

5^{ème} rapport intermédiaire de la concertation continue

Réaménagement de l'aéroport Nantes Atlantique

Date de la concertation préalable :
du 27 mai au 31 juillet 2019

BILAN RELATIF A LA CONCERTATION CONTINUE SUR L'ANNEE 2025

Sylvie HAUDEBOURG
Brigitte FARGEVIEILLE

Date de remise du rapport : 13 mars 2026



Sommaire

Synthèse pour les décideurs et pour le public	3
Les enseignements clés de la concertation continue menée en 2025	3
Préambule	4
Les dates clefs de la concertation sous l'égide de la CNDP	4
La mission des garantes.....	5
1. Fiche d'identité du projet.....	5
2. Rappel des engagements pris par le responsable de projet à la suite de la concertation préalable	8
3. Actualités liées au projet et évolutions.....	9
3.1. Le contexte de l'aviation aérienne.....	9
3.2. L'année 2025.....	10
3.2.1. En termes de trafic aéronautique :	10
3.2.2. En termes d'avancement du projet :.....	10
3.3. Etat de la mise en œuvre des 12 recommandations faites par les garantes à l'issue de la concertation préalable de 2019	11
4. Que s'est-il passé en 2025 en matière de participation ?	16
4.1. Les données clés de la concertation continue en 2025	16
4.1.1. Dispositions d'information et de concertation à destination des acteurs institutionnels	16
4.1.2. Dispositions d'information et de concertation à destination du public.....	17
4.1.3. Participation du public, questions et contributions	19
4.2. Les échanges des garantes avec les parties prenantes et le maître d'ouvrage en 2025	20
4.3. Le suivi des engagements du porteur de projet	21
4.4. L'avis des garantes sur le déroulement de la concertation en 2025	26
5. Les sujets abordés et les arguments exprimés.....	29
6. La suite de la concertation continue	30
7. Préconisations des garantes sur la suite de la concertation continue	30
Annexes.....	32
Annexe 1 - Nomination des garantes pour la concertation continue	32
Annexe 2 – Rappel des préconisations des garantes – août 2019.....	34

Synthèse pour les décideurs et pour le public

A la suite de la concertation préalable sur le projet de Réaménagement de l'Aéroport Nantes Atlantique, menée du 27 mai au 31 juillet 2019, l'Etat a décidé de poursuivre le projet, mis en œuvre par la DGAC. Dans ce cadre, la participation et l'information du public se poursuivent. La Commission nationale du débat public a chargé Madame Sylvie HAUDEBOURG et Madame Brigitte FARGEVIELLE de suivre cette nouvelle phase de concertation continue jusqu'à l'ouverture de l'enquête publique (annexe 1).

Le présent document constitue le rapport intermédiaire n°5 des garantes couvrant la période du 1^{er} janvier au 31 décembre 2025.

Les enseignements clés de la concertation continue menée en 2025

La séquence d'information et d'échanges menée en début d'année a remis en lumière les sujets d'inquiétude, de tension et de questionnement riverains induits par le maintien de l'aéroport de Nantes Atlantique, dont

- La soutenabilité des nuisances sonores pour les riverains des 3 communes limitrophes, mais au-delà pour les personnes habitant sous les trajectoires d'atterrissage ou de décollage.
- Les doutes sur les prévisions de trafic portées par la DGAC.
- Les congestions récurrentes sur les voiries situées à proximité de l'aéroport, notamment pour les habitants des communes situées à l'est et au sud de l'aéroport, et qui deviennent insupportables pour les riverains.
- De façon générale les nuisances pour les personnes habitants sous les trajectoires, même à distance de l'aéroport, et de façon particulière le cas du point de virage de la Chevrolière.
- Les dépôts de « suie » sur certaines maisons, corrélés aux passages d'avions – même s'il y en a moins qu'avant.
- La difficulté à accepter la méthode de détermination des cartes de bruits pour l'élaboration du PPBE 2025-2029 et les doutes relatifs à la capacité des compagnies à renouveler rapidement leurs flottes avec des avions moins bruyants.

Diverses questions et demandes se sont exprimées, certaines récurrentes (l'élargissement des aides à l'insonorisation, et la réduction du reste à charge, l'extension du couvre-feu et la restriction du nombre de vols opérés, la mise en œuvre d'un « véritable débat » sur les perspectives de trafic aérien) et d'autres mises sur la table plus récemment (un benchmark des diverses pratiques menées dans les aéroports pour réduire les nuisances aériennes, une meilleure acculturation des collectivités aux sujets de l'aéronautique et du transport aérien, pour rééquilibrer les échanges avec la DGAC et la profession du transport aérien) ou plus ciblées (la réduction des bruits aérodynamiques qui touchent des personnes éloignées de l'aéroport, la demande d'un prolongement du TRAM, considéré comme une solution de desserte urbaine plus efficace que la halte ferroviaire).

La réalisation des engagements pris par l'Etat en 2019 à l'issue de la concertation préalable, a conduit les services de l'Etat et la DGAC à proposer au territoire diverses instances de pilotage et de travail, pour mettre en œuvre les 32 mesures proposées et traiter les multiples aspects et conséquences du maintien dans la durée de Nantes Atlantique. Ces dispositions ont évolué et se sont étoffées à la suite des décisions prises par le ministre délégué en charge des transports fin 2023. Il en résulte un dispositif ambitieux qui vise à élaborer les décisions en associant les parties prenantes en fonction des sujets, diffuser et partager de l'information, et traiter de façon opérationnelle la mise en place des engagements de l'Etat. La contrepartie tient dans la mobilisation demandée aux acteurs locaux, qui exige des ressources parfois très importantes, en temps de travail et en ressources humaines, pour les collectivités riveraines et les associations.

Enfin les garantes considèrent que la capacité à mobiliser le public, riverain ou concerné par l'usage de l'avion, reste un enjeu important des concertations autour de la problématique aéroportuaire, en particulier en perspective des échéances futures (la nouvelle trajectoire d'atterrissage face au sud, la contribution à l'étude sur l'état de santé des riverains, la désignation d'un nouveau concessionnaire et réaménagement de l'aéroport, l'étoffement des dessertes terrestres vers l'aéroport, etc.). Et cela dans un contexte où la question des restrictions d'exploitation demeure un sujet sensible et clivant.

En effet, si la participation aux forums organisés dans les communes les plus riveraines a été notable, entre février et avril 2025, elle reste, pour les garantes, en décalage avec l'intensité des préoccupations locales dont témoignent les parties prenantes rencontrées par les garantes.

Préambule

A la suite de la concertation préalable sur le projet de Réaménagement de l'Aéroport Nantes Atlantique, menée du 27 mai au 31 juillet 2019 par la Direction générale de l'aviation civile (DGAC), l'Etat a décidé de poursuivre le projet. Dans ce cadre, la participation et l'information du public se poursuivent. La Commission nationale du débat public (CNDP) a chargé Madame Sylvie HAUDEBOURG et Madame Brigitte FARGEVIEILLE de suivre cette nouvelle phase de concertation continue jusqu'à l'ouverture de l'enquête publique (annexe 1).

Le présent document constitue le rapport intermédiaire n°5 des garantes couvrant la période du 1^{er} janvier au 31 décembre 2025. Il rend compte, en toute neutralité et transparence, de la concertation et des arguments échangés durant l'année passée, et il indique les préconisations des garantes pour la suite de la concertation continue.

Il est réalisé dans sa version finale en format PDF non modifiable, et communiqué au responsable du projet pour publication sans délai par ses soins, sur le site dédié au projet (art. R121-23 du Code de l'Environnement) : <https://www.reamenagement-nantes-atlantique.fr/>

Ce 5^{ème} rapport intermédiaire de la concertation continue a également été remis à cette même date à la CNDP.

Les dates clefs de la concertation sous l'égide de la CNDP

- 17 janvier 2018 : le gouvernement, constatant que les conditions n'étaient pas réunies pour mener à bien le projet de Notre-Dame-des-Landes, prend la décision d'abandonner le projet de construction d'un nouvel aéroport, et demande que soit défini un projet de réaménagement de l'aéroport de Nantes Atlantique
- 25 octobre 2018 : la CNDP est saisie par le directeur général de l'aviation civile, en tant que maître d'ouvrage du projet de réaménagement de l'aéroport actuel de Nantes Atlantique pour une mission de conseil, puis pour une saisine en vue de la concertation préalable
- 27 mai 2019 au 31 juillet 2019 : la concertation préalable est menée sous l'égide des garantes Brigitte Fargevieille et Sylvie Haudebourg
- 4 septembre 2019 : publication du bilan des garantes
- 28 octobre 2019 : publication des enseignements tirés de la concertation préalable par le porteur de projet et de la décision de poursuivre le projet
- Janvier 2020 : début de la concertation continue (« post concertation préalable »), sous l'égide des garantes Brigitte Fargevieille et Sylvie Haudebourg
- 4 janvier 2022 : publication du 1^{er} rapport intermédiaire des garantes (période 2020-2021)
- 20 février 2023 : publication du 2^{ème} rapport intermédiaire des garantes (période 2022)
- 1^{er} avril 2024 : publication du 3^{ème} rapport intermédiaire des garantes (période 2023)
- 9 au 30 septembre 2024 : consultation du public préconisée par les garantes pour alimenter le cahier des charges de la concession
- 17 mars 2025 : publication du 4^{ème} rapport intermédiaire des garantes (période 2024)
- 4 février au 29 avril 2025 : organisation de permanences d'information, suite à la publication de la synthèse de la consultation publique de septembre 2024 pour alimenter le cahier des charges du futur appel d'offres. Ces permanences d'information réalisées à Saint-Aignan de Grand Lieu, Bouguenais, Rezé, Nantes, et la Chevrolière ont permis de restituer le contenu de la consultation du public, et échanger plus globalement sur les sujets liés à l'aéroport, et son futur réaménagement
- 11 et 17 septembre 2025 : dans le cadre de la concertation préalable relative à la révision du PEB de Nantes-Atlantique, organisation de tables rondes sur les hypothèses de trafic et les avancées technologiques, et sur la prise en compte du bruit aérien ; ces tables rondes répondent à des préconisations faites par les garantes dans leur bilan intermédiaire n°4 de l'année 2024, et ont permis un 1^{er} partage sur des sujets avec des experts.

La mission des garantes

La Commission nationale du débat public (CNDP) est une autorité administrative indépendante, chargée de défendre le droit individuel de participer et d'être informé sur des projets ayant des impacts sur l'environnement. Afin de veiller au bon respect de ce droit, elle désigne une personne neutre au projet et indépendante à l'égard de toute personne (maître d'ouvrage, parties prenantes, etc.) dont le rôle est de garantir la qualité des démarches de concertation mises en place par le porteur de projet.

Tout au long de sa mission, les garantes veillent à la transparence, la sincérité et l'intelligibilité des informations transmises, à traiter de manière équivalente chaque argument quel que soit son origine (expert, responsable du projet, citoyen, élu, etc.) et à inclure tous les publics, en particulier les plus éloignés de la décision.

Dans le cadre de la concertation continue, les garantes s'assurent que :

- les recommandations des garantes et les engagements du maître d'ouvrage issus de la concertation préalable/débat public sont bien pris en compte ;
- les conditions d'un dialogue entre tous les publics sont réunies et à ce que le responsable du projet apporte des réponses aux arguments et interrogations du public ;
- les évolutions du projet et l'ensemble des études et des expertises sont transmises de manière intelligible et complète au public, puis peuvent faire l'objet d'échanges.

Les garantes reçoivent une lettre de mission qui spécifie les attentes de la Commission nationale du débat public concernant la démarche participative et informative dans le cadre du projet.

1. Fiche d'identité du projet

Responsable du projet et décideurs impliqués

L'aéroport de Nantes Atlantique est d'intérêt national et international. Il est propriété de l'Etat. C'est d'ailleurs au nom de l'Etat que 31 engagements ont été pris à la suite de la concertation préalable.

Le projet de réaménagement de l'aéroport est conduit par l'un des services de l'Etat, la direction générale de l'aviation civile (DGAC). Comme le contrat entre l'Etat et le concessionnaire actuel de l'aéroport doit être résilié du fait de l'abandon du projet de transfert vers Notre-Dame-des-Landes, il revient à la DGAC d'assurer la maîtrise d'ouvrage du projet de réaménagement de l'aéroport existant dans l'attente de la désignation du futur concessionnaire. A cet effet, la DGAC a constitué une équipe projet autour d'un directeur de projet.

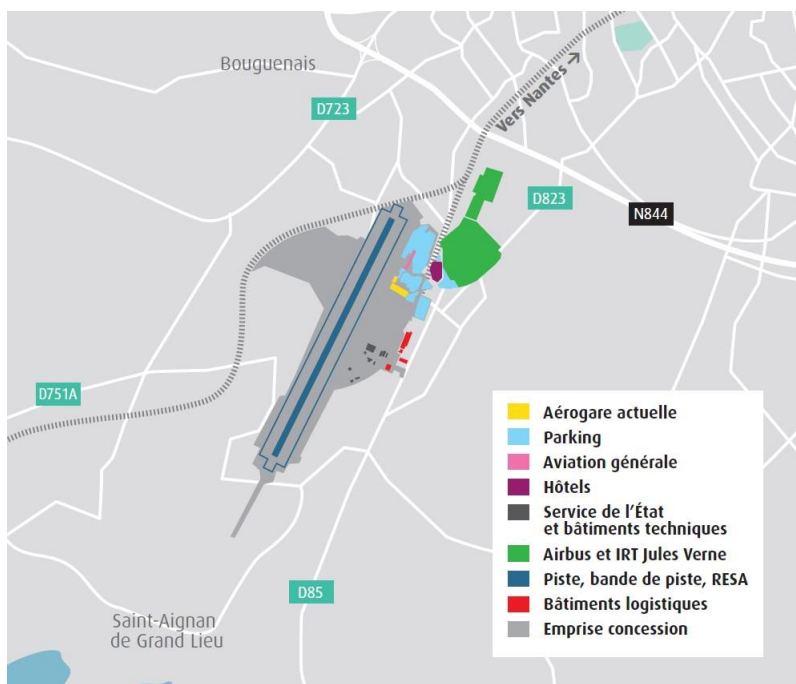
Par ailleurs différents services de l'État en région étaient également présents tout au long de la préparation de la concertation et de sa mise en œuvre, en particulier la préfecture des Pays-de-la-Loire.

Carte du projet ou plan de situation

L'aéroport de Nantes Atlantique est localisé au sud de Nantes, à environ 10 km à vol d'oiseau du centre-ville.

L'emprise au sol est de 340 ha.

L'aérogare a une superficie de plus de 43 000 m².



Source : DGAC

Objectifs du projet

Les objectifs fixés par l'Etat au projet de réaménagement de l'aéroport de Nantes-Atlantique sont d'améliorer l'accueil des voyageurs et l'attractivité de l'aéroport, en vue de l'augmentation du nombre de voyageurs telle qu'elle est prévue par la DGAC à l'horizon 2040, tout en limitant les nuisances sonores et l'impact sur l'environnement.

Le projet devra concilier plusieurs enjeux, selon le porteur de projet :



Source : DGAC

Caractéristiques du projet

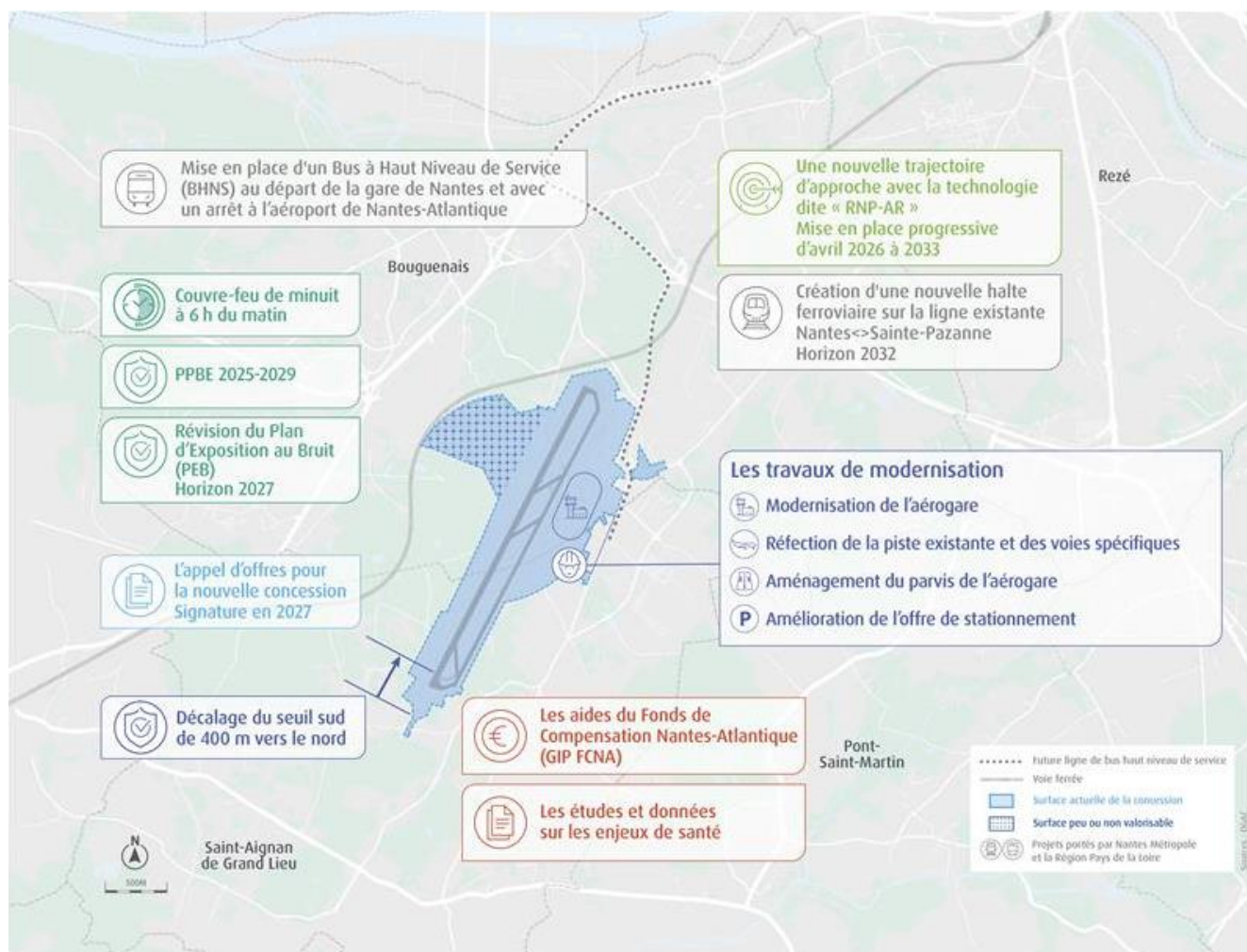
Le projet prévoit :

- la modernisation de l'aérogare et son agrandissement afin d'améliorer la qualité de service et permettre d'accueillir davantage de passagers ;
- la création de nouveaux postes de stationnement pour les avions ;

L'allongement de 400 mètres de la piste d'atterrissage a été abandonné fin 2023.

Le projet initial a évolué pour intégrer une dimension plus territoriale et en particulier l'interface avec les villes voisines, avec par exemple l'amélioration de la circulation routière, ou la prise en compte du projet de bus à haut niveau de service entre Nantes et l'aéroport et d'une halte ferroviaire à Bouguenais.

La mise en place de la procédure dite « double approche » pour les atterrissages face au sud a fait l'objet d'un moratoire décidé fin 2023, et a finalement été abandonnée au profit d'une procédure d'approche par guidage satellitaire dite RNP AR.



Source : DGAC – 9 mars 2026

Calendrier du projet

L'abandon de la procédure de renouvellement de la concession lancée en 2019 a modifié le planning du projet. A fin 2025, le calendrier est le suivant¹ :

Remise puis analyse des offres pour la remise en concession : Hiver 2025 –Printemps 2026,

Désignation du candidat pressenti : été 2026

Signature du contrat de concession : 1^{er} trimestre 2027.

Coût du projet

L'Etat a estimé que le coût du projet de réaménagement décidé à l'issue de la concertation préalable de 2019 se situe autour de 450 M€ HT.

Le coût du projet sera connu à l'issue d'un appel d'offres que conduit la DGAC afin de choisir le nouveau concessionnaire, lequel réalisera les travaux de réaménagement et exploitera l'aéroport Nantes-Atlantique. Il tiendra compte du périmètre modifié (abandon de l'allongement de la piste en particulier).

Le projet sera financé dans le cadre d'un contrat de concession entre l'État et une société ou un consortium sélectionné au terme d'une procédure de mise en concurrence (appel d'offres).

¹ Comité d'aéroport du 5 Décembre 2025

2. Rappel des engagements pris par le responsable de projet à la suite de la concertation préalable

A la suite de la concertation préalable sur le réaménagement de l'aéroport de Nantes-Atlantique qui s'est déroulée du 27 mai au 31 juillet 2019 et du bilan des deux garantes désignées par la CNDP, publié le 4 septembre 2019, la DGAC a publié le bilan du maître d'ouvrage et fait connaître la décision de l'Etat sur les modalités de poursuite du projet.

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

A travers ce bilan, l'Etat a pris des engagements qui se traduisent par 31 mesures (annexe 3) sur la protection des populations riveraines et des populations survolées, sur la protection de l'environnement, sur un réaménagement sobre et adapté aux besoins de mobilité des habitants et des entreprises du territoire, sur la gouvernance du projet et les modalités de suivi et d'information

Dans leur « avis sur la décision du maître d'ouvrage » du 27 novembre 2019, publié sur le site de la CNDP et le site du projet, les garantes ont noté, entre autres :

- **un bilan de qualité, qui répond point par point aux préconisations faites par les garantes, et justifie de façon explicite les critères qui ont procédé au choix du projet retenu** (la minimisation du nombre de personnes survolées sans pour autant impacter de nouveaux habitants non concernés à ce jour, la libération de foncier sur Nantes et la limitation du foncier à acquérir pour un réaménagement),
- **une « décision du maître d'ouvrage » très détaillée**, organisée sur 31 points qui couvrent l'ensemble des thématiques associées à la problématique.

Elles ont toutefois considéré qu'il restait, à cette date, des questions en suspens ou des informations à consolider, en particulier sur les modalités de poursuite de la concertation avec les publics jusqu'à l'ouverture des enquêtes publiques et consultations nécessaires.

Ainsi, le dialogue territorial n'est envisagé, à court terme, que sous le seul angle de dispositifs « institutionnels » (CSEE, commission consultative de l'environnement - CCE, Comité de pilotage stratégique), et la concertation avec les publics est reportée sur le futur concessionnaire de l'aéroport, à partir de 2022, sur le seul réaménagement de la plate-forme et « la bonne insertion de l'aéroport dans son environnement humain, environnemental et économique ».

Le dispositif de concertation

Pour rappel, la mise en œuvre de la décision DGAC du 28 octobre 2019 s'organise dans le cadre de plusieurs instances :

- Un « groupe contact » associant les collectivités pour les tenir informées et échanger sur le projet (initialement envisagé sous la forme d'un comité de pilotage stratégique).
- Un comité de suivi des engagements de l'Etat et des collectivités territoriales (CSEE), correspondant à l'engagement n°27.

Cette instance a été remplacée par le Comité d'Aéroport, créé par arrêté préfectoral le 29 décembre 2023, suite à une décision du ministre délégué en charge des transports de mettre en place une nouvelle gouvernance.

Le comité est constitué de 4 collègues et réunit les parlementaires de Loire Atlantique, les collectivités concernées par le projet, les représentants des services de l'Etat, des acteurs socio-économiques, des acteurs associatifs, des usages et des riverains, et les associations de protection de l'environnement.

Il a pour rôle de coordonner l'ensemble des sujets relatifs au réaménagement de l'aéroport et de diffuser l'information correspondante. Il doit accompagner « le développement et le fonctionnement de [la] plateforme aéroportuaire et confirme la volonté de l'Etat de travailler dans la transparence avec l'ensemble des parties prenantes au réaménagement de l'aéroport Nantes-Atlantique. Au-delà de permettre à chacun de suivre les avancées des décisions du ministre, avec le même degré d'information, ce comité se veut également être un lieu d'échanges constructifs entre les différentes parties prenantes ».

Il se réunit chaque trimestre sous le pilotage du préfet et du délégué au réaménagement de l'aéroport de Nantes-Atlantique (fonction créée en 2024). Les garantes sont invitées au Comité.

- La commission consultative de l'environnement (CCE) de l'aéroport de Nantes-Atlantique

La commission consultative de l'environnement (CCE) est l'instance de dialogue entre les parties prenantes de l'aéroport sur les questions d'environnement : associations de riverains, associations de protection de l'environnement et du cadre de vie, collectivités territoriales, professions aéronautiques. Elle relève du code de l'environnement (article L571-13). Elle est consultée pour toute question d'importance relative à l'aménagement ou aux incidences de l'exploitation de l'aéroport. Son avis est demandé pour toute modification ou révision du plan d'exposition au bruit (PEB) de l'aéroport. Elle a la capacité de saisir l'Autorité de contrôle des nuisances aéroportuares (ACNUSA). Les supports et comptes rendus sont publics.

- Un « observatoire de Nantes-Atlantique » (engagement n°28) chargé d'étudier les effets de la présence de l'aéroport sur le territoire, comportant un collège scientifique et technique chargé de valider la qualité méthodologique, scientifique et technique de ses productions. L'observatoire est en place depuis octobre 2020 (<https://www.otana.fr/>).

Par ailleurs, il est prévu la poursuite du site internet du projet, à des fins d'information sur l'évolution du projet de réaménagement de l'aéroport de Nantes-Atlantique (mesure n°31).

Enfin, il est prévu (engagement n° 30) que le futur concessionnaire mette en place « une politique de dialogue, de concertation et d'information adaptée aux enjeux du projet et à la bonne insertion de l'aéroport dans son environnement humain, environnemental et économique. », avec en particulier : une plateforme numérique d'échange avec le public, afin de répondre aux questions sur l'aéroport, et une instance de dialogue avec les riverains et les acteurs du territoire de proximité de l'aéroport.

3. Actualités liées au projet et évolutions

3.1. Le contexte de l'aviation aérienne

Depuis la décision prise fin 2019 à l'issue de la concertation préalable menée sous l'égide de la CNDP, la situation a évolué.

La crise sanitaire causée par la Covid 19, qui a fortement touché le secteur du transport aérien à l'échelle mondiale, a eu pour conséquence de revoir à la baisse les prévisions de croissance du trafic, y compris à l'horizon 2040.

D'autre part, la liaison aérienne Nantes - Orly a été interrompue après l'adoption de la loi « Climat-Résilience », qui ne permet pas qu'elle reprenne quand une alternative ferroviaire existe, et présente un temps de transport de moins de 2h30. La réorganisation de l'offre d'Air France, avec le remplacement de Hop ! par Transavia, modifie les scénarios d'évolution de flotte et de mouvements sur l'aéroport (augmentation de l'emport de passagers et donc diminution du nombre de mouvements par cette compagnie).

Par ailleurs, les acteurs du transport aérien ont élaboré une feuille de route de décarbonation, avec un "engagement aspirationnel de long terme" pour le « zéro émission nette de CO² » pour le transport aérien international. Dans ce contexte, le recours aux carburants d'aviation durable (SAF) **qui ont un coût de production plus élevé que celui du kérosène**, et la mise en œuvre des autres leviers de décarbonation devraient modérer la demande de voyage, par leur effet sur le coût du billet d'avion.

Les projections de trafic n'ont pas été mises à jour en 2025 et les données restent celles publiées mi 2023 sur le site du projet :

	2019 (observé)	2022 (observé)	2025 (prévision)	2030 (prévision)	2040 (prévision)
Millions de passagers par an	7.2	5,8	6,9	8,0	9,2 (11,4 vu de 2019)
Milliers de mouvements d'avions par an	63,0	43,2	51,6	57,0	63,2 (89,1 vu de 2019)

source : DGAC

La DGAC a produit un complément d'information à l'occasion de la concertation préalable sur le projet de révision du PEB :

Nombre de mouvements	2027	2033	2040
Tous types confondus (commerciaux, fret, non commerciaux)	56 129	61 232	65 594
Mouvements commerciaux uniquement	53 752	58 855	63 217
Mouvements d'aviation légère	18 000	18 000	18 000
Mouvements d'hélicoptères	1 100	1 100	1 100

Source : dossier de concertation relative à la révision du PEB de Nantes-Atlantique

Les prévisions d'augmentation de trafic à l'horizon 2040 formulées en 2019 ont donc été revues à la baisse : moins 19% en termes de nombre de passagers, et moins 29% en termes de nombre de mouvements d'avions.

Les garantes notent que la baisse des prévisions de moyen/long terme s'est accentuée entre l'exercice de 2021 et celui établi en 2023.

La DGAC a indiqué que ces données seront mises à jour début 2026 dans le cadre de la révision du PEB.

3.2. L'année 2025

3.2.1. En termes de trafic aéronautique :

Le trafic dit commercial* observé en 2025 en nombre de passagers est en hausse par rapport à celui observé en 2024, et a retrouvé le niveau de 2019 (7,2 millions de passagers).

Le nombre de vols commerciaux (nombre de mouvements d'avions) a augmenté de près de 3% par rapport à 2024, et est inférieur de 17% à celui observé en 2019.

* : Le vol commercial de transport aérien s'entend de tout mouvement d'un aéronef exploité dans le cadre d'une activité économique et ayant pour objet d'acheminer, pour le compte d'autrui, des passagers ou des marchandises d'un point d'origine à un point de destination différent de ce point d'origine.

Toutefois, ne sont pas des vols commerciaux les mouvements d'aéronefs réalisés aux fins d'une évacuation sanitaire d'urgence (https://www.legifrance.gouv.fr/codes/section_lc/LEGITEXT000044595989/LEGISCTA000044599425/)

Trafic commercial	2019 (observé)	2022 (observé)	2023 (observé)	2024 (observé)	2025 (observé)
Millions de passagers par an	7,2	5,8	6,5 (+12,1% pr à 2022)	7 (+7,7% pr à 2023)	7,2 (+2,9% pr à 2024)
Milliers de mouvements d'avions par an	63,0	43,2	48,7 (+12,7% pr à 2022)	50,7 (+4,1% pr à 2023)	52,1 (+2,8% pr à 2024)

Source : DGAC

3.2.2. En termes d'avancement du projet :

L'année 2025 a vu la poursuite de plusieurs démarches engagées en 2024, suite aux engagements pris fin 2023 par le ministre délégué chargé des transports de l'époque.

17 mars 2025	Installation du comité de suivi des vols de nuit de Nantes-Atlantique, instance de dialogue avec les compagnies aériennes pour identifier les causes structurelles des retards entraînant des non-respects du couvre-feu et en atténuer les effets (engagement du projet de PPBE de Nantes-Atlantique 2025-2029). Le comité s'est tenu à deux reprises (le 17 mars et le 4 septembre).
7 juillet 2025	Avis favorable rendu par l'ACNUSA en séance plénière sur la mise en œuvre de la trajectoire RNP-AR 21 pour les atterrissages face au sud.
Septembre 2025	Appel d'offre sur le renouvellement de la concession : transmission du dossier de consultation (DCE) aux entreprises candidates.

16 décembre 2025	COPIL de l'étude d'observation de la santé des riverains de N-A pilotée par l'Observatoire régional de la santé de Loire-Atlantique : • Présentation des résultats de la 1^{ère} phase de l'étude (Volet 1 – Analyses d'indicateurs de santé et Volet 2 – Entretiens collectifs et projet d'étude santé perçue en population). • Suite donnée au projet (Finalisation du protocole d'enquête de santé perçue - volet 3 - et validation de sa réalisation) Ce COPIL fait suite à 3 comités de suivis organisés en février, septembre et décembre 2025.
Décembre 2025	Appel d'offre sur le renouvellement de la concession : version mise à jour du DCE transmise aux entreprises candidates.
Année 2025	Poursuite par AGO du programme de travaux d'environ 40 M€ (2024-2027) pour répondre aux enjeux environnementaux, de sûreté et d'accessibilité de la plate-forme (dont l'avancement de l'électrification des postes avions et des engins de piste, et la réalisation d'ouvrages conformes à la loi sur l'eau).

Par ailleurs :

Le projet de **plan de prévention du bruit dans l'environnement** (PPBE) pour 2025-2029 a été signé en août 2025 par le préfet après une consultation publique numérique du 31 janvier au 31 mars 2025.

Une concertation préalable, demandée à titre volontaire par la préfecture de Loire Atlantique, et menée sous l'égide de la Commission nationale du débat public (CNDP), a eu lieu sur la **révision du Plan d'Exposition au Bruit** (PEB) de l'aéroport de Nantes-Atlantique, du 23 juin au 15 juillet, et du 15 août au 25 septembre 2025.

S'agissant des mobilités autour de l'aéroport, une **étude d'impact global concernant l'ensemble des projets liés à la desserte de Nantes-Atlantique** a été lancée en 2025 (voies réservées sur le périphérique nantais portées par l'Etat, halte-ferroviaire SNCF, ligne de BHNS de Nantes-Métropole et le pôle d'échanges multimodal qui sera réalisé par le futur concessionnaire de l'aéroport) avec une finalisation prévue au cours de l'année 2026.

Les garantes sont restées à l'écoute des acteurs du territoire, et ont participé à de nombreux échanges et dialogues avec les acteurs du territoire.

Elles ont rencontré régulièrement le maître d'ouvrage en formulant des recommandations pour une meilleure information des publics, et pour veiller à mieux associer les publics à la préparation du cahier des charges du nouvel appel d'offres pour la remise en concession de l'aéroport.

3.3. Etat de la mise en œuvre des 12 recommandations faites par les garantes à l'issue de la concertation préalable de 2019

Le tableau qui suit fait le point de la mise en œuvre, au 31 décembre 2025, des recommandations ou demandes formulées par les garantes dans leur bilan de la concertation préalable de 2019.

Recommandations formulées par les garants à la suite de la concertation préalable de 2019

Réponses apportées au 31/12/2025 par le responsable du projet et les acteurs décisionnaires

Demande de précisions et/ ou recommandation formulée par les garants en 2019	Réponse du maître d'ouvrage Situation au 31 décembre 2025	Observations des garantes
<i>R1 Les garantes invitent le maître d'ouvrage à associer la communauté scientifique et universitaire, les organismes publics et les associations en charge de la protection de l'environnement au travail de préparation ou d'accompagnement de l'évaluation environnementale et à toutes les études environnementales annoncées lors de la concertation et en vue des enquêtes publiques.</i> <i>Les garantes souhaitent que l'état initial de l'environnement réalisé sur 1 année calendaire soit partagé avec les parties prenantes.</i>	La DGAC a réalisé un état initial de l'environnement mis en ligne (mesure n°10) et indique que le futur concessionnaire pourra compléter l'état initial et réalisera l'étude d'impact du projet. La DGAC a lancé la mise à jour de l'état initial. Les résultats seront connus fin 2026. A ce stade de la concertation, la préconisation reste donc à mettre en œuvre.	L'observatoire territorial autour de l'aéroport Nantes Atlantique (OTANA) fédère les connaissances relatives aux impacts de l'aéroport sur son environnement : la qualité des eaux (dans le cadre du réseau de surveillance mis en place par le concessionnaire actuel), l'avifaune, les dépôts de suie* et matières huileuses, les émissions de gaz à effet de serre, la qualité de l'air (polluants, PUF,...) en lien avec les dispositifs de surveillance et les études menées par Air Pays de Loire, et l'étude d'observation de la santé des riverains de N-A en cours, les nuisances sonores.
<i>R2 Les garantes invitent le maître d'ouvrage, lors de la rédaction du cahier des charges, à intégrer dans la liste des travaux envisagés les enseignements qu'il aura tirés des avis des parties prenantes et des recommandations suggérées.</i>	La DGAC indique avoir tenu compte des préconisations lors de la conduite du 1^{er} appel d'offres, puis du second lancé en 2024.	Prise en compte à voir quand le futur concessionnaire sera désigné et les attendus contractuels de son action rendus publics.
<i>R3 Les garantes souhaitent que les propositions argumentées de solutions alternatives soient étudiées par le maître d'ouvrage et que des réponses soient apportées sur leur faisabilité, en particulier les propositions d'amélioration d'une option (relatives au maintien de la piste Nord-Sud ou à la mise en œuvre d'une piste transversale revisitée) et les propositions de sites pour un transfert au nord - est de Nantes.</i> <i>Elles demandent au maître d'ouvrage d'apporter des éléments de réponse sur les propositions de restriction du trafic aérien et de « mise en réseau » des aéroports du Grand Ouest sur la base d'un réseau ferré renforcé, si possible avec le concours des acteurs territoriaux ou nationaux concernés</i>	La DGAC a tenu compte de cette préconisation dans son bilan d'octobre 2019 (Cf. « avis sur la décision du maître d'ouvrage » du 27 novembre 2019). Recommandation mise en œuvre en 2019.	-----

Demande de précisions et/ ou recommandation formulée par les garants en 2019	Réponse du maître d'ouvrage Situation au 31 décembre 2025	Observations des garantes
R4 Les garantes demandent que les engagements pris lors de l'atelier « enjeux sanitaires » du 8 juillet sur les mesures de bruit et de pollution soient mis en œuvre, et les résultats communiqués aux parties prenantes : • La création d'un observatoire de la qualité de l'air des Pays de la Loire, • Les mesures de bruit réalisées et publiées, • Les mesures des microparticules effectuées sans tarder selon les méthodes reconnues scientifiquement.	La DGAC a tenu compte de cette préconisation (mesure 28). Recommandation mise en œuvre en 2020.	Voir les volets correspondant dans l'OTANA
R5 Les garantes recommandent au maître d'ouvrage d'organiser des modalités du suivi particulières, en articulant mieux les dimensions territoriales, thématiques et globales. Elles l'invitent à préciser les modalités par lesquelles il s'assurera très régulièrement de l'équilibre entre les efforts et moyens mobilisés pour chacune des missions du concessionnaire. Elles l'invitent à inscrire dans le cahier des charges la nécessité pour le concessionnaire de mettre en place des démarches participatives pour la gestion des projets dont il projette ou décide la réalisation	La DGAC indique avoir tenu compte des préconisations lors de la conduite du 1er appel d'offres et pour le second appel d'offres.	Les garantes notent que le dispositif de pilotage et de travail déployé depuis 2020 (Cf. § 4.4 du présent bilan) installé, en amont de la désignation d'un nouveau concessionnaire, des pratiques de partage des données d'études et des éléments formant les décisions, dont il sera nécessaire de voir comment elles peuvent évoluer, avec la nouvelle concession, pour maintenir une association optimale du territoire.
R6 Les garantes recommandent au futur concessionnaire d'associer plus régulièrement les riverains, les usagers de l'aéroport et ceux de la plate-forme autour du fonctionnement de l'aéroport, dans le cadre d'un dispositif d'ancrage territorial à définir, impliquant les compagnies aériennes et le monde économique, à articuler avec les instances réglementaires (la CCE et ses déclinaisons). L'objectif serait d'animer des échanges pour faire monter en connaissance les citoyens qui le souhaitent, de favoriser la connaissance mutuelle entre ces divers acteurs au final interdépendants, de faire le lien entre l'aéroport et l'attractivité du territoire, et d'impliquer les riverains et usagers qui le souhaitent dans certaines réflexions structurantes pour l'aéroport. Cette animation pourrait utilement intégrer les sujets liés au réaménagement selon les décisions qui seront prises, aux pollutions sonores et atmosphériques autour de la plate-forme, ... des rencontres avec des pilotes ou des contrôleurs aériens pour comprendre la gestion des trajectoires, des visites régulières des installations ...	La DGAC indique avoir tenu compte des préconisations lors de la conduite du 1er appel d'offres et pour le second appel d'offres.	Sujet à voir avec le prochain concessionnaire

Demande de précisions et/ ou recommandation formulée par les garants en 2019	Réponse du maître d'ouvrage Situation au 31 décembre 2025	Observations des garantes
R7 Les garantes souhaitent que les sujets ci-dessous fassent l'objet d'une réponse par la DGAC, en particulier : • La question de la pente à 3,5 degrés d'angle d'atterrissage, posée comme un moyen de réduire le bruit pour une partie des riverains • La réduction du nombre de vols • La transparence sur les trajectoires empruntées • La clarification sur l'état de l'étude d'approche équilibrée sur un couvre-feu Ces questions ramènent au lien entre aéroport et attractivité du territoire, qui nécessite de favoriser les contacts entre le monde économique et les riverains, en particulier pour déterminer les impacts des exigences de couvre-feu.	La DGAC a tenu compte de cette préconisation lors de son bilan d'octobre 2019 (Cf. « avis sur la décision du maître d'ouvrage » du 27 novembre 2019), lors des réunions publiques d'information de septembre 2021 (Cf. supports de la DGAC), lors des forums d'information du 1^{er} trimestre 2025, et lors de la concertation préalable sur la révision du PEB.	Sujets récurrents nécessitant une mise en perspective régulière
R8 Les garantes estiment nécessaire que la DGAC mette en place un groupe de travail avec les compagnies aériennes et le concessionnaire pour travailler sur toutes les possibilités de réduction du bruit des avions. Les garantes proposent d'associer à cette démarche un panel de citoyens, à constituer, pour partager les sujets techniques ou d'exploitation et des solutions concrètes, sur la base des propositions les plus pertinentes faites durant la concertation.	Cette préconisation a fait l'objet d'un engagement ad hoc (mesure M2) destinée à préparer l'étude selon l'approche équilibrée préparatoire au couvre-feu. La DGAC indique • que « le dialogue s'est poursuivi et une réunion entre les compagnies aériennes et les collectivités locales s'est tenue fin 2020 ». • que « les compagnies ont réalisé et doivent continuer à réaliser d'importants efforts pour respecter le couvre-feu (programmation revue à la baisse et allongement des durées de rotation des équipes pour assurer une meilleure résilience, avions de secours voire équipes de secours supplémentaires, déroutements de vols tardifs vers d'autres aéroports...) ».	Les garantes rappellent que leur recommandation vise à impliquer les compagnies aériennes dans un débat plus large sur la réduction des nuisances environnementales, sur les sujets qui les concernent (progrès technologiques, mesures d'exploitation). C'est à dire un véritable travail de fond avec les compagnies, souvent en mesure d'être force de proposition avec des solutions complémentaires aux mesures pilotées par la DGAC. Les garantes considèrent que le plan d'action mis en place à l'occasion du PPBE 2025-2029 et le nouveau comité de suivi des vols de nuit (qui s'est réuni en mars et septembre 2025) sont de nature à répondre à cette recommandation.
R9 Desserte de l'aéroport et de la zone aéroportuaire : les garantes suggèrent aux collectivités territoriales, dont le transport fait partie des compétences, de préciser les alternatives éventuelles sans attendre la finalisation complète des études.	Le sujet a fait l'objet d'un « schéma directeur d'accessibilité de tous modes du secteur aéroport Nantes Atlantique » étudié de façon conjointe entre la Région, Nantes Métropole et l'Etat. L'option d'un bus à haut niveau de service (BHNS) entre gare de Nantes et l'aéroport, via l'île de Nantes et la route de Pornic entre Rezé et Bouguenais, et de la création d'une halte ferroviaire a été retenue début 2021. Recommandation mise en œuvre en 2021	-----

Demande de précisions et/ ou recommandation formulée par les garants en 2019	Réponse du maître d'ouvrage Situation au 31 décembre 2025	Observations des garants
<i>R10 Les garantes invitent le maître d'ouvrage à communiquer et à transmettre le bilan de la concertation préalable à tous les participants contributeurs et acteurs de la concertation, aux élus des territoires concernés, à la presse régionale et spécialisée, aux autorités compétentes amenées à intervenir dans la suite de la procédure et dans la décision (autres services de l'État, autorité environnementale, commissaire enquêteur, commission européenne, etc.).</i> <i>Elles l'invitent à en faire de même quand le maître d'ouvrage rendra public les enseignements qu'il tire du bilan de la concertation préalable.</i>	La DGAC a tenu compte de cette préconisation lors de son bilan d'octobre 2019 (Cf. « avis sur la décision du maître d'ouvrage » du 27 novembre 2019) Recommandation mise en œuvre en 2019	-----
<i>R11 Les garantes appellent le maître d'ouvrage à la plus grande transparence quant aux modalités permettant l'atteinte de l'objectif de l'équilibre économique de la future concession et notamment les variables, critères, hypothèses, une fois que le scénario sera définitivement retenu</i>	Dans le cadre de la relance d'un appel d'offre en 2024, le Ministre a annoncé l'association des collectivités à la procédure, avec en particulier un groupe de travail associant les collectivités intéressées et la DGAC, qui est consacré à la préparation du cahier des charges du futur appel d'offres. Ce groupe de travail, sous ses 2 composantes « Elus » et « Services » se réunit régulièrement depuis sa création.	
<i>R12 Les garantes appellent le maître d'ouvrage à la plus grande transparence quant aux critères de choix qu'il retiendra pour les suites qu'il compte donner au projet, en faisant le lien avec les résultats de la concertation</i>	La DGAC a tenu compte de cette préconisation lors de son bilan d'octobre 2019 (Cf. « avis sur la décision du maître d'ouvrage » du 27 novembre 2019) Recommandation mise en œuvre en 2019	-----

4. Que s'est-il passé en 2025 en matière de participation ?

4.1. Les données clés de la concertation continue en 2025

4.1.1. Dispositions d'information et de concertation à destination des acteurs institutionnels

- La Commission consultative de l'environnement (CCE) :
Elle s'est réunie 2 fois, le 14 mai et le 26 novembre 2025.
Divers sujets y ont été abordés, et en particulier la présentation d'une étude d'impact de circulation aérienne relative à la mise en place de la trajectoire d'approche par le nord par guidage satellitaire dit « RNP AR »², le suivi de l'application du couvre-feu, les résultats de la consultation publique relative à l'actualisation du Plan de Prévention du Bruit dans l'Environnement - PPBE³, le suivi du plan d'action PPBE, et la validation des valeurs limites des zones B et C du futur plan d'exposition au bruit - PEB⁴ pour l'indicateur L_{den} ⁵.
Les garantes ont été invitées à la CCE de novembre.
- Le « groupe contact » associant les collectivités concernées (maires riverains, Nantes-Métropole, Département, Région) ainsi que les députés et sénateurs.
Le groupe contact, coprésidé par le délégué ministériel et la secrétaire générale de la préfecture, s'est réuni à trois reprises au cours de l'année 2025 (4 février, 15 avril et 12 novembre 2025). Ces temps d'échanges avec les élus et les parlementaires permettent d'aborder de manière directe et opérationnelle l'ensemble des thématiques du projet de réaménagement de Nantes-Atlantique.
- Le Comité d'Aéroport, qui a remplacé fin 2023 le comité de Suivi des Engagements de l'Etat (CSEE), par décision du Ministre en novembre 2023 :
Le Comité d'Aéroport s'est réuni 3 fois, les 21 mars, 10 juillet et 5 décembre 2025.
Les divers engagements de l'Etat y ont été abordés, et en particulier les travaux à mener en urgence dans l'aéroport, le renouvellement de la concession aéroportuaire, les sujets liés à la navigation aérienne (couvre-feu et trajectoires d'approche par le nord), les mesures d'accompagnement territorial, et les démarches liées à la santé des riverains.
La révision du PPBE (et les résultats de la consultation publique afférente) et le suivi du respect du couvre-feu ont de nouveau constitué des sujets d'échanges notables. Les dispositions relatives à la concertation préalable sur la révision du PEB et les bilans associés ont été présentés et discutés.
Le traitement des biens délaissés (engagement n°5) a fait l'objet d'un point particulier.
Les garantes sont invitées aux comités d'aéroport et ont suivi les 3 réunions de 2025.
- Les instances de travail sur le cahier des charges de la concession aéroportuaire :
Plusieurs réunions du Groupe Elus (maires riverains, Nantes Métropole, CARENE, Département, Région) et du Groupe Services des collectivités se sont tenues, sur la préparation de l'analyse des offres et sur les dossiers préliminaires remis par les candidats à la concession.
- Le Comité de pilotage de l'observatoire territorial autour de l'aéroport Nantes Atlantique (OTANA) :
L'observatoire territorial autour de Nantes-Atlantique est mis en ligne depuis octobre 2020 ; les données ont été mises à jour fin 2025, et un COPIL est prévu début 2026.

² <https://www.reamenagement-nantes-atlantique.fr/sites/default/files/2025-12/Communiqu%C3%A9%20de%20presse%20-%20Trajectoire%20RN%20PAR.pdf>

³ <https://www.reamenagement-nantes-atlantique.fr/ppbe-couvre-feu>

⁴ <https://www.reamenagement-nantes-atlantique.fr/concertation-peb/quest-ce-quun-peb>

⁵ <https://www.bruitparif.fr/les-indicateurs-de-bruit/>

- Les instances de travail et de pilotage du projet d'observation de la santé des riverains de l'aéroport de Nantes
Le projet, piloté par l'Observatoire régional de la santé des Pays de la Loire, missionné à cet effet, a fait l'objet de 3 comités de suivi (27 février, 29 septembre et 2 décembre 2025) et d'un comité de pilotage en décembre 2025.

Le projet comprend :

- Une étude de l'état de santé des riverains à partir d'indicateurs issus de bases de données médico-administratives (volet 1), sur la base d'une sélection d'indicateurs concernant l'état de santé des habitants des communes riveraines de l'aéroport, et de leurs évolutions sur les années récentes
- La phase préliminaire d'une étude de santé perçue (volet 2), dont l'objectif est de recueillir les perceptions d'un échantillon représentatif des riverains de l'aéroport concernant leur état de santé, leur qualité de vie et l'environnement local, en vue d'enrichir le premier volet du projet.

Le travail mené en 2025 a permis de retenir un panel d'indicateurs pour le volet 1, de procéder à des 1^{ères} analyses, et de proposer au comité de pilotage la mise en place d'un suivi des indicateurs « qui semblent montrer des situations plus défavorables dans les zones considérées comme exposées par rapport aux zones de comparaison ». Le volet 2 a été engagé avec des entretiens collectifs, et l'Observatoire régional de la santé des Pays de la Loire a fait des propositions en vue de l'enquête de santé perçue, qui pourrait avoir lieu à l'automne 2026.

- Autres instances

Le suivi des mesures inscrites dans le plan d'action du PPBE 2025-2029 est piloté par un groupe de travail émanant de la commission consultative de l'environnement de Nantes-Atlantique. Ce GT PPBE s'est réuni plusieurs fois pour finaliser le projet de PPBE et pour enclencher le suivi des engagements, en présence du délégué ministériel au réaménagement de l'aéroport qui souhaite garantir le respect des engagements pris.

Le PPBE 2025-2029 a en particulier instauré un comité de suivi des vols de nuit, instance de dialogue avec les compagnies aériennes pour identifier les causes structurelles des retards entraînant des non-respects du couvre-feu et en atténuer les effets.

Ce comité, présidé par la préfecture, réunit le délégué ministériel au réaménagement de l'aéroport, un représentant des collectivités riveraines, la DDTM de Loire Atlantique, la DGAC, le concessionnaire AGO, et les compagnies aériennes opérant sur Nantes-Atlantique.

Il vise à faire le point sur la mise en œuvre des actions concourant au respect du couvre-feu, et à partager les bonnes pratiques pour renforcer la résilience des programmes de vols.

Le comité de pilotage sur le projet de bus à haut niveau de service (BHNS) entre la gare de Nantes et l'aéroport, via l'île de Nantes et la route de Pornic entre Rezé et Bouguenais ne s'est pas réuni en 2025. Une réunion est prévue au cours de l'année 2026, une fois que les nouveaux exécutifs seront mis en place.

4.1.2. Dispositions d'information et de concertation à destination du public

La concertation continue relative au projet de réaménagement s'est essentiellement concentrée sur les 4 premiers mois de 2025, avec la restitution de la consultation de 2024 destinée à alimenter le cahier des charges du futur appel d'offres.

Les mois suivants ont été consacrés à la concertation préalable relative à la révision du plan d'exposition au bruit, qui a traité certaines des préconisations formulées par les garantes dans leur rapport intermédiaire n°4 de la concertation continue. Les échanges avec le public ont été suspendus à la suite de cette concertation, du fait de la période de réserve électorale relative aux élections municipales de 2026.

- **La restitution de la consultation du public menée en 2024 pour alimenter le cahier des charges du futur appel d'offres :**

Cette consultation avait été organisée en septembre.

Suite à la publication de la synthèse de cette consultation publique, la DGAC a organisé entre le 4 février et le 29 avril 2025 des permanences d'information à Saint-Aignan de Grand Lieu, Bouguenais, Rezé, Nantes, et la Chevrolière pour restituer la consultation du public, et échanger plus globalement sur les sujets liés à l'aéroport, et son futur réaménagement (cf. éléments chiffrés dans le graphique ci-dessous).

Ces forums ont été l'occasion de revenir vers le public avec des sujets concrets et d'actualité.

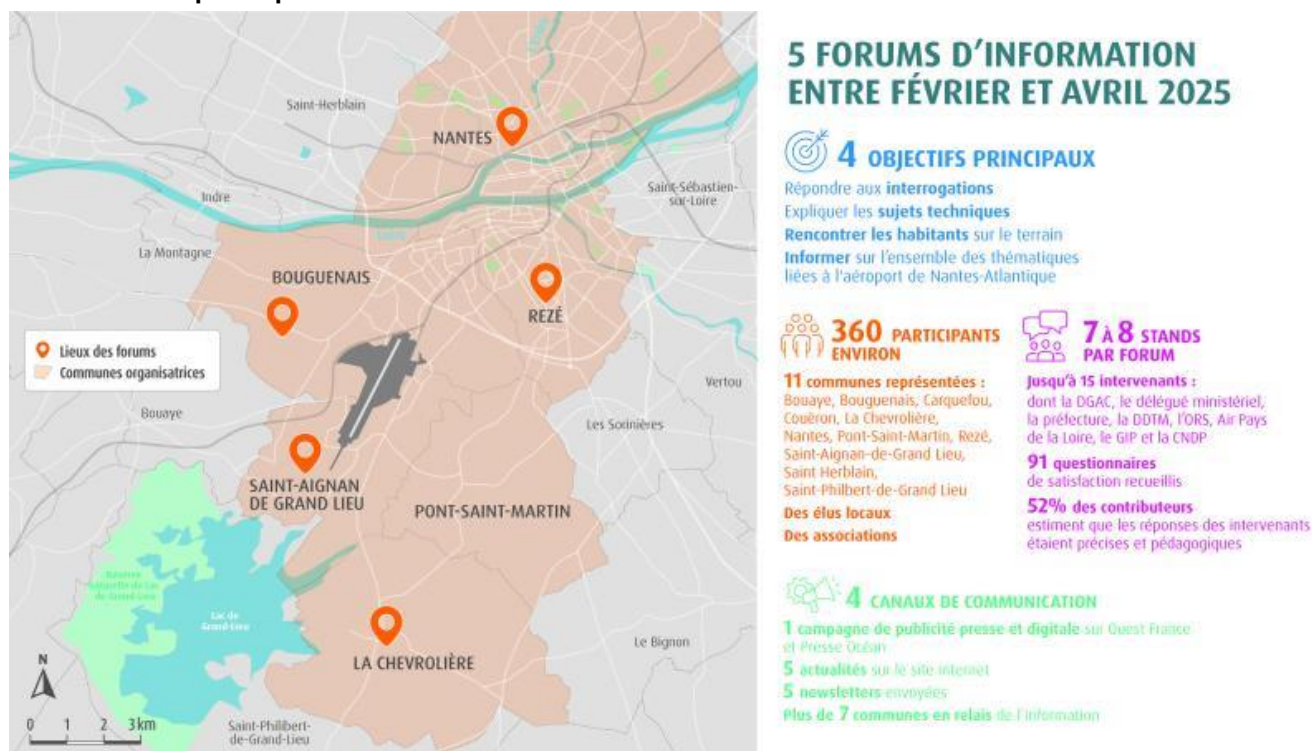
Les forums ont été organisés pour traiter diverses thématiques dans des espaces dédiés (au mieux des possibilités offertes par les salles disponibles) : le projet de réaménagement, les travaux en cours sur Nantes-Atlantique, les trajectoires aériennes, la prise en compte du bruit aérien et le Plan de Prévention du Bruit dans l'Environnement 2025-2029, le couvre-feu, les aides aux riverains et l'accompagnement territorial, les études sur les particules ultrafines (PUF), les études d'impact sur la santé. Des représentants de la préfecture, de la DDTM 44, de la DGAC, ou d'organismes indépendants (Air Pays de la Loire, Observatoire régional de la santé des Pays de la Loire, etc.) ont été présents pour tenir les stands et échanger avec le public.

Les garantes ont suivi les diverses permanences.

La DGAC a édité et distribué à cette occasion une plaquette grand public : « le projet de réaménagement de l'aéroport de Nantes-Atlantique en 2025 », présentant l'avancement des démarches sur les points suivants : le projet de réaménagement, les aides du fonds de compensation Nantes-Atlantique, l'appel d'offres pour le contrat de concession, la nouvelle trajectoire d'approche face au sud, les mesures de lutte contre le bruit.

Elle a publié en août, sur le site de la concertation, un compte-rendu des cinq forums d'information.

Information et participation :



Source : <https://www.reamenagement-nantes-atlantique.fr/informer/les-actualites/compte-rendu-cinq-forums-dinformation-organises-entre-fevrier-avril-2025>

○ La concertation préalable relative à la révision du plan d'exposition au bruit (PEB)

Cette concertation préalable conduite sous l'égide de la CNDP à la demande de la Préfecture de Loire Atlantique a fait l'objet d'un bilan des garantes de la concertation (octobre 2025), et d'un document de réponses et de suites donnée à la concertation, élaboré par la Préfecture (décembre 2025).

Tout en constituant une démarche autonome, **cette concertation a traité de sujets jugés essentiels par les garantes dans leur bilan intermédiaire n°4 :**

- l'évolution des trajectoires, en particulier par le Nord avec la possibilité d'une procédure d'approche par guidage satellitaire RNP AR en lieu et place de la double approche,
 - les évolutions technologiques du secteur aérien et leurs possibles effets sur la riveraineté,
 - les méthodes de prévisions de l'évolution du trafic aérien.
- **Sur la desserte de l'aéroport : la concertation relative à la création d'une halte ferroviaire à Bouguenais, à proximité du secteur aéroport Nantes-Atlantique, sur la ligne existante Nantes / Saint-Gilles-Croix-de-Vie / Pornic**

Cette concertation, organisée au titre de l'article L.103-2 du Code de l'urbanisme par SNCF Gares & Connexions, s'est tenue du 5 mai au 15 juin 2025, et a fait l'objet d'un bilan (https://www.concertation-halte-nantes-atlantique.fr/media/8a1e53246600bbf051dd/SNCF_HNA_BILAN_CONCERTATION.pdf)

- **L'information du public s'est poursuivie sur le site du projet <https://www.reamenagement-nantes-atlantique.fr/> : en particulier avec :**

9 janvier 2025 :	publication de la synthèse de la consultation publique qui s'est déroulée du 9 au 30 septembre 2024 pour alimenter le cahier des charges du nouvel appel d'offres
A partir du 27 janvier 2025	informations relatives aux permanences d'information et de restitution de la consultation de 2024
21 mars 2025 :	publication du rapport intermédiaire n°4 des garantes sur la concertation continue relative au réaménagement de Nantes-Atlantique
8 avril 2025 :	publication de données relatives au bilan du couvre-feu après 3 années de mise en œuvre
18 septembre 2025	publication de la synthèse et des contributions relatives à la consultation du public sur le Plan de Prévention du Bruit dans l'Environnement (PPBE) 2025-2029
25 août 2025	publication du compte-rendu des cinq forums d'information organisés entre février et avril 2025

Par ailleurs la DGAC a publié des informations sur la tenue du Comité d'aéroport et sur l'étude Santé des riverains, et a régulièrement publié des Newsletter communiquées aux internautes inscrits sur le site du projet, pour avertir de la mise à disposition de documents ou du lancement de démarches (consultation publique, étude santé, ...).

De façon générale, le site du projet a été tenu à jour et intègre les divers documents mis à disposition en 2025, et les comptes-rendus des réunions qui ont eu lieu.

Une revue des contenus s'impose toutefois pour améliorer la lisibilité du site et l'accès aux informations et documents.

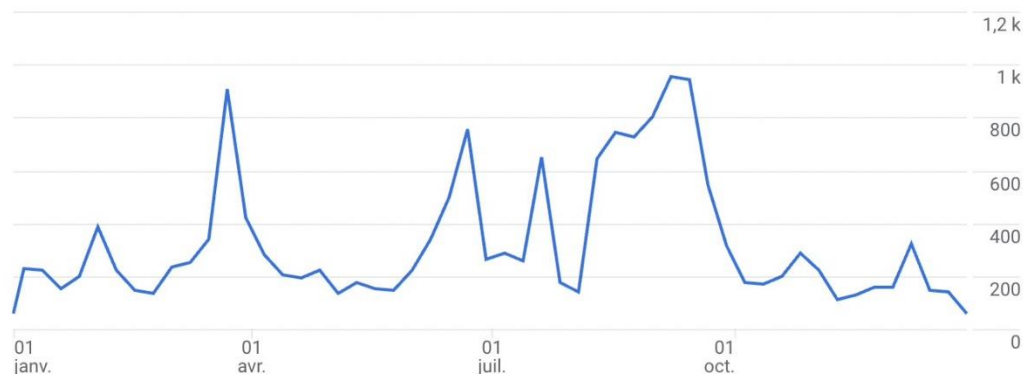
A noter que la préfecture de Loire Atlantique gère de son côté un espace dédié (<https://www.loire-atlantique.gouv.fr/Actions-de-l-Etat/Grands-projets/Aeroport-Nantes-Atlantique>) qui centralise les informations relatives à la Commission consultative de l'environnement et son Comité permanent, à la Commission consultative d'aide aux riverains (CCAR), au comité de Suivi des Engagements de l'Etat (CSEE) puis au comité d'aéroport, au plan de gêne sonore et au fonds de compensation Nantes-Atlantique (FCNA), et à l'observatoire OTANA.

4.1.3. Participation du public, questions et contributions

Concernant les audiences sur le site internet, les statistiques de fréquentation du site internet DGAC NA Réaménagement sont les suivantes⁶ :

- **Nombre de visites (ou sessions) qui correspond au nombre total d'utilisateurs sur l'année :**
Sur l'année 2025 : 22 546 sessions (plus faible qu'en 2024 avec 27 515 sessions).

⁶ Source : STRATEACT



Les pics de fréquentation correspondent aux événements suivants :

- Fin mars : communication pour les forums d'information de Rezé et Nantes, et publication du rapport intermédiaire n°4 des garantes de la CNDP.
- 23 juin au 25 septembre : concertation préalable relative au PEB.

- **Nombre de visiteurs uniques qui correspond au nombre d'utilisateurs différents qui ont visité le site :**

Ces 22 546 sessions ont été réalisées par 15 433 visiteurs uniques.

La moitié de ces 22 546 sessions (11 883) ont conduit l'utilisateur à passer plus de 10 secondes sur une page et/ou à consulter plus d'une page. (Meilleur engagement qu'en 2024 : 5 237 en 2024 vs 11 883 en 2025)

Durée de la navigation : 58 secondes

Cette durée peut paraître faible mais elle correspond à une moyenne, et reste dans la durée moyenne constatée pour ce type de site (en 2024, la durée moyenne de navigation s'établissait à 16 secondes).

- **Pages les plus consultées :**

1. La page d'accueil avec 12 498 vues
2. La page « Participer en ligne » de la concertation préalable PEB avec 3 242 vues
3. La page « Les actualités » avec 2 383 vues

- **Sources de trafic c'est-à-dire via le canal par lequel les internautes sont arrivés sur le site (via les réseaux sociaux, les moteurs de recherche, ou d'autres sites web) :**

1. La saisie directe du nom du site : 9 671 sessions
2. L'utilisation d'un moteur de recherche : 8 650 sessions

La DGAC note l'apport des campagnes de communication sur Ouest France, qui ont réalisé 1 426 sessions.

4.2. Les échanges des garantes avec les parties prenantes et le maître d'ouvrage en 2025

Les garantes ont mené une série d'entretiens au 1^{er} trimestre 2025 avec divers acteurs parlementaires, des collectivités territoriales, et du monde associatif et économique.

Il est ressorti des points de vigilance, des demandes ou questions, et des propositions qui ont alimenté les préconisations des garantes pour les 2 démarches de concertation relatives au réaménagement de l'aéroport et à la révision du PEB.

Les garantes ont aussi eu des contacts réguliers avec la DGAC et l'équipe projet pour suivre l'avancement du projet et traiter des sujets d'actualité.

Elles ont été associées à l'élaboration du dispositif de restitution de la consultation publique menée entre février et avril 2025.

4.3. Le suivi des engagements du porteur de projet

A ce stade du projet, plus de la moitié des 31 engagements pris par l'Etat, portés à 32 avec la mesure 17 bis, sont réalisés, en particulier ceux relatifs à la gouvernance et une partie des mesures liées à la protection des riverains.

Plusieurs des engagements relèvent du futur concessionnaire.

A noter le suivi effectué par la DGAC : <https://www.reamenagement-nantes-atlantique.fr/suivre-avancees/31-mesures-letat>.

Mesure	Avancement – vu des garantes
M1 - Couvre-feu	Réalisé – mise en œuvre suivie dans le cadre du PPBE 2025-2029 et du Comité suivi des vols de nuit L'arrêté portant restriction d'exploitation de l'aérodrome de Nantes-Atlantique a été signé le 28 septembre 2021. Le couvre-feu est rentré en vigueur le 8 avril 2022. Une version modificative a été publiée le 23 mai 2024, visant une application renforcée du couvre-feu, pour améliorer la lisibilité de la règle en précisant le périmètre de la notion de « raisons indépendantes de la volonté du transporteur », pour réduire le nombre de vols de nuit réalisés en dépit des règles du couvre-feu (permettant aux services locaux de l'aviation civile de s'opposer en temps réel à un mouvement d'avion lorsque la réglementation n'est pas respectée), et enfin pour accélérer et faciliter l'instruction des manquements et la procédure de sanction qui s'y rapporte. Un comité suivi des vols de nuit créé par arrêté préfectoral est en place depuis mars 2025 avec la participation des compagnies aériennes et un représentant des collectivités riveraines, pour suivre les écarts au couvre-feu et partager les bonnes pratiques permettant en particulier de renforcer la résilience des programmes de vols. Une évaluation socio-économique du couvre-feu a été décidée dans le cadre du plan d'action PPBE 2025-2029. Un suivi régulier de l'application du couvre-feu est effectué en comité d'aéroport.
M2 - Engagements volontaires des compagnies aériennes	En cours dans le cadre du plan d'action du PPBE 2025-2029 Une réunion a eu lieu entre les compagnies aériennes et les collectivités locales fin 2020. Les compagnies ont par ailleurs présenté des pistes d'amélioration en groupe contact courant 2022. Par la suite les compagnies aériennes et le concessionnaire ont été mobilisés dans le cadre de l'élaboration du PPBE sur les possibles mesures de réduction des nuisances sonores. <i>Les garantes rappellent qu'elles ont estimé nécessaire, dans leurs bilans, que la DGAC mette en place un groupe de travail avec les compagnies aériennes et le concessionnaire pour travailler sur toutes les possibilités de réduction du bruit des avions. Elles ont proposé d'associer à cette démarche un panel de citoyens, à constituer, pour partager les sujets techniques ou d'exploitation, et des solutions concrètes, sur la base des propositions faites durant la concertation. Le plan d'action mis en place à l'occasion du PPBE 2025-2029 et le nouveau comité de suivi des vols de nuit sont de nature à répondre à cette recommandation.</i>
M3 - Augmentation du tarif de la taxe sur les nuisances sonores aériennes TNSA	Réalisé. L'arrêté interministériel du 18 janvier 2021 a porté le tarif de la TNSA applicable à Nantes-Atlantique à 30 €. En 2020 et 2021, la crise sanitaire a engendré une perte de recettes importantes pour le dispositif des aides à l'insonorisation (TNSA). Des retards conséquents dans l'instruction des dossiers avaient pu être observés. Après un abondement financier exceptionnel du dispositif par l'État en 2023 (20 millions d'euros au niveau national, 2,5 millions d'euros pour Nantes Atlantique), ceux-ci sont intégralement apurés et la gestion des dossiers est redevenue fluide courant 2023.
M4 - Aide complémentaire à l'insonorisation	Dispositif mis en place – réalisation en cours. Le dispositif (aide complémentaire à celle déjà permise par le plan de gêne sonore) est en place depuis le 1^{er} juillet 2019. Fin 2023, le ministre a annoncé une hausse de 25% du plafond des aides à l'insonorisation, entrée en vigueur début janvier 2024. Au 09/12/2024 : 663 dossiers sont finalisés pour un montant d'aide de 1 053 107 €. Au 31/12/2025 : 1020 dossiers sont finalisés pour un montant d'aide de 1,75M €.

Mesure	Avancement – vu des garantes
M5 - Droit de délaissement exceptionnel	Dispositif mis en place – réalisation en cours. Le droit de délaissement exceptionnel a été créé par la loi de finances pour 2020. Le dispositif est entré en vigueur en avril 2021 En 2023, le GIP-FCNA (Groupement d'intérêt public–Fonds de compensation Nantes-Atlantique), guichet d'entrée unique pour les demandes de droit de délaissement et d'aide à la revente, s'est adjoint un assistant à maîtrise d'ouvrage afin d'accompagner les pétitionnaires dans leurs démarches et pour faciliter l'instruction des dossiers. Au 01/12/2025 : 20 biens acquis au total auxquels s'ajoutent 6 demandes d'acquisition dont l'instruction est en cours. 4 biens ont été vendus, 2 sont sous compromis, 2 biens vont être cédés aux collectivités, 1 bien a été démoli à Saint-Aignan de Grand Lieu, 1 bien sera prochainement démoli à Bouguenais. Le dispositif principal du droit de délaissement doit prendre fin au 21 avril 2026.
M6 - Aide à la revente des logements.	Dispositif mis en place en 2021 et éteint en 2024. Le Fonds de compensation de Nantes-Atlantique (FCNA) apportera, aux propriétaires qui souhaitent vendre leur logement, une aide tenant compte de l'éventuelle dépréciation de leur bien. Le dispositif est entré en vigueur en avril 2021. En 2023, le GIP-FCNA (Groupement d'intérêt public–Fonds de compensation Nantes-Atlantique), guichet d'entrée unique pour les demandes de droit de délaissement et d'aide à la revente, s'est adjoint un assistant à maîtrise d'ouvrage afin d'accompagner les pétitionnaires dans leurs démarches et pour faciliter l'instruction des dossiers. Le dispositif est entré en vigueur en avril 2021 et s'est éteint le 20 avril 2024. 9 dossiers sur 10 déposés auprès du GIP FCNA ont été déclarés éligibles. Les bénéficiaires de ce dispositif ont perçu une aide moyenne de 31 000 €. Le 10^{ème} dossier a fait l'objet d'un recours contentieux en cours de traitement. Pour rappel la DGAC a indiqué en 2023 qu'au regard du dynamisme du marché immobilier sur le territoire de la Métropole, il n'avait pas été constaté d'impact important de la décision du maintien de l'aéroport sur l'évolution des prix du foncier et des biens autour de l'aéroport. En effet, au vu des taux d'évolution calculés et publiés sur otana.fr, les taux d'évolution des prix de l'immobilier seraient comparables entre les secteurs situés dans les zones de bruit autour de l'aéroport et les secteurs « témoins » en dehors de ces zones de bruit.
M7 - Aide à la mise aux normes actuelles d'insonorisation	Dispositif mis en place – réalisation en cours. Pour les logements situés dans le périmètre du plan de gêne sonore mais n'étant pas éligibles à une aide à l'insonorisation, le FCNA finance une aide exceptionnelle à la mise aux normes actuelles d'insonorisation, sur la base d'un diagnostic technique. Le dispositif est entré en vigueur en juillet 2020. A noter que la commission consultative d'aide aux riverains – CCAR, instance de droit commun - se réunit en tant que de besoin, généralement de manière dématérialisée 4 fois par an pour donner un avis sur les dossiers d'aide à l'insonorisation, et une réunion bilan est organisée en présentiel chaque fin d'année. En 2025, les CCAR dématérialisées se sont tenus en mars, juin et septembre. Une CCAR en présentiel s'est tenue le 26 novembre. Au 31 décembre 2025 : 7 dossiers étaient éligibles, 6 dossiers finalisés pour un montant total de 59 409 €. Des ateliers du GIP FCNA se sont tenus le 1er juillet 2025 et ont notamment initié la réflexion sur la redéfinition de cette aide. Les membres du GIP FCNA ont émis le souhait que l'aide redéfinie puisse être déployée par le GIP FCNA au plus tôt dans l'année 2026.
M8 - Relocalisation d'équipements publics.	En cours. L'Etat a accompagné les 2 communes concernées dans une première phase de réflexion sur l'évolution de leur territoire et ces projets de relocalisation. Concernant la réflexion pour relocaliser le collège Marie Marvingt à Bouguenais, un site de relocalisation potentielle avait été identifié en 2023, sans recueillir de consensus entre les collectivités. Les travaux se sont poursuivis et « différents scénarios restent à approfondir » suite à un COPIL tenu le 13 octobre 2024. Concernant les établissements scolaires de Saint-Aignan de Grand Lieu, les études environnementales conduites sur les sites potentiels de relocalisation ont conclu en 2023 à la présence de très forts enjeux environnementaux. Le projet de relocalisation des écoles ne serait accepté par la municipalité qu'au prix d'un important effort d'évitement des impacts. La faisabilité de cette relocalisation est approfondie dans le cadre de l'étude relative à la stratégie et au projet de territoire de la commune, sous maîtrise d'ouvrage de Nantes Métropole. Fin 2024, il est acté que la DDTM et le CEREMA doivent accompagner la commune au 1er trimestre 2025 sur la faisabilité de la délocalisation. Les conclusions des études amont permettant de poser les différents scénarios et leurs coûts en vue d'une prise de décision par les collectivités compétentes ont été présentées auxdites collectivités en juin 2025.

Mesure	Avancement – vu des garantes
M9 - Politique tarifaire du futur concessionnaire.	En cours. Mise en place d'une politique commerciale favorisant les avions les moins polluants et à la performance acoustique la plus élevée : l'appel d'offres pour la future concession intègre cette mesure. La DGAC indique que ce point a été inscrit dans le nouveau dossier de consultation (DCE) en 2024. <i>Les garantes notent que la réalisation effective de cet engagement devra être démontrée lors de la désignation du futur concessionnaire.</i>
M10 - Communication de l'état initial de l'environnement.	En cours La DGAC a réalisé une étude initiale en 2019, publiée en janvier 2020. La mise à jour de l'état initial nécessite la réalisation d'inventaires faune-flore sur les 4 saisons. Ces inventaires permettront ainsi de finaliser la mise à jour de cet état initial. Outre les inventaires faune-flore, une identification exhaustive des zones humides est également réalisée et sera présentée dans cet état initial. L'état initial de l'environnement mis à jour devrait être publié fin 2026. <i>Les garantes en suivront la publication et le portage auprès du public.</i>
M11 - Etude des impacts environnementaux et sanitaires.	En cours. L'appel d'offres pour la future concession intègre cette mesure. La DGAC a confié à Air Pays de la Loire une étude sur les PUF (campagne de mesures démarrée fin novembre 2021) et sur les dépôts de suie à Nantes-Atlantique. Les 2 premiers rapports ont été publiés en juin 2022 et un 3^{ème} rapport en 2023. Un 4^{ème} rapport a été publié en 2024, ainsi que le rapport final qui présente les résultats de la campagne de mesures allant de juillet 2023 à janvier 2024 sur le boulevard des Frères Goncourt à Nantes et la ferme de la Ranjonnière à Bouguenais, et la synthèse des grands enseignements des campagnes précédentes sur 8 stations de mesures différentes L'observatoire territorial autour de l'aéroport Nantes Atlantique (OTANA) a organisé des ateliers thématiques « bruit » et « qualité de l'eau » en novembre 2022. La DGAC a lancé en 2024 une étude sur les enjeux de santé en lien avec l'activité aéroportuaire, avec la Préfecture de Loire- Atlantique, le GIP FCNA (groupement d'intérêt public fonds de compensation Nantes-Atlantique) et l'Agence régionale de santé (ARS) Pays de la Loire. L'objectif est d'approfondir les connaissances sur les enjeux de santé liés à l'activité aéroportuaire et compléter les éléments mis à disposition des riverains et de l'ensemble des acteurs de l'aéroport de Nantes. <i>Les garantes notent que la DGAC anime des échanges sur les sujets environnement et santé avec les parties prenantes, en amont de l'élaboration d'une future étude d'impact, ce qui devrait permettre d'alimenter la préparation de l'enquête publique par le futur concessionnaire.</i>
M12 - Emissions de gaz à effet de serre.	Réalisé Le ministère de la Transition Ecologique et Solidaire a d'ores et déjà mis en ligne un outil qui permet à chaque voyageur aérien qui le souhaite de calculer les émissions de gaz à effet de serre, dont le CO2, de ses déplacements. Par ailleurs, le site internet de l'OTANA comprend une rubrique sur les émissions de gaz à effet de serre (cf. mesure 28)
M13 - Options de piste écartées.	Réalisée L'Etat a écarté les options piste en « V », piste transversale et allongement de 800 mètres de la piste existante.
M14 - Capacité d'accueil.	Réalisé L'Etat avait retenu, pour l'appel d'offre initial sur la concession, un dimensionnement pour l'accueil de 11,4 millions de passagers par an à l'horizon 2040, avec des réserves foncières pour accueillir jusqu'à 15 millions de passagers par an, le cas échéant. La DGAC indique que ce point est en cours d'étude pour le nouvel appel d'offres.
M15 - Allongement de la piste existante	Abandonné L'Etat a retenu cette mesure en 2019, pour le 1^{er} appel d'offre sur la concession, l'allongement de 400m de la piste existante vers le sud, accompagné de diverses mesures. Cette mesure a été abandonnée fin 2023 dans le cadre de la relance de la remise en concession de l'aéroport.
M16 - Relèvement de l'altitude de survol de Saint-Aignan-Grand lieu.	En cours Pour améliorer la situation des habitants du bourg de Saint-Aignan-Grand lieu, le seuil sud de la piste sera décalé de 400 mètres vers le nord. Cette mesure qui a été intégrée dans l'appel d'offre sur la concession, permettra d'augmenter la hauteur de survol du bourg. Cette mesure est maintenue et une parcelle nécessaire à ce décalage a été acquise en fin d'année 2025.

Mesure	Avancement – vu des garantes
M17 - Scenario privilégié pour les trajectoires d'approche.	Modification du scénario retenu L'Etat a retenu un scénario fondé sur deux approches pour les atterrissages face au sud. En août 2021, l'autorité de surveillance de la sécurité a approuvé le principe du scénario privilégié par l'Etat (« double approche »). Avant toute mise en place, ce scénario devrait être soumis à l'avis du public puis à l'avis de la CCE. Le ministère a décidé fin 2023 un moratoire sur la modification des trajectoires d'atterrissage par le nord. La DGAC a évalué une solution alternative moins impactante : une procédure d'approche par guidage satellitaire RNP AR (Required Navigation Performance with Authorisation Required), pour sécuriser les approches en particulier en cas de météo dégradée, améliorer ainsi l'accessibilité de la plate-forme et limiter les remises de gaz. La trajectoire finale serait proche de la trajectoire désaxée actuelle. Cette option a été confirmée en 2025 (présentation en CCE, avis favorable rendu par l'ACNUSA, approbation par l'autorité de sécurité en cours) et sera mise en œuvre à partir d'avril 2026 avec un décalage de seuil de 100m, et s'étalera sur plusieurs années pour permettre aux compagnies aériennes de former les pilotes et équiper les avions. <i>Les garantes avaient noté que la réalisation effective de l'engagement initial était conditionnée à la mise en place d'un système de guidage ILS, d'une enquête publique et d'une autorisation réglementaire. L'avis donné en juin 2022 par l'Autorité Environnementale élargissait le périmètre de l'évaluation environnementale nécessaire. Les garantes avaient préconisé en 2022 à la DGAC de lancer dès que possible l'information et la consultation des publics concernés par la mise en place du système de guidage ILS et d'une nouvelle trajectoire d'approche par le nord, en amont de l'enquête publique. La perspective d'une nouvelle procédure par guidage satellitaire RNP AR modifie la situation ; il reste toutefois nécessaire de prévoir un dispositif d'information des publics concernés, tant pour partager les particularités, avantages et risques potentiels de la nouvelle approche que pour informer et entendre les nouveaux publics potentiellement concernés par le survol des avions.</i>
M17 bis - Eviter le survol de la ville de La Chevrolière	Expérimentation terminée. Suite de la mesure à préciser L'Etat s'est engagé à modifier les trajectoires des décollages face au sud pour éviter le survol de La Chevrolière. Les études techniques préparatoires ont été réalisées. Début 2021, des 1^{ères} discussions ont eu lieu avec les maires. Les élus ont confirmé leur souhait d'étudier le projet de manière plus approfondie, avec une phase d'expérimentation préalable et une campagne de mesures du bruit. La phase d'expérimentation a été menée au 3^{ème} trimestre 2022, et a suscité des oppositions fortes sur Saint-Philbert-de-Grand-Lieu. L'analyse de l'expérimentation conditionne la décision finale, sachant que toute modification serait soumise à une enquête publique et une autorisation réglementaire. La CCE du 22 mars 2023 a entériné que l'expérimentation était terminée, et qu'il ne convenait pas de poursuivre la mise en œuvre de la modification telle qu'expérimentée. Le PPBE 2025-2029 a confirmé le souhait, si l'opportunité était confirmée, d'étudier la possibilité d'éviter le survol de la Chevrolière sans créer de nouvelle gêne pour les habitants des bourgs de communes actuellement non concernés.
M18 - Aménagement d'ensemble de la plateforme aéroportuaire.	En cours L'aérogare sera maintenue, modernisée et développée sur son emplacement actuel, à l'est de la piste, avec des acquisitions et des libérations foncières. L'appel d'offres tient compte de cette mesure. <i>Les garantes notent que la réalisation effective de cet engagement est conditionnée à des études, une enquête publique et une autorisation réglementaire, portés par le futur concessionnaire.</i>
M 19 - Niveau de service en aérogare.	Réalisé L'aéroport ne sera pas équipé d'aérogares différenciées selon le niveau de service. L'appel d'offres tient compte de cette mesure.
M 20 - Aménagement des abords de l'aérogare	En cours Les abords de l'aérogare feront l'objet d'un traitement paysager qualitatif, en prévoyant des espaces dédiés aux mobilités douces tout en accueillant des parkings automobiles de proximité. L'appel d'offres tient compte de cette mesure. <i>Les garantes notent que la réalisation effective de cet engagement devra être démontrée dans la suite du projet.</i>

Mesure	Avancement – vu des garantes
M 21 - Desserte terrestre de l'aéroport	En cours Dans le dialogue avec les collectivités territoriales compétentes, l'aménagement de l'emprise aéroportuaire tiendra compte des projets d'amélioration de la desserte terrestre de l'aéroport par les transports en communs, la route, les taxis et, le cas échéant, par un système de navettes en autocars depuis les villes voisines. La création d'une halte ferroviaire à Bouguenais, à proximité du secteur aéroport Nantes-Atlantique, sur la ligne existante Nantes / Saint-Gilles-Croix-de-Vie / Pornic, est prévue et a fait l'objet d'une concertation publique en 2025. Une étude d'impact global concernant l'ensemble des projets liés à la desserte de Nantes-Atlantique a été lancée en 2025 (voies réservées sur le périphérique nantais portées par l'Etat, halte-ferroviaire SNCF, ligne de BHNS de Nantes-Métropole et le pôle d'échanges multimodal qui sera réalisé par le futur concessionnaire de l'aéroport) avec une finalisation prévue au cours de l'année 2026. <i>Les garantes notent que la réalisation effective de cet engagement devra être démontrée dans la suite du projet.</i>
M22 -Financement de la future concession	En cours Aucune subvention publique ne sera versée au futur concessionnaire pour la réalisation des travaux de réaménagement de l'aéroport, ni pour son exploitation. La DGAC a indiqué aux garantes que ce point a été inscrit dans le nouveau dossier de consultation (DCE) en 2024. <i>Les garantes notent que la réalisation effective de cet engagement devra être démontrée dans la suite du projet.</i>
M23 - Préfinancement déjà verse par les compagnies aériennes	En cours Le préfinancement apporté par les compagnies aériennes en vue de la réalisation de l'ancien projet à Notre-Dame-des-Landes contribuera à financer le réaménagement de Nantes-Atlantique. La DGAC a indiqué aux garantes que ce point a été inscrit dans le nouveau dossier de consultation (DCE) en 2024. <i>Les garantes notent que la réalisation effective de cet engagement devra être démontrée dans la suite du projet.</i>
M24 - Travaux sur la plateforme d'ici fin 2021	Dispositif mis en place – réalisation en cours. Un programme de travaux a été réalisé par AGO, qui répond à cette mesure (fluidification de l'accès aux postes d'inspection filtrage et du passage du contrôle à la frontière, accueil du BELUGA XL, construction d'un bâtiment de tri des bagages, construction de 2 parkings complémentaires). Du fait du report de la fin de la concession en cours, la DGAC a négocié avec le concessionnaire AGO un programme de travaux à mener rapidement, pour un montant de 40 M€ dont 4,4 M€ de subventions européennes. Certains travaux ont été finalisés fin 2024 (fluidification des accès parking, sécurisation des cheminement piétons, rénovation de la piste et des taxiway), d'autres en 2025 (renouvellement des équipements des postes d'inspection et filtrages, rénovation des postes de stationnement côté pistes). Les travaux se poursuivent, en particulier pour l'électrification des postes avion et des engins de piste et la réalisation d'ouvrages conformes à la loi sur l'eau.
M25 - Amélioration du stationnement automobile d'ici fin 2021	Réalisé Un programme de travaux a été réalisé par AGO, qui répond à cette mesure. L'extension du système de bloc parking au P0 Est s'est finalement avérée inopportune au regard de la crise sanitaire. Le parking modulaire a été mis en service à l'été 2020, le parking dit « de la tour » l'a été en avril 2021.
M26 - performance environnementale	En cours L'Etat impose, dans l'appel d'offre de la concession, diverses mesures relatives à la neutralité carbone, une politique énergétique durable, une certification HQE pour les nouveaux bâtiments, une aérogare ayant une identité architecturale de qualité. La DGAC a indiqué aux garantes que ce point a été inscrit dans le nouveau dossier de consultation (DCE) en 2024. <i>Les garantes notent que la réalisation effective de cet engagement devra être démontrée dans la suite du projet.</i>

Mesure	Avancement – vu des garantes
M27 - Comité de suivi des engagements de l'Etat et des collectivités territoriales	Réalisé / évolution en 2024 Le comité est en place depuis mi 2020 et s'est réuni 3 fois (en 2021 et 2023). Suite aux engagements pris fin 2023 par le ministre délégué chargé des transports de l'époque, le comité d'aéroport a remplacé en 2024 le CSEE. Il réunit les élus, les acteurs du monde économique et les associations de riverains. Le comité est constitué de 4 collèges et réunit les parlementaires de Loire Atlantique, les collectivités concernées par le projet, les représentants des services de l'Etat, des acteurs socio-économiques, des acteurs associatifs, des usages et des riverains, et les associations de protection de l'environnement. Il a pour rôle de coordonner l'ensemble des sujets relatifs au réaménagement de l'aéroport et de diffuser l'information correspondante. Il se réunit chaque trimestre. Il est coprésidé par le délégué ministériel et par le préfet de région et qui doit se réunir à échéance trimestrielle Les garantes participent au comité d'aéroport en tant qu'invitées.
M28 - Observatoire de Nantes-Atlantique	Réalisé Les travaux techniques de préfiguration de l'observatoire et de définition des indicateurs ont été menés à compter de l'automne 2019. L'observatoire en place depuis octobre 2020 https://www.otana.fr/.
M29 - Comité de pilotage stratégique	Réalisé Un groupe contact associant les collectivités a été mis en place pour les tenir informées et échanger sur le projet.
M30 - Concertation après l'entrée en vigueur de la future concession	En cours L'Etat concédant (DGAC) imposera au nouveau concessionnaire de mettre en place une politique de dialogue, de concertation et d'information adaptée aux enjeux du projet et à la bonne insertion de l'aéroport dans son environnement humain, environnemental et économique. La DGAC a indiqué aux garantes que ce point a été inscrit dans le nouveau dossier de consultation (DCE) en 2024. <i>Les garantes notent que la réalisation effective de cet engagement devra être démontrée dans la suite du projet</i>
M31 - Site internet du projet	Réalisé Le site est actualisé au fur et à mesure de l'avancement du projet. Il permet au public de poser des questions au maître d'ouvrage. Un onglet dédié à la révision du PEB a été rajouté en 2025, en lien avec la concertation préalable correspondante, et une mise à jour complète du site sera réalisée en 2026. <i>Les garantes notent que le site du projet diffuse régulièrement des actualités qui sont « poussées » vers les personnes inscrites, et permet d'accéder à de nombreux documents produits dans le cadre de l'instruction du réaménagement ou de la gouvernance du projet (commission consultative de l'environnement, comité d'aéroport).</i>

4.4. L'avis des garantes sur le déroulement de la concertation en 2025

Les garantes font 3 grands constats :

- On peut identifier 3 séquences dans le dialogue territorial pour 2025 :
 - De janvier à avril, une séquence active de dialogue avec la restitution de la consultation publique de 2024 pour alimenter le cahier des charges de la concession, et en parallèle, de consultation réglementaire du public sur la révision du Plan de Prévention du Bruit dans l'Environnement de Nantes-Atlantique.
 - Une séquence de concertation préalable relative à la révision du Plan d'Exposition au Bruit de l'aéroport, entre juin et septembre, qui a traité de sujets soulevés par les garantes dans le cadre du réaménagement de Nantes Atlantique.
 - A partir de septembre, l'arrêt des événements organisés à destination du public, pour respecter la période de réserve liée aux élections municipales de 2026, et la poursuite des réunions des instances de travail et de gouvernance mises en place autour de l'intégration de l'aéroport (Comité d'aéroport, CCE, groupe de travail, etc.).
- Un dispositif de travail et de gouvernance avec les parties prenantes locales qui fonctionne « en régime de croisière ».

Initié depuis 2020 pour mettre en œuvre les engagements de L'Etat, suite à la concertation préalable de 2019 sur le projet de réaménagement de l'aéroport, ce dispositif, décrit dans l'encart ci-après, a donné lieu à de multiples réunions de travail, d'information et d'élaboration des décisions, qui sollicitent fortement

les diverses parties prenantes du territoire et la profession aéronautique, sur un spectre très large de thématiques.

- La mobilisation du public reste un enjeu important des concertations autour de la problématique aéroportuaire : si la participation aux forums organisés dans les communes les plus riveraines a été notable, entre février et avril 2025, elle reste, pour les garantes, en décalage avec l'intensité des préoccupations locales dont témoignent les parties prenantes rencontrées par les garantes. Et cela d'autant plus que ces forums étaient les 1^{ères} manifestations publiques organisées par la DGAC depuis 2022 et l'expérimentation de la modification des trajectoires survolant la Chevrolière.

Les garantes ont constaté que la difficulté à mobiliser le public, qu'il soit riverain et impacté par l'exploitation de l'aéroport et ses nuisances, ou bien concerné par les voyages en avion, s'est intensifiée par la suite, lors de la concertation préalable relative à la révision du PEB.

La capacité à remobiliser ces publics en perspective des échéances futures de concertation ou consultation* constitue un enjeu notable pour la DGAC et les garantes, dans un contexte où la question des restrictions d'exploitation demeure un sujet sensible et clivant.

* mise en place de la nouvelle trajectoire d'atterrissage face au sud, contribution à l'étude sur l'état de santé des riverains, désignation d'un nouveau concessionnaire et réaménagement de l'aéroport, étoffement des dessertes terrestres vers l'aéroport, etc.

Le dispositif global de dialogue et de travail avec les acteurs constitués du territoire autour de l'aéroport de Nantes Atlantique

La réalisation des engagements pris par l'Etat en 2019 a conduit les services de l'Etat et la DGAC à proposer aux parties prenantes du territoire diverses instances de pilotage et de travail, pour mettre en œuvre les 32 mesures proposées et traiter les multiples aspects et conséquences du maintien dans la durée de Nantes Atlantique.

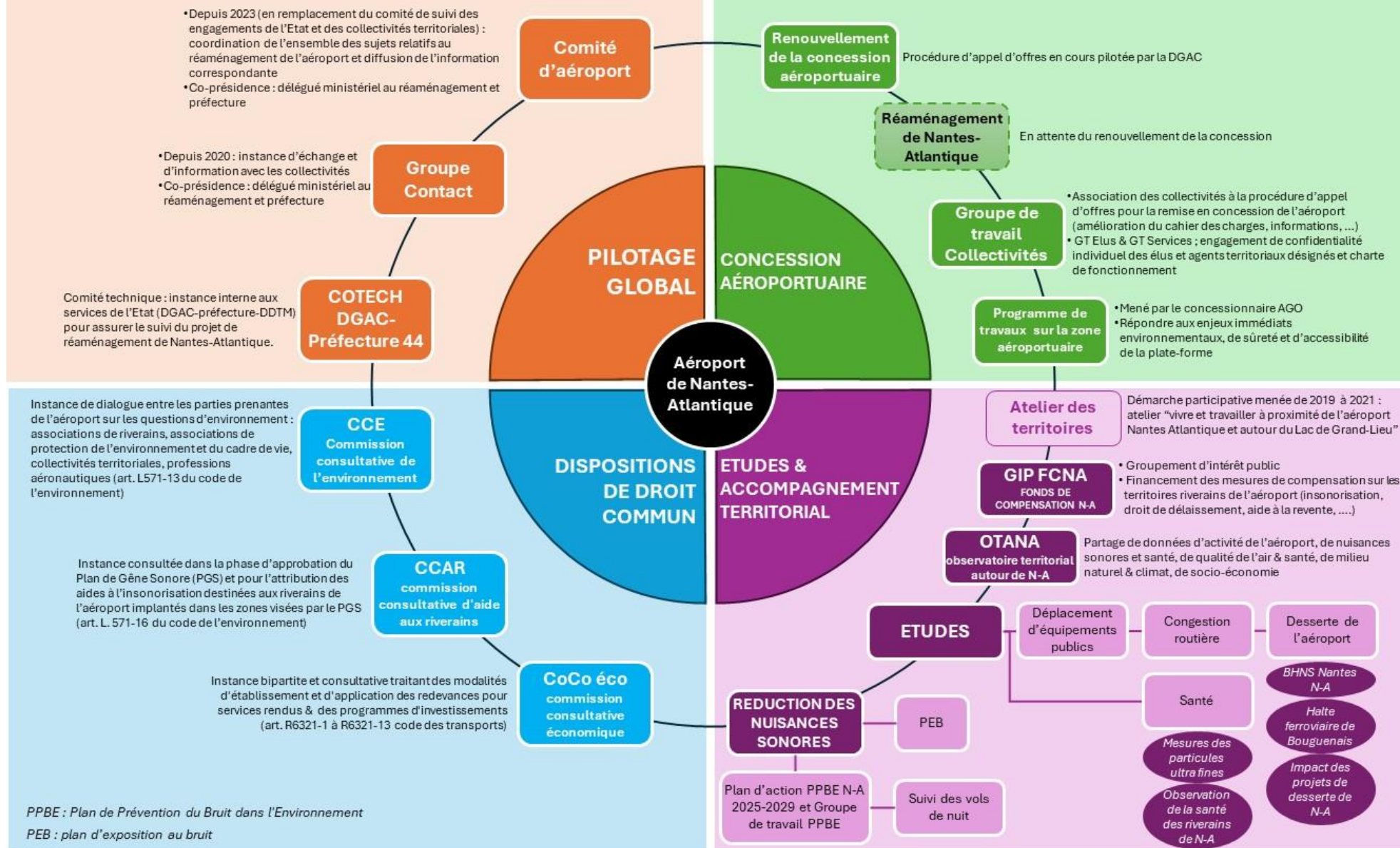
Ces dispositions ont évolué et se sont étoffées à la suite des décisions prises par le ministre délégué en charge des transports fin 2023.

Il en résulte un dispositif ambitieux qui vise à former les décisions en associant les parties prenantes en fonction des sujets, diffuser et partager de l'information, et traiter de façon opérationnelle la mise en place des engagements de l'Etat.

Les garantes notent que le comité d'aéroport fournit un cadre de partage de l'information et de discussion des décisions qui satisfait plusieurs parties prenantes, indépendamment des convergences ou divergences d'opinion ou d'objectifs quant aux conditions de maintien de Nantes-Atlantique. Le volet territorial traite les thématiques les plus sensibles : santé, exploitation de l'aéroport, réduction des nuisances, desserte.

La contrepartie tient dans la mobilisation demandée aux acteurs locaux, qui exige des ressources parfois très importantes, en temps de travail et en ressources humaines, pour les collectivités riveraines et les associations.

Organisation des actions relatives à l'exploitation de l'aéroport de Nantes-Atlantique



Synthèse s'inspirant d'un schéma de principe élaboré par la Préfecture du 44 – situation fin 2025

5. Les sujets abordés et les arguments exprimés

Les forums d'information du début d'année ont remis en lumière les sujets d'inquiétude, de tension et de questionnement riverains induits par le maintien de l'aéroport de Nantes Atlantique :

- La soutenabilité des nuisances sonores pour les riverains des 3 communes limitrophes, mais au-delà pour les personnes habitant sous les trajectoires d'atterrissage ou de décollage. Ces habitants témoignent du ressenti assez général d'une dispersion des survols et d'un chevelu plus étendu que par le passé, en écart avec les explications de la DGAC, écart qui dure depuis 2019 et tend les échanges.
- Les doutes sur les prévisions de trafic portées par la DGAC : certains prêtent au futur concessionnaire l'objectif de faire augmenter la fréquentation pour en tirer des bénéfices commerciaux, et le chiffre de 56 000 mouvements, donné comme plafond maximum admissible pour Nantes- Atlantique par la DGAC avant l'abandon de Notre-Dame-des-Landes, reste pour beaucoup une référence, même si elle interroge (quelles hypothèses fondatrices ? en quoi est-ce ou n'est-ce plus une référence aujourd'hui ?).

A noter que ces sujets ont été abordés lors de stables rondes organisées pour la révision du PEB en septembre 2025.

- Les congestions récurrentes sur les voiries situées à proximité de l'aéroport, notamment pour les habitants des communes situées à l'est et au sud de l'aéroport, et qui deviennent insupportables pour les riverains.
- De façon générale les nuisances pour les personnes habitants sous les trajectoires, même à distance de l'aéroport, et de façon particulière le cas du point de virage de la Chevrolière.
- Les dépôts de « suie » sur certaines maisons, corrélés aux passages d'avions – même s'il y en a moins qu'avant – et entraînant la nécessité de traiter les toitures avec un produit à base de résine.
- La difficulté à accepter la méthode de détermination des cartes de bruits pour l'élaboration du PPBE 2025-2029 et les doutes relatifs à la capacité des compagnies à renouveler rapidement leurs flottes avec des avions moins bruyants.

L'abandon de la double approche pour les atterrissages par le nord au profit de la trajectoire RNP-AR suscite des questions, en termes d'impacts et de déploiement.

De façon générale, les habitants de Saint-Aignan de Grand Lieu et des Couëts à Bouguenais qui se sont exprimés se considèrent comme sacrifiés, tandis que les résidents des communes plus à l'est de Nantes-Atlantique veulent faire reconnaître leur situation de survolés pour ouvrir droit aux aides exceptionnelles à l'insonorisation, en contrepartie de l'effort imposé aux riverains.

Dans leurs échanges avec les parties prenantes du territoire, les garantes ont par ailleurs noté la crainte, exprimée par certains, d'une paupérisation des quartiers positionnés sous les trajectoires et en cours de réaménagement urbain (secteur de la ZAC Pirmil-les Isles ou de l'Île de Nantes par exemple). Par ailleurs les impacts d'une possible extension du couvre-feu sur l'écosystème et la capacité à rester dynamique au plan économique à l'international demeure une préoccupation pour les milieux économiques.

Diverses questions et demandes se sont exprimées :

- La demande récurrente d'élargir l'accès aux aides à l'insonorisation, et de réduire le reste à charge (certains témoignant d'une augmentation du coût de travaux depuis 2022).
- La demande récurrente par certains de l'extension du couvre-feu pour dormir au moins 7 h, et de restriction du nombre de vols opérés (plafonnement à 56 000 mouvements/an voir en dessous, ou régulation des destinations), et le refus récurrent d'une telle extension par le monde économique au titre des risques induits sur l'attractivité économique régionale.
- La mise en œuvre d'un « véritable débat » sur les perspectives de trafic aérien, et les projections 2040, de façon à valider un point de passage 2040 et construire la cible post 2040 à la suite.
- La mise en œuvre d'un benchmark des diverses pratiques menées dans les aéroports pour réduire les nuisances aériennes, en vue d'éclairer le débat sur Nantes-Atlantique.
- La meilleure acculturation des collectivités aux sujets de l'aéronautique et du transport aérien, pour rééquilibrer les échanges avec la DGAC et la profession du transport aérien, et permettre aux élus de mieux exprimer leurs besoins ; le rôle de l'OTANA comme médiateur scientifique est évoqué à cet effet.
- Des questions ciblées comme celles relatives aux bruits aérodynamiques (ouverture du train d'atterrissage et des volets en même temps), qui entraîne une émergence de bruit très perceptible pour les personnes survolées, et la question des marges d'amélioration.

- La demande d'un prolongement du TRAM, considéré comme une solution de desserte urbaine plus efficace que la halte ferroviaire, qui ciblerait essentiellement des « non-nantais ».

Certains ont évoqué la possibilité de faire de Nantes-Atlantique un « laboratoire des aéroports urbains », qui pourrait alors être une « plate-forme avec un temps d'avance » sur les mesures novatrices d'exploitation et de réduction des impacts.

6. La suite de la concertation continue

S'agissant du projet de réaménagement de Nantes-Atlantique, la désignation d'un nouveau concessionnaire, annoncée pour le 1^{er} trimestre 2027 (avec un candidat pressenti qui sera désigné à l'été 2026), constitue une étape importante qui devrait focaliser une partie de l'information au public.

Par ailleurs, au-delà du strict projet de réaménagement de la plate-forme, différents sujets alimenteront le dialogue territorial sur les sujets aéroportuaires :

- La mise en place de la procédure d'approche par guidage satellitaire dite RNP AR, à partir du printemps, avec un temps préalable dédié à l'information et l'écoute des publics impactés (conformément à l'engagement de la préfecture pris dans le cadre de la révision du PEB),
- La concertation continue sur la révision du PEB, articulée avec celle relative au projet de réaménagement, selon des formats que la DGAC et la préfecture de Loire Atlantique devront préciser,
- Le suivi du plan d'action PPBE, et en particulier le suivi des engagements pris par les compagnies aériennes.

7. Préconisations des garantes sur la suite de la concertation continue

En préliminaire les garantes rappellent les préconisations générales qu'elles font de façon constante depuis 2020 :

- **être transparent sur les divers items du projet global** (suivi de l'application du couvre-feu, reporting sur les aides aux riverains, désignation d'un nouveau concessionnaire et périmètre & modalités de la concession, évolution des trajectoires, ...),
- **s'adresser à tous les publics concernés et impactés par le projet de réaménagement de l'aéroport**, au titre de l'égalité de traitement. A ce titre les garantes incitent le porteur du projet à communiquer de façon plus régulière pour que le grand public soit informé de l'avancement du projet et des démarches associées (évolution des trajectoires, étude santé, aides aux riverains, etc.)
- **répondre aux questions et demandes** formulées par le public et les parties prenantes.

Elles constatent que les responsables du projet (le délégué ministériel nommé en 2024, la DGAC au titre de la gestion du projet et la Préfecture de Loire Atlantique) sont à l'écoute de ces préconisations et en tiennent compte dans leurs actions de terrain. L'intérêt d'organiser le dialogue avec le public au travers de forums d'information et d'ateliers/tables rondes d'une part, et de renforcer l'utilisation du site de la concertation d'autre part est partagé.

Pour 2026, les garantes considèrent :

- qu'il est important d'articuler vis-à-vis du public les diverses démarches d'information, d'échanges et de consultation relatives au réaménagement de l'aéroport, au déploiement de la procédure d'approche par guidage satellitaire RNP AR, et à la révision du PEB. Cela pour optimiser la sollicitation des divers publics.
- qu'il faut renforcer l'information et le partage des travaux menés dans le cadre
 - de l'étude d'observation de la santé des riverains de Nantes-Atlantique,
 - du plan d'action PPBE (engagement des compagnies aériennes, suivi du couvre-feu, mesure du bruit dans l'environnement de l'aéroport, disposition d'exploitation, ...),
 - des projets de desserte terrestre de l'aéroport (BHNS, halte ferroviaire en particulier),
 - de l'OTANA (indicateurs environnement).
- que la DGAC devra évaluer la nature de l'information qu'il sera possible de faire lors de la désignation du futur concessionnaire si la signature du contrat de concession intervient plusieurs mois après.

En effet, face aux attentes locales de connaître les obligations faites au concessionnaire en lien avec la réduction des nuisances riveraines et les impacts des futurs travaux sur l'environnement de la zone aéroportuaire, la capacité ou pas à apporter des éclairages satisfaisants pourrait constituer un « point dur » dans le dialogue territorial, 8 ans après l'abandon du transfert à Notre-Dame -des -Landes, dans un contexte de lassitude des publics riverains.

- qu'il convient d'anticiper le « passage de témoin » vers le futur concessionnaire sur les démarches relevant de l'ancrage territorial et actuellement traitées soit dans le cadre du dispositif global de dialogue et de travail territorial autour de l'aéroport de Nantes Atlantique, soit dans le cadre des différentes démarches de concertation pilotées par la Préfecture et la DGAC.

Les garantes considèrent que le futur partage des responsabilités et l'impact sur la gouvernance doivent en effet être éclaircis avant la contractualisation définitive avec le prochain concessionnaire.

Annexes

Annexe 1 - Nomination des garantes pour la concertation continue



SÉANCE DU 4 DECEMBRE 2019

DÉCISION N° 2019 / 174 / AÉROPORT NANTES ATLANTIQUE / 6

PROJET DE RÉAMÉNAGEMENT DE L'AÉROPORT DE NANTES ATLANTIQUE (44)

La Commission nationale du débat public,

- vu le code de l'environnement en son article L. 121-1 et suivants, notamment le I de l'article L. 121-8, l'article L. 121-9 et l'article L. 121-14,
- vu sa décision n°2018/87/AÉROPORT NANTES ATLANTIQUE/2 du 7 novembre 2018, décidant d'organiser une concertation préalable et désignant Madame Brigitte FARGEVIELLE comme garante de ce processus de concertation,
- vu sa décision n°2019 /17/AÉROPORT NANTES ATLANTIQUE/3 du 23 janvier 2019, désignant Madame Sylvie HAUDEBOURG comme garante de ce processus de concertation,
- vu sa décision n°2019 /92/AÉROPORT NANTES ATLANTIQUE/4 du 7 mai 2019, prenant acte du dossier, du calendrier et des modalités de la concertation,
- vu le bilan de Mesdames Sylvie HAUDEBOURG et Brigitte FARGEVIELLE, garantes de la concertation préalable, établi le 23 août 2019,
- vu sa décision n°2019 /135/AÉROPORT NANTES ATLANTIQUE/5 du 4 septembre 2019, prenant acte du bilan des garantes relatif à la concertation préalable sur le projet de réaménagement de l'aéroport de NANTES ATLANTIQUE,
- vu le bilan du maître d'ouvrage rendu suite au bilan de la concertation préalable sur le projet de réaménagement de l'aéroport de NANTES ATLANTIQUE,
- vu l'avis du 27 novembre 2019 des garantes de la concertation préalable sur le bilan du maître d'ouvrage du projet de réaménagement de l'aéroport de NANTES ATLANTIQUE,

après en avoir délibéré,

DÉCIDE :

Article 1 :

Il est donné acte de l'avis des garantes de la concertation préalable sur le bilan du maître d'ouvrage du projet de réaménagement de l'aéroport de NANTES ATLANTIQUE.

Article 2 :

Mesdames Sylvie HAUDEBOURG et Brigitte FARGEVIELLE sont désignées garantes chargées de veiller à la bonne information et à la participation du public jusqu'à l'ouverture de l'enquête publique.

Article 3 :

Les garantes établiront un rapport annuel à la date anniversaire de sa désignation qui sera joint au dossier d'enquête publique.

Article 3 :

La présente décision sera publiée au journal officiel de la République.

La Présidente

Chantal JOUANNO

Annexe 2 – Rappel des préconisations des garantes – août 2019

RECOMMANDATION 1

Attentes : les « actions en faveur de l'environnement » telles que présentées par le dossier de prolongation sont apparues insuffisamment ambitieuses aux participants. Une importante communauté scientifique et universitaire travaille d'ores et déjà sur les impacts écologiques de la gestion des sites en proximité de l'aéroport.

Les garantes invitent le maître d'ouvrage à associer la communauté scientifique et universitaire, les organismes publics et les associations en charge de la protection de l'environnement au travail de préparation ou d'accompagnement de l'évaluation environnementale et à toutes les études environnementales annoncées lors de la concertation et en vue des enquêtes publiques.

Les garantes souhaitent que l'état initial de l'environnement réalisé sur 1 année calendaire soit partagé avec les parties prenantes.

RECOMMANDATION 2

Attentes : sans être remis fondamentalement en cause, le programme de travaux annoncé dans le dossier du maître d'ouvrage a suscité des interrogations quant à ses priorités, ses chiffrages, un risque de déséquilibre entre les investissements consacrés aux différentes missions et le champ d'action du concessionnaire, et quant à ses impacts environnementaux.

Les garantes invitent le maître d'ouvrage, lors de la rédaction du cahier des charges, à intégrer dans la liste des travaux envisagés les enseignements qu'il aura tirés des avis des parties prenantes et des recommandations suggérées.

RECOMMANDATION 3

Attentes : le besoin d'étudier d'autres options que celles proposées par le maître d'ouvrage.

Les garantes souhaitent que les propositions argumentées de solutions alternatives soient étudiées par le maître d'ouvrage et que des réponses soient apportées sur leur faisabilité, en particulier les propositions d'amélioration d'une option (relatives au maintien de la piste Nord-Sud ou à la mise en œuvre d'une piste transversale revisitée) et les propositions de sites pour un transfert au nord-est de Nantes.

Elles demandent au maître d'ouvrage d'apporter des éléments de réponse sur les propositions de restriction du trafic aérien et de « mise en réseau » des aéroports du Grand Ouest sur la base d'un réseau ferré renforcé, si possible avec le concours des acteurs territoriaux ou nationaux concernés.

RECOMMANDATION 4

Attentes : les parties prenantes ont fréquemment demandé des mesures des impacts sanitaires de l'aéroport.

Les garantes demandent que les engagements pris lors de l'atelier « enjeux sanitaires » du 8 juillet sur les mesures de bruit et de pollution soient mis en œuvre, et les résultats communiqués aux parties prenantes :

- La création d'un observatoire de la qualité de l'air des Pays de la Loire,
- Les mesures de bruit réalisées et publiées,
- Les mesures des microparticules effectuées sans tarder selon les méthodes reconnues scientifiquement.

RECOMMANDATION 5

Attentes : la concertation a montré une forte volonté de participation à la définition, au suivi et à l'évaluation du projet de réaménagement.

Les garantes recommandent au maître d'ouvrage d'organiser des modalités du suivi particulières, en articulant mieux les dimensions territoriales, thématiques et globales. Elles l'invitent à préciser les modalités par lesquelles il s'assurera très régulièrement de l'équilibre entre les efforts et moyens mobilisés pour chacune des missions du concessionnaire.

Elles l'invitent à inscrire dans le cahier des charges la nécessité pour le concessionnaire de mettre en place des démarches participatives pour la gestion des projets dont il projette ou décide la réalisation.

RECOMMANDATION 6

Attentes : les garantes constatent que beaucoup de riverains vivent à côté de la plate-forme sans en connaître les règles et contraintes de fonctionnement, au sens large du terme, et sans être impliquées dans des formes d'association à ce fonctionnement, quand il les concerne directement. Et ce malgré la CCE, dont le fonctionnement, de l'avis de certains, a pâti de l'assurance d'un transfert pendant plusieurs années. Les garantes ont le sentiment que l'aéroport Nantes Atlantique est un équipement peu « ancré » territorialement, ce qui leur semble préjudiciable à la formation de consensus locaux pour la suite.

Les garantes recommandent au futur concessionnaire d'associer plus régulièrement les riverains, les usagers de l'aéroport et ceux de la plate-forme autour du fonctionnement de l'aéroport, dans le cadre d'un dispositif d'ancrage territorial à définir, impliquant les compagnies aériennes et le monde économique, à articuler avec les instances réglementaires (la CCE et ses déclinaisons). L'objectif serait d'animer des échanges pour faire monter en connaissance les citoyens qui le souhaitent, de favoriser la connaissance mutuelle entre ces divers acteurs au final interdépendants, de faire le lien entre l'aéroport et l'attractivité du territoire, et d'impliquer les riverains et usagers qui le souhaitent dans certaines réflexions structurantes pour l'aéroport.

Cette animation pourrait utilement intégrer les sujets liés au réaménagement selon les décisions qui seront prises, aux pollutions sonores et atmosphériques autour de la plate-forme, ... des rencontres avec des pilotes ou des contrôleurs aériens pour comprendre la gestion des trajectoires, des visites régulières des installations ...

RECOMMANDATIONS 7 et 8

Attentes : à plusieurs reprises, la question de la maîtrise ou de la réduction du bruit a été évoquée. Plusieurs moyens ont été proposés. Par ailleurs les parties prenantes ont fréquemment demandé la réduction à la source du bruit de l'aéroport et des avions.

Les garantes souhaitent que ces sujets fassent l'objet d'une réponse par la DGAC, en particulier :

- La question de la pente à 3,5 degrés d'angle d'atterrissage, posée comme un moyen de réduire le bruit pour une partie des riverains
- La réduction du nombre de vols
- La transparence sur les trajectoires empruntées
- La clarification sur l'état de l'étude d'approche équilibrée sur un couvre-feu

Ces questions ramènent au lien entre aéroport et attractivité du territoire, qui nécessite de favoriser les contacts entre le monde économique et les riverains, en particulier pour déterminer les impacts des exigences de couvre-feu.

Les garantes estiment nécessaire que la DGAC mette en place un groupe de travail avec les compagnies aériennes et le concessionnaire pour travailler sur toutes les possibilités de réduction du bruit des avions.

Les garantes proposent d'associer à cette démarche un panel de citoyens, à constituer, pour partager les sujets techniques ou d'exploitation et des solutions concrètes, sur la base des propositions les plus pertinentes faites durant la concertation.

RECOMMANDATION 9

Attentes : la question de la desserte de l'aéroport et de la zone aéroportuaire est jugée centrale.

Les garantes suggèrent aux collectivités publiques, dont le transport fait partie des compétences, de préciser les alternatives éventuelles sans attendre la finalisation complète des études.

RECOMMANDATION 10

Attentes : une concertation ne vaut que si le public peut prendre connaissance des résultats et effets auxquels elle a abouti.

Les garantes invitent le maître d'ouvrage à communiquer et à transmettre le présent rapport à tous les participants contributeurs et acteurs de la concertation, aux élus des territoires concernés, à la presse régionale et spécialisée, aux autorités compétentes amenées à intervenir dans la suite de la procédure et dans la décision (autres services de l'État, autorité environnementale, commissaire enquêteur, commission européenne, etc.).

Elles l'invitent à en faire de même quand il rendra public les enseignements qu'il tire de ce rapport.

RECOMMANDATION 11

Attentes : les participants se sont déclarés souvent insatisfaits de la présentation par le maître d'ouvrage dans son dossier initial des données économiques, financières et de délais ayant présidé à la définition des objectifs du programme de travaux et des projections.

Les garantes appellent le maître d'ouvrage à la plus grande transparence quant aux modalités permettant l'atteinte de l'objectif de l'équilibre économique de la future concession et notamment les variables, critères, hypothèses, une fois que le scénario sera définitivement retenu.

RECOMMANDATION 12

Attentes : plusieurs parties prenantes ont formulé des critères pour le choix d'une solution, sans qu'il ait été possible de converger sur une grille d'analyse partagée.

Les garantes appellent le maître d'ouvrage à la plus grande transparence quant aux critères de choix qu'il retiendra pour les suites qu'il compte donner au projet, en faisant le lien avec les résultats de la concertation.

