaire devra se conformer aux exigences législatives et réglementaires autour de la question de la végétalisation ou de la solarisation des toitures et des parkings. Il en est de même sur l'utilisation des carburants d'aviation durables.

Le projet de réaménagement se veut sobre en développement, axé sur la qualité de service et la modernisation des infrastructures, en veillant à minimiser les nuisances pour les populations.

L'aménagement sera ambitieux en matière environnementale. A ce titre le futur concessionnaire veillera à limiter l'impact du projet sur l'environnement, sur les terres agricoles et sur la ressource foncière en limitant l'artificialisation de nouvelles emprises au sol. Il n'est pas prévu de recourir à une déclaration d'utilité publique pour la réalisation du projet.

Comme évoqué plus haut, il s'agit de réaménager l'aérogare pour répondre aux besoins de confort et à un haut niveau de qualité de service.

Il est attendu des candidats une haute ambition environnementale en s'appuyant notamment sur la certification HQE de niveau « excellent » et sur la certification « *Airport carbon accreditation* » de niveau 5 (impliquant une réduction de plus de 90% des émissions carbone).

Le futur concessionnaire devra mettre également en œuvre une politique de développement durable et de protection des populations prenant en compte la gestion des nuisances aéroportuaires (bruit et pollution de l'air), des ressources (eau, énergie) et des déchets et la préservation de l'environnement, la gestion des déchets, la gestion etc, y compris pendant la phase de travaux.

Par ailleurs, le concessionnaire actuel met en œuvre des travaux permettant l'électrification des postes avions et des engins de piste permettant de réduire les émissions de gaz à effet de serre et la pollution de l'air autour de la plateforme.

De plus, le projet de réaménagement a vocation à favoriser le report modal pour accéder à l'aéroport grâce à l'arrivée du Bus à Haut Niveau de Service (BHNS) porté par Nantes Métropole et la prise en compte des modes actifs. Le pôle d'échange multimodal accueillant notamment les arrêts de transport en commun sera installé à proximité de l'aérogare.

Enfin, dans le cadre des échanges avec les compagnies dans le cadre du plan de prévention du bruit dans l'environnement (PPBE), une grande partie d'entre elles s'est engagée à renouveler leur flotte pour les remplacer par des aéronefs plus modernes, moins polluants et moins bruyants.

7. LE DIALOGUE AVEC LE FUTUR CONCESSIONNAIRE

De façon générale, plusieurs participants soulignent la nécessité d'un dialogue transparent avec le futur concessionnaire. Ils attendent de sa part des informations « *claires et non biaisées* » et une « *écoute réelle et non feinte* ». Un respect des engagements pris par l'État est attendu, notamment

concernant la santé et la sécurité des riverains. Un participant propose de mettre en place des indicateurs de respect des différents engagements.

Plusieurs participants soulignent également leur volonté d'être informés régulièrement de l'évolution du réaménagement de la plateforme aéroportuaire.

Les attentes exprimées en termes de types d'informations pour les usagers :

- Partager régulièrement l'état d'avancement des travaux. Cette demande est récurrente chez les participants. [Vivre Ensemble à Saint-Aignan de Grand Lieu](#) exprime son inquiétude concernant les « nuisances et dégâts à venir pour ces travaux gigantesques » ;
- Informer sur les conséquences des travaux au moment de la réservation des billets, puis en temps réel sur les perturbations en cours ;
- Créer une signalétique au sein de l'aéroport présentant les travaux en cours pour bien organiser les venues à l'aéroport ;
- Rendre accessibles les données de l'aéroport, « notamment avec des services tiers et des applications de suivi de vol, pour fournir des informations comme les portes d'embarquement ». Un participant relève qu'actuellement, « ces données sont souvent indisponibles ou affichées avec trop de retard par rapport à l'affichage en aérogare ».

Les attentes exprimées en termes de types d'informations par les acteurs :

- Partager les mesures mises en place pour limiter les impacts environnementaux du chantier, les initiatives écologiques de l'aéroport et le bilan de son empreinte carbone (sous la forme d'un rapport environnemental), ainsi qu'un rapport des activités de l'aéroport, incluant les horaires des vols, les statistiques de fréquentation, les projets d'extension (demande [du MEDEF](#)) ;
- Informer « sur l'évolution du trafic et sur les limites d'exploitation de la plateforme en vue d'anticiper la nécessité d'une relocalisation de l'aéroport pour assurer son développement dans le cadre d'un aménagement concerté du territoire » (demande [de COLTRAN](#)) ;
- Présenter régulièrement « l'économie globale de la concession en Comité d'aéroport en présence des acteurs du territoire des élus, associations, chambres consulaires et services de l'Etat (demande de la [Commune de Saint-Aignan de Grand Lieu](#)).

Les propositions en termes d'outils pour informer :

Plusieurs participants citent le site internet de l'aéroport comme un bon vecteur d'information sur les évolutions du projet. Plusieurs attentes sont exprimées pour l'améliorer :

- Améliorer l'ergonomie, notamment pour qu'il soit « mobile friendly » ;
- Mettre en avant des contenus informatifs sur « l'avenir et la gestion de l'aéroport », les consultations passées et à venir, des conseils pratiques pour les usagers ;
- Publier des informations en temps réel concernant les travaux et les perturbations, ainsi que les plans détaillés de l'aérogare ;
- Rendre compte des démarches de consultations des « usagers, salariés et riverains » et des actions qui en ont découlé.

D'autres outils d'information sont proposés :

- Les mails et les lettres d'information ;
- Les réseaux sociaux, notamment Instagram ;
- La signalétique, en particulier les panneaux d'affichage dans l'aéroport et les environs ;
- Les médias.

Un participant propose également de tenir informées les agences de voyage des perturbations à venir pour qu'elles s'en fassent les relais auprès de leurs clients.

Les attentes en termes de modalités de dialogue :

Plusieurs acteurs ([Des Ailes pour l'Ouest](#), [MEDEF](#), [CCI](#), [Groupe Écologiste et citoyen de Nantes Métropole](#)) demandent une consultation régulière des parties prenantes du territoire, incluant notamment les clients de l'aéroport et les compagnies, les collectivités locales, les acteurs économiques et associatifs (représentants des riverains et organisations environnementales).

Le [CESER](#) souligne la « *nécessité d'associer à l'information descendante une véritable concertation tout au long du projet de réaménagement* », estimant qu'il « *en va de l'acceptabilité des opérations qui seront menées, permettant de limiter des recours éventuels et les retards de travaux qu'ils pourraient induire* ».

Un participant estime quant à lui que « *consulter les clients réguliers* » de l'aéroport « *peut être une bonne idée pour ne pas se faire dépasser* » dans un contexte où l'aéroport n'a selon lui « *pas la taille suffisante pour répondre à tous les besoins actuels* » et sera donc « *régulièrement critiqué* ».

Un autre contributeur propose de travailler avec les compagnies aériennes pour consulter les usagers de l'aéroport.

[Le Groupe Écologiste et citoyen de Nantes](#) demande au concessionnaire de penser une gouvernance qui « *intègre toutes les parties prenantes et qui maintient un dialogue ouvert (...) pour décider ensemble de l'avenir de cette infrastructure lourde de notre territoire* ».

[La CCI](#) souhaiterait quant à elle que le futur concessionnaire donne « *sa juste place aux représentants du monde économique* » pour « *mieux prendre en compte ses attentes* ».

Un participant estime de son côté que « *le concessionnaire devra intégrer le fait qu'il existe aussi des activités aériennes de loisirs et qu'un dialogue est nécessaire afin de conserver ce patrimoine vecteur d'une économie et de futures vocations liées à l'aérien* ».

[Le MEDEF](#) propose par ailleurs d'encourager l'aéroport à collaborer avec les entreprises locales et à soutenir les initiatives régionales : « *cela pourrait inclure des projets d'innovation environnementale, des partenariats avec des universités locales pour la recherche ou des actions de sensibilisation avec des écoles* ».

[Le MEDEF](#) cite également plusieurs attentes en termes de modalités de dialogue :

- Un point de contact dédié (en ligne ou physique) pour poser des questions et soumettre des préoccupations ;
- Des réunions publiques, des ateliers d'information ou des webinaires pour expliquer les phases de réaménagement et ajuster les mesures en fonction des retours ;
- Un maintien de rencontres régulières avec les acteurs pour discuter des impacts de l'aéroport sur le territoire et recueillir des retours sur les opérations courantes (nuisances sonores, qualité de l'air, accessibilité).

Un riverain de l'aéroport propose pour sa part de réunir « *les autorités, élus locaux et riverains* » dans le cadre d'une « *commission trimestrielle* » pour évoquer les sujets importants ou bloquants.

[La Région Pays de la Loire](#) relève qu'un des 31 engagements de l'État prévoit déjà des obligations en matière de dialogue pour le futur concessionnaire. Elle souhaite que cette mesure soit respectée.

Vivre Ensemble à Saint-Aignan de Grand Lieu demande par ailleurs une meilleure association des « élus locaux des communes riveraines impactées », dès à présent, pour définir les « éléments de fond du dossier tels que le dimensionnement du projet et les objectifs réels de trafic (limitation et meilleure répartition pour une optimisation des vols) et d'offre de transport aérien à long terme pour le territoire du Grand Ouest ». Cet acteur estime que « le fait de connaître aujourd'hui tel ou tel équipement ou mobilier de l'aérogare n'est absolument pas la priorité. »

De rares contributeurs estiment que les démarches d'information et/ou dialogue ne sont pas nécessaires, soit parce qu'ils font « confiance aux opérateurs », soit parce qu'ils estiment que la priorité est d'avancer sur le projet plutôt que de continuer à dialoguer.

Réponse de la DGAC

Conformément aux engagements de l'Etat, les instances de gouvernances autour du projet ont vocation à se poursuivre leur action. Il en va notamment du groupe contact entre l'Etat et les élus du territoire et du comité d'aéroport réunissant l'ensemble des parties-prenantes (Etat, collectivités, parlementaires, associations et monde économique).

Le concessionnaire sera également engagé dans la démarche de concertation continue dans le cadre du projet. De manière générale, il devra informer le public, les élus, les usagers et les riverains sur les sujets qui les concernent et notamment sur le chantier de réaménagement et ses impacts. Enfin, il mettra à disposition un point de contact unique ainsi qu'un lieu d'accueil du public. De plus, l'information du public via l'observatoire territorial autour de l'aéroport de Nantes-Atlantique (OTANA) est maintenue notamment sur les mesures de bruit.

Le concessionnaire sera associé au groupement d'intérêt public de fonds de compensation de Nantes-Atlantique (GIP FCNA).

Le concessionnaire devra également confier au moins 10 % de la valeur globale estimée du contrat de concession à des PME ou à des tiers. Il s'engagera également à recourir à l'insertion sociale en faveur des personnes éloignées de l'emploi pour au moins 7 % du volume des heures travaillées.

8. LES AUTRES THEMATIQUES EVOQUEES PAR LES PARTICIPANTS

Les sujets abordés dans cette rubrique s'inscrivent en dehors du périmètre de la consultation.

Les propositions concernant l'exploitation de l'aéroport :

Différents souhaits ont été exprimés :

- Être informé lorsqu'un changement de route des avions est prévu en test ou définitivement ;
- Équiper l'aéroport de techniques de pilotage des avions modernes qui permettront de ne plus survoler les zones denses du centre-ville de Nantes, afin d'éviter « le risque d'une collision d'un avion avec la Tour Bretagne » ;
- Interdire le survol de l'agglomération de Nantes ;

- Élargir le couvre-feu de 23h à 7h du matin pour respecter les recommandations de l'Organisation mondiale de la santé sur la durée du sommeil.

Le développement du trafic aérien :

Différentes propositions concernant l'avenir du trafic aérien ont été développées par les participants :

- Développer des liaisons long-courrier depuis Nantes dans une logique de hub avec des compagnies comme Qatar Airways, Turkish Airlines sur le même modèle que les aéroports de Lyon et Toulouse. Plus généralement, développer des liaisons permettant d'éviter de passer par Paris ;
- A l'inverse, afficher clairement dans le cahier des charges qu'un plafonnement en termes de voyageurs pourra intervenir afin que le concessionnaire puisse établir son plan d'affaires en connaissance de cause et qu'il dimensionne en conséquence les divers équipements ;
- Mettre fin au soutien à « *une activité de loisir comme l'aérien* » afin de privilégier les transports décarbonés.

Les impacts des travaux :

Vivre Ensemble à Saint-Aignan de Grand Lieu s'interroge sur les impacts réels « *pour le fonctionnement de l'économie locale (accessibilité) et le cadre de vie des communes riveraines, particulièrement Saint-Aignan de Grand Lieu dont le seul accès à l'agglomération passe par l'aéroport* ».

La desserte dans les environs de l'aéroport :

Un participant demande : « *Pourquoi la liaison par bus entre le terminus tramway de la Neustrie a-t-elle été supprimée ?* »

L'activité de l'aéroclub de Loire-Atlantique (ACLA) :

Le cahier d'acteur présente les activités du club et les premiers travaux RSE (responsabilité sociale et environnementale) menés. Voir les cahiers d'acteurs complets en annexe.

Les travaux de l'Atelier Citoyen Nantes Atlantique :

L'association a retransmis à la DGAC ses 9 cahiers d'acteurs déjà publiés en 2019 dans le cadre de la concertation préalable sur le réaménagement de l'aéroport :

- Quel aéroport voulons-nous ? ;
- L'aviation légère ;
- Les travaux sur la piste ;
- La protection du bruit ;
- La tarification incitative ;
- L'aérogare ;
- La desserte ;
- Les trajectoires ;
- Les cartes de bruit.

Cf. les cahiers d'acteurs complets en annexe.

Avertissement : Ces documents datent déjà de plusieurs années et ont été rédigés dans un cadre où plusieurs options de réaménagement de la piste et de l'aérogare étaient soumises à la concertation du public. Depuis, l'Etat a rendu sa décision, rendant caduques les options non retenues.

Les investissements souhaités par le CESER :

« Une priorité est l'agrandissement de l'aérogare, avec des critères RSE, permettant de traiter le trafic voyageur dans de bonnes conditions de confort, en anticipant les perspectives d'évolution du trafic sur les prochaines décennies.

Il faut donc prévoir dès maintenant les investissements suivants :

- Réfection de la piste (dont son éventuel aplanissement) : la piste actuelle fonctionne en toute sécurité dans le cadre des dérogations mises en place. Elle peut accueillir tous les types d'avions. Toutefois, un aéroport modèle se doit d'être doté des meilleurs outils disponibles ;
- Aménagement d'emplacements de parking avions complémentaires ;
- Réfection des systèmes de captation et de traitement des eaux pluviales. Selon le type de travaux, il faudra veiller à ce que leur impact soit minimisé pour l'activité. Une fermeture momentanée pourrait être indispensable. Les travaux devront être organisés pour limiter la durée de cette fermeture – d'autant que toute fermeture, même brève, risque de se traduire par des départs de compagnies aériennes.

Réponse de la DGAC

Les réflexions autour des mesures d'exploitation de l'aéroport sont bien prises en compte par la DGAC. Le concessionnaire mettra en place une modulation tarifaire pour inciter les compagnies aériennes à voler en dehors des heures de nuit et à s'équiper d'appareils moins bruyants et moins polluants.

De plus, les sujets liés à l'exploitation et aux trajectoires sont également traités dans le cadre du plan de prévention du bruit dans l'environnement (PPBE) qui a été présenté à la commission consultative de l'environnement (CCE) le 19 décembre 2024. Le document et les annexes associées seront mis à disposition du public au début de l'année 2025.

Concernant l'activité de l'aviation de loisir, des échanges sont en cours entre les services de l'Etat et les aéroclubs au sujet de leur devenir sur la plateforme de Nantes-Atlantique.

Concernant la piste, des travaux de réfection sont bien prévus, ainsi que le déplacement du seuil sud et du seuil nord. La création d'une rampe d'approche au nord est également prévue.

Les questions posées et les contributions sont bien prises en compte par la DGAC, qui reviendra de manière spécifique sur les sujets. Par ailleurs, des permanences seront organisées en début d'année 2025 dans les mairies riveraines le souhaitant et pourront permettre de répondre aux questions.

4

LES PROPOSITIONS RETENUES PAR LA DGAC

La consultation numérique s'est clôturée le 30 septembre 2024, après 3 semaines de consultation. Depuis, la DGAC a analysé l'ensemble des propositions formulées et s'est attachée à répondre, au travers de cette synthèse, aux 449 contributions portant sur l'objet de la consultation.

Les contributions récoltées témoignent de l'engagement des participants et ont permis d'enrichir la réflexion sur les modalités du réaménagement.

Les candidats à la procédure d'appel d'offres seront informés du contenu de la synthèse et des engagements pris par l'Etat. Il est demandé aux candidats de répondre dans leur offre aux demandes formulées dans le cadre de la consultation.

Ainsi, les principales demandes retenues dans le projet sont les suivantes :

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

- Augmenter les surfaces à disposition du public en salle d'embarquement en faveur des commerces et des places assises ;
- Augmenter le nombre de places assises en salle d'embarquement pour la majorité des passagers même en heure de pointe ;
- Moderniser les espaces en salle d'embarquement ;
- Mettre les équipements aux standards internationaux.

2. L'accueil des usagers

- Avoir une meilleure lisibilité des aménagements et des cheminements ;
- Augmenter et moderniser les espaces à disposition des passagers ;
- Augmenter et adapter le nombre de poste d'enregistrement bagage ;
- Augmenter la dimension, le nombre et la fluidité des postes de contrôle de sûreté et de police aux frontières ;
- Offrir des services adaptés à l'évolution des usages ;
- Prévoir des enquêtes passagers plusieurs fois par an pour s'assurer de la satisfaction des passagers ;
- Assurer une satisfaction des passagers supérieure à la moyenne des aéroports européens comparables.

3. L'offre commerciale

Sans attendre le futur concessionnaire, un travail de modernisation de l'offre commerciale en aérogare 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

- 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 ;
- Assurer l'insertion architecturale, urbaine et paysagère.

5. Le stationnement

- Augmenter le nombre de places de parking afin de limiter le stationnement sauvage aux abords de l'aéroport ;
- Réaliser des infrastructures plus économes en espace, conçues de manière à faciliter les entrées et 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

- Prévoir un aménagement sobre et maîtrisé et axé sur la qualité de service et la modernisation des infrastructures ;
- Limiter l'impact du projet sur l'environnement, sur les terres agricoles et sur la ressource foncière en limitant l'artificialisation de nouvelles emprises au sol. Il n'est pas prévu de recourir à une déclaration d'utilité publique ;
- Obtenir une certification environnementale très ambitieuse (ACA 5 et HQE « excellent ») ;
- 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 respectueux de l'environnement et des riverains 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 ;
- Mettre en place une politique de développement durable et de protection des populations avec des engagements du concessionnaire ;
- 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

- Maintenir et compléter le dialogue régulier entre les parties prenantes afin d'ancrer pleinement l'aéroport dans son territoire ;
- Faire participer le futur concessionnaire au GIP FCNA ;
- Recourir aux PME et aux entreprises tierces ;
- Recourir aux heures d'insertion pour les personnes éloignées de l'emploi ;
- Mettre en place un point de contact unique par le concessionnaire et un lieu d'accueil à destination du public ;
- Améliorer les outils de communication disponibles et communiquer plus largement les informations relatives à l'aéroport.

8. Autres thématiques

- Moduler la tarification de l'aéroport pour les compagnies aériennes pour favoriser les vols en journée et les avions les moins bruyants et moins polluants ;
- Poursuivre les démarches autour du PPBE sur l'exploitation de l'aéroport ;

- Prévoir des travaux de réfection de la piste, le décalage des seuils nord et sud et la création d'une rampe d'approche au nord.