

## POST-CONCERTATION SUR LE RÉAMÉNAGEMENT DE NANTES-ATLANTIQUE

### Compte-rendu de la réunion publique d'information du 9 mars 2023



### Projet de réaménagement de NANTES-ATLANTIQUE

Paris, le 9 mai 2023

#### 1. LE CONTEXTE

**Quoi** : Réunion publique d'information organisée dans le cadre de la post-concertation sur le projet de réaménagement de l'aéroport Nantes-Atlantique

**Quand** : Jeudi 9 mars 2023, de 19h à 21h10 (fin initialement prévue à 21h).

**Où** : En visio-conférence, via Zoom et Sli.do

**Participants** : Un pic de connexion à 85 personnes ; environ 75 personnes ont suivi la présentation intégrale du projet.

#### **Format** :

En introduction, *Pascal OTHEGUY, secrétaire général de la préfecture de la Loire-Atlantique*, remercie les participants à cette réunion publique, qui permet de faire un état des lieux des dernières avancées du projet depuis les dernières réunions publiques de septembre 2021. Il souligne que ce point global sur l'avancement du projet et sur son actualité est aussi l'occasion pour le maître d'ouvrage de répondre aux questions des parties prenantes.

Il remercie la présence des deux garantes de la Commission nationale du débat public, *Brigitte Fargevielle* et *Sylvie Haudebourg* avant de céder la parole à cette dernière pour présenter les grands principes de la CNDP.

La direction générale de l'aviation civile (DGAC), maître d'ouvrage du projet de réaménagement a ensuite introduit la réunion en remerciant les participants et en rappelant les grands objectifs du projet.

La présentation de la maîtrise d'ouvrage peut être consultée sur [le site internet du projet](#).

Elle a été séquencée en deux grandes parties : les dernières avancées du projet, puis les démarches liées aux trajectoires. Chaque grande partie a donné lieu à un temps d'échange, avec l'alternance de questions écrites sélectionnées sur l'outil Sli.do avec la garante de la CNDP, et des questions orales posées directement par les participants.

Certaines questions écrites n'ont pas pu être traitées en séance. Une réponse leur a été apportée au sein [d'un document](#) regroupant les questions issues des réunions publiques qui ont eu lieu la même semaine.

## 2. LES ÉCHANGES

### A. Restitution des échanges après la première phase de présentation portant sur les dernières avancées du projet :

- L'appel d'offres
- Le couvre-feu : 1<sup>er</sup> bilan sur sa mise en œuvre
- Les aides aux riverains
- Les observations des impacts de l'aéroport

#### **Un participant sur Sli.do demande si l'avenir réservé aux biens délaissés est la démolition.**

*Pascal OTHEGUY*, secrétaire général de la Préfecture de Loire-Atlantique, explique que l'Agence Nationale de la Cohésion des Territoires (ANCT), la Préfecture de Loire-Atlantique et les collectivités réfléchissent collectivement à l'éventuelle réutilisation de ces biens délaissés, qui soit compatible avec leur localisation et la stratégie des territoires concernés. Les propriétés ne pouvant être réutilisées seront soit vendues pour un usage ne correspondant pas à un usage d'habitation, soit démolies afin de ne pas laisser des bâtiments en friche dans les communes.

#### **Un participant sur Sli.do souhaite obtenir des informations au sujet du déménagement du collège Marie Marvingt à Bouguenais.**

*Pascal OTHEGUY* indique qu'un groupe de travail échange avec le département de Loire-Atlantique pour déterminer le meilleur scénario possible pour l'avenir de ce collège. Dès qu'un scénario préférentiel sera identifié, l'ensemble des collectivités examineront la faisabilité de sa mise en œuvre.

*Sandra IMPÉRIALE*, maire de Bouguenais, explique que les négociations sont toujours en cours avec le département pour déterminer le nouvel emplacement du collège Marie Marvingt.

Elle informe que la commune de Bouguenais et le département de Loire-Atlantique ont conjointement adressé une demande de subventions à l'État. En effet, ils estiment que l'État doit compenser de manière exemplaire l'abandon du transfert de l'aéroport à Notre-Dame-des-Landes. Le montant de ces subventions n'a pas encore été précisé. Il devra prendre en compte le coût de la déconstruction et du désamiantage du bâtiment, représentant plusieurs millions d'euros. Le déplacement du collège soulève également des enjeux fonciers pour la commune, de plus en plus contrainte par les nuisances liées à l'aéroport et la nécessité de préserver les espaces naturels. *Sandra IMPÉRIALE* indique que la mairie ne souhaite pas déposséder le quartier des Couëts d'un espace éducatif idéalement situé et accessible en transports en commun. A ce stade, la commune peut difficilement se projeter sur un autre lieu car elle n'a pas encore reçu l'aide financière de l'État et ses ressources ne sont pas extensibles.

#### **Un participant sur Sli.do demande si l'aide à l'insonorisation peut prendre en charge l'isolation acoustique des murs, en complément des fenêtres et du toit.**

Pour toute question précise sur l'aide à l'insonorisation, *Jean-Philippe AUBRY*, directeur du GIP-FCNA (groupement d'intérêt public « Fonds de compensation Nantes-Atlantique »), invite les participants à contacter l'adresse [pref-gipfcna@loire-atlantique.gouv.fr](mailto:pref-gipfcna@loire-atlantique.gouv.fr), en précisant les informations sur le bien et sa date de construction afin de recevoir des réponses ciblées.

#### **Sandra IMPÉRIALE, maire de Bouguenais, reconnaît la nécessité de moderniser l'aéroport et de concevoir notamment des parkings plus économes en bitume.**

En revanche, elle estime que l'augmentation prévue de 15 millions de passagers est inacceptable pour les riverains. Bien que les différentes mesures d'atténuation du bruit et la mise en place d'un ILS (*Instrument Landing System*) devraient permettre des améliorations, elle reste dubitative quant à la possibilité de maîtriser des nuisances si importantes.

- Pour les habitants éligibles à l'aide à l'insonorisation de la pièce principale, elle souhaite savoir quand les financements seront versés pour le remplacement du toit et des fenêtres.
- Elle demande également une mise à jour du Plan d'exposition au bruit (PEB) intégrant les nuisances de l'aéroport afin de pouvoir adapter le plan local d'urbanisme (PLU) de Bouguenais en conséquence.
- Elle trouve important que la DGAC puisse rencontrer physiquement les riverains et souhaite qu'une réunion en présentiel soit organisée à Bouguenais, à l'instar de la commune de Saint-Aignan de Grand Lieu.

- Elle souhaite également une analyse plus fine des trajectoires des avions car les habitants ont le sentiment que les nuisances sonores concernent désormais également la partie bourg de la commune et non plus seulement le quartier des Couëts.
- Elle salue enfin l'analyse produite par OTANA et Air Pays de la Loire sur les particules ultrafines, très attendue par les riverains. La question des particules ultrafines est notamment une source d'inquiétude pour la ferme pédagogique La Clé des Champs qui accueille un centre de loisir sur la commune.
  - **Sandra IMPÉRIALE** souhaite poursuivre le suivi de l'analyse de l'air avec tous les élus concernés et pas seulement la commune de Bouguenais.
  - Elle rassure finalement les riverains en soulignant sur le suivi d'ores et déjà mis en place pour les particules ultrafines, qui devra selon elle être couplé à l'analyse du trafic de la route de Pornic.

**Nils RAYNAUD**, directeur du projet de réaménagement de Nantes-Atlantique (DGAC), assure que la demande de mise à jour du PEB a bien été prise en compte.

Concernant l'évolution du trafic, il rappelle qu'il n'existe pas d'objectif d'atteindre 15 millions de passagers, mais que les prévisions de la DGAC prévoient un peu moins de 11 millions de passagers à l'horizon 2040. La DGAC demande simplement au concessionnaire de pouvoir accompagner le trafic jusqu'à un niveau de 15 millions de passagers, si jamais celui-ci venait à être atteint, bien au-delà de 2040.

**Pascal OTHEGUY** réaffirme la volonté de l'État de s'investir sur le sujet du collège Marie Marvingt et continuera d'échanger avec Sandra IMPÉRIALE sur la question du financement.

**Paolo FERREIRA**, président du COCETA (Collectif des citoyens exposés au trafic aérien), remet en cause le respect des objectifs fixés par la Commission nationale du débat public (CNDP) et notamment la transparence de l'information délivrée par la DGAC. Selon lui, cette information donne le sentiment d'une réduction des nuisances alors que celles-ci vont augmenter en raison de l'augmentation du trafic à 15 millions de passagers par an.

- Il regrette le format numérique des réunions, selon lui peu inclusif et à l'origine d'un faible taux de participation.
  - Il félicite l'initiative de la DGAC d'organiser une réunion en présentiel mais estime que cette réunion n'intéresse pas seulement les habitants de Saint-Aignan de Grand Lieu et qu'elle devrait se tenir dans un lieu central afin d'attirer un public plus large : l'Île de Nantes, Rezé, Bouguenais.
  - Il souhaite également qu'une intervention du COCETA soit planifiée à cette occasion.
- **Paolo FERREIRA** demande si les perspectives de trafic inscrites dans la concession ne sont pas contradictoires avec l'absence d'objectif d'augmentation du trafic du côté de l'État.
- Il remet également en cause l'efficacité des 17 mesures déjà mises en place par la DGAC (sur les 31 engagements pris par l'État) :
  - Selon lui, le couvre-feu aurait notamment pour effet de créer des « autoroutes », avec une augmentation du nombre d'avions juste avant et juste après le couvre-feu. Le créneau 6h-7h serait ainsi devenu une période critique.
  - Il considère que le principe des aides à l'insonorisation implique un confinement des riverains, car il est impossible d'insonoriser les extérieurs.
  - Enfin, il estime que le droit au délaissement et l'aide à la revente ne bénéficient qu'aux habitants ayant acquis un bien pendant une période donnée, pénalisant les habitants de très longue date qui n'ont d'autre choix que de rester dans leur logement et de subir des nuisances.
- Il remercie **David BRÉHON**, directeur d'Air Pays de la Loire pour sa présentation sur les particules ultrafines et l'interroge au sujet de la prise en compte de la qualité de l'air dans la réglementation des nuisances aéroportuaires. Il demande également si l'étude permettra d'estimer la dangerosité des particules ultrafines, ou encore des seuils de concentration à partir desquels elles pourraient être dangereuses.

**Brigitte FARGEVIELLE**, garante de la Commission nationale du débat public (CNDP), rappelle que la CNDP trouve un intérêt au format numérique : il permet de toucher des publics concernés par le réaménagement, qui ne se déplaceraient peut-être pas physiquement aux réunions. Elle ajoute que ce format n'est pas incompatible avec la tenue de réunions en présentiel et que la CNDP encourage au contraire la DGAC à proposer des formats collaboratifs, qui ne se limitent pas aux réunions publiques.

*Nils RAYNAUD* rappelle que le couvre-feu a malgré tout permis de diminuer considérablement le nombre de vols entre minuit et 6 h du matin et donc de préserver une plage horaire pendant la nuit.

Il explique qu'il existe tendanciellement une concentration des départs avant la nuit et le matin et que ce phénomène existait déjà avant la mise en place du couvre-feu, dans des proportions similaires ou légèrement supérieures pour la période avant minuit.

*Pascal OTHEGUY* explique que l'État a pris en compte dans les conditions d'éligibilités des aides exceptionnelles aux riverains le fait que des personnes se sont installées sans savoir qu'il y avait un aéroport ou en pensant qu'il n'y en aurait pas. La question se pose différemment pour ceux qui se sont installés à côté de l'aéroport en connaissance de cause, à une époque où la question de son transfert n'avait pas été posée. Il apparaît ainsi pertinent que ces mesures exceptionnelles puissent aider des riverains aujourd'hui en difficulté à cause de décisions prises en toute bonne foi.

Concernant la tenue d'une réunion publique en présentiel, *Pascal OTHEGUY* prend en compte la demande de centralité exprimée et indique qu'un lieu pourra être déterminé prochainement.

*David BRÉHON*, directeur d'Air Pays de la Loire, rappelle que les particules fines et ultrafines ont un impact sur la santé. Les particules les plus grosses sont moins dangereuses car elles sont mieux filtrées par les muqueuses de l'arbre respiratoire supérieur. Plus les particules sont fines, plus elles pénètrent profondément dans le système respiratoire, et jusqu'aux poumons pour les plus fines d'entre elles. Les particules ultrafines ont la particularité de pouvoir pénétrer jusque dans le système sanguin et ont donc un impact sanitaire certain. La question est maintenant de pouvoir qualifier cet impact et d'identifier un seuil de concentration associé à un potentiel danger.

L'air que nous respirons au quotidien contient en moyenne 4 000 particules par centimètre cube. À chaque inspiration, nous absorbons environ un demi-litre d'air, soit 2 millions de particules ultrafines. Les épidémiologistes et les agences sanitaires devront désormais s'intéresser à connaître la dangerosité d'une concentration 5 à 6 fois supérieure, soit 20 000 à 30 000 particules par centimètre cube, correspondant aux pics mesurés aux abords de l'aéroport. L'impact sanitaire des particules ultrafines est donc encore inconnu à ce stade, d'où l'intérêt des données produites dans le cadre de cette étude.

**Yves HÉNAFF s'inquiète de la possibilité d'observer les pics de pollution des particules ultrafines car les relevés horaires ont été remplacés par des moyennes horaires dans les nouveaux graphiques sur le site Internet d'Air Pays de la Loire.**

*David BRÉHON* explique que les niveaux de pollution diffusés en temps réel sur le site web d'Air Pays de la Loire concernent les polluants réglementés et sont exprimés en moyennes horaires ou journalières en fonction de la période considérée. La réglementation fixe des seuils d'information et d'alerte en moyenne horaire pour le dioxyde d'azote et l'ozone et en moyenne journalière pour les PM10 (particules de diamètre inférieur à 10 µm/ micromètres) (50 µg/m<sup>3</sup> pour le seuil d'information et 80 µg/m<sup>3</sup> pour le seuil d'alerte).

Les particules ultrafines, en revanche, ne sont pas réglementées et les données produites servent à alimenter la recherche. Les mesures de particules ultrafines présentées dans les rapports d'études disponibles sous [www.airpl.org](http://www.airpl.org) sont exprimées sur un pas de temps de 5 min adapté à la problématique du trafic aérien.

**Un participant sur Sli.do demande s'il est raisonnable de nommer le futur concessionnaire devant accompagner l'augmentation du trafic aérien, sans attendre les résultats de l'étude finale sur les particules ultrafines attendue en 2024.**

*Nils RAYNAUD* confirme que les résultats finaux de l'étude sur les particules ultrafines sont attendus pour fin 2023. Aujourd'hui, l'idée est d'éclairer les autorités sanitaires sur les concentrations en particules ultrafines autour de l'aéroport mais aussi dans le centre-ville de Nantes, où celles-ci sont liées à d'autres sources d'émissions comme *David BRÉHON* a pu le mentionner. Cette démarche implique la DGAC, qui finance notamment ces études, mais elle concerne plus globalement les autorités sanitaires, sur un sujet plus large que celui de l'aérien. Ainsi, la présence du concessionnaire actuel ou d'un futur concessionnaire ne fait pas partie des éléments à prendre en compte : ces campagnes de mesures seront réalisées de toute manière et visent à éclairer les connaissances sur les particules ultrafines ainsi que l'influence de l'aérien sur ces émissions.

**Un participant sur Sli.do demande comment la pollution de l'air produite par l'usine de bitume Colas est intégrée dans l'étude d'Air Pays de la Loire sur les particules ultrafines.**

*David BRÉHON* précise que l'usine de bitume Colas n'est pas intégrée en tant que telle à l'étude sur les particules ultrafines. Cette étude cherche à connaître l'origine des particules sans présupposé, en réalisant

des mesures dans Nantes, au nord et au sud de la piste. Les résultats ont clairement montré que les roses de pollution, qui mettent en évidence l'origine de la pollution mesurée, pointent très directement vers la piste. Air Pays de la Loire a ainsi conclu que l'atterrissage et le décollage des avions étaient responsables d'émissions de PUF car une fois que l'avion est en l'air, la pollution retombe à son niveau initial.

Des émissions de PUF émises par l'usine Colas auraient été facilement discriminées et identifiées car l'implantation de l'usine est perpendiculaire à la piste. Pourtant, les mesures réalisées au nord de la piste n'ont pas décelé de particules ultrafines provenant de cette usine. Cela ne veut pas dire qu'elle n'émet pas de pollution mais que les problématiques associées à des odeurs ou à des composés organiques volatiles ne peuvent être étudiées avec les appareils de mesures mis en place. Une étude spécifique, avec un appareillage différent, serait donc nécessaire pour établir des conclusions concernant l'usine Colas.

**Un participant sur Sli.do demande si un allongement de la durée du couvre-feu à 8h est envisagé pour suivre les recommandations de l'Organisation mondiale de la Santé (OMS) en matière de sommeil.**

Nils RAYNAUD rappelle que la plage horaire du couvre-feu entre minuit et 6h est conforme au consensus exprimé par Nantes Métropole et les 24 maires de Nantes Métropole lors de la concertation de 2019. Ce créneau horaire est apparu comme le meilleur équilibre possible entre la protection des populations contre le bruit d'une part, et la préservation de l'activité des compagnies aériennes, de l'emploi et de l'attractivité du territoire d'autre part.

Il ajoute que les restrictions du trafic aérien sont réglementées au niveau européen car il s'agit d'un secteur de libre concurrence encadré par des accords internationaux. Pour aboutir à la mise en place du couvre-feu, il a été indispensable de réaliser une étude dite d'« *approche équilibrée* ». Ce couvre-feu va dans le sens de ce que recommande l'OMS et s'accompagne d'autres mesures de réduction des nuisances sonores qui seront évoqués dans la deuxième partie de la présentation durant la réunion.

À moyen terme, une étude de faisabilité pourrait être envisagée sur une évolution ultérieure des restrictions sur les avions les plus bruyants mais, à ce stade, la priorité est de s'assurer du respect du couvre-feu, compte-tenu de la démarche nationale et européenne entreprise pour le mettre en place.

**B. Restitution des échanges après la seconde phase de présentation portant sur les démarches liées aux trajectoires :**

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

**Un participant sur Sli.do demande si un ILS (*Instrument Landing System*) n'est pas supposé être mis en place pour 2023 pour les approches face au sud (en piste 21).**

Nils RAYNAUD rappelle que l'ILS n'interviendra pas comme prévu initialement en 2023, en raison des délais nécessaires aux démarches d'évaluation environnementales demandée par l'autorité environnementale, mais en 2025.

**Un participant sur Sli.do doute de la possibilité d'accroître le trafic tout en maîtrisant les nuisances sonores et souhaite que la DGAC explicite sa méthode pour y parvenir.**

Nils RAYNAUD reconnaît que les prévisions de trafic sont à la hausse. La DGAC entend réduire au maximum les nuisances sonores, sans prétendre les supprimer, avec différentes mesures de lutte contre le bruit : le couvre-feu, les décalages des seuils au nord et au sud de la piste, le rehaussement des pentes d'approche...

**Un participant sur Sli.do indique que le réaxage des avions au-dessus du centre-ville de Nantes était connu de tous pour des raisons de sécurité. Selon lui, cette modification pourrait en réalité impacter environ 28 000 nouveaux Nantais.**

Nils RAYNAUD reconnaît que le réaxage des trajectoires impactera indéniablement une nouvelle population sur le centre-ville de Nantes, même si d'ores et déjà aujourd'hui l'approche désaxée passe également sur une partie du centre-ville. En revanche, pour ne pas mettre les territoires en compétition, il a été décidé de réduire la fréquence des recours au réaxage : ces populations nouvellement impactées ne le seront qu'un quart du temps, en cas de conditions météorologiques défavorables.

**Bernard FOURAGE, ESG INFRA (Groupe de Support à l'Économie et à l'Environnement), demande si la DGAC et la nouvelle direction de SNCF Réseau envisagent de considérer la proposition de l'association concernant le déploiement d'une ligne A de RER métropolitain, entre La Chapelle-Aulnay et l'aéroport**

**Nantes-Atlantique. Il estime notamment que le futur concessionnaire doit connaître dès à présent l'intérêt porté par la maîtrise d'ouvrage sur la desserte SNCF.**

*Nils RAYNAUD* explique qu'il n'est pas en mesure de répondre sur le sujet de la desserte, notamment ferroviaire, de la plateforme aéroportuaire. Il recommande de s'adresser plutôt à la région Pays de la Loire qui est l'autorité compétente portant le projet à l'étude pour la connectivité ferroviaire de l'aéroport.

**Concernant les atterrissages face au sud, Yves Hénaff demande quelle sera la hauteur de survol gagnée au niveau du quartier des Couëts lors d'un atterrissage avec l'ILS (*Instrument Landing System*), et comment évaluer ce gain en décibels.**

*Nils RAYNAUD* indique qu'il ne peut donner avec exactitude la hauteur de survol au niveau des Couëts. Il suggère de consulter les schémas disponibles sur le site internet du projet et d'adresser cette question par écrit pour des compléments si nécessaires, via [le formulaire site internet](#).

**Paolo FERREIRA, président du COCETA (Collectif des citoyens exposés au trafic aérien), remet en cause les indicateurs utilisés pour mesurer l'exposition au bruit et se dit circonspect concernant les hypothèses présentées pour maîtriser l'impact des nuisances.**

- Selon lui, la réduction du bruit permise par le décalage des seuils serait à peine perceptible par l'oreille humaine. Il avance que le COCETA a déjà démontré l'invalidité de cette mesure sur la base d'autres études réalisées dans d'autres aéroports.
- Il affirme également que l'exposition au bruit sera bien supérieure à celle affichée sur les cartes de bruit, qui n'intègrent pas encore les recommandations de l'Organisation mondiale de la Santé (OMS).
- Il estime que le graphique présenté sur les modélisations du bruit ne devrait pas se baser sur l'hypothèse d'une faible augmentation du trafic mais sur celle d'une hausse atteignant 15 millions de passagers par an car l'aéroport pourra le permettre.
- Concernant la double approche, il fait remarquer que les pilotes, notamment ceux des compagnies aériennes low-cost qui seraient moins formés selon lui, auront tendance à privilégier systématiquement l'approche la plus sécurisée, c'est-à-dire celle qui utilise l'ILS dans l'axe.
  - Il demande à la DGAC de confirmer que la double-approche sera bien une mesure pérenne et qui s'imposera à l'ensemble des compagnies aériennes.
  - Il fait également remarquer que la double-approche ne permet pas vraiment un lissage des nuisances entre les territoires car par beau temps, tous les vols seront concentrés sur un secteur et à l'inverse par mauvais temps, ceux-ci seront concentrés sur un autre secteur.
- *Paolo FERREIRA* conclut finalement de l'expérimentation de La Chevrolière que les modèles annoncés par la DGAC se sont avérés en décalage avec la réalité, et demande si la DGAC peut s'engager à déployer une expérimentation sur le centre-ville de Nantes pour vérifier l'efficacité des mesures sur le terrain.

*Nils RAYNAUD* rappelle que les indicateurs utilisés par la DGAC sont définis par la réglementation.

En complément des indicateurs réglementaires, d'autres indicateurs s'approchant davantage d'un ressenti instantané seront utilisés dans le cadre de l'enquête publique sur la double-approche.

Il rappelle que le niveau de 15 millions de passagers n'est ni un objectif, ni une prévision de la DGAC qui souhaite seulement pouvoir accompagner ce niveau de trafic si nécessaire, ce qui ne signifie pas que ce niveau sera atteint.

Il précise également que le choix d'une approche dans l'axe ou désaxée n'est pas à la discrétion de chaque pilote mais du contrôleur aérien qui décide dans quelle configuration les pilotes peuvent atterrir.

Au sujet du virage de La Chevrolière, *Nils RAYNAUD* rappelle que cette expérimentation devait permettre d'apporter des spécifications concernant le paramétrage difficile d'un virage très serré. Pour la double approche, les trajectoires n'induisent pas la même incertitude et une expérimentation similaire n'est pas justifiée.

Enfin, il rappelle que le réaxage des trajectoires est un élément imposé à la DGAC comme un standard d'amélioration de la sécurité, nécessaire au regard de l'augmentation du trafic, et non d'amélioration des trajectoires dans le but de réduire les nuisances comme c'était le cas pour La Chevrolière. La DGAC travaille néanmoins sur la mise en place du principe de double approche pour ne réaxer qu'une partie des trajectoires, quand cela est strictement nécessaire, pour limiter les impacts sonores.

**Un participant sur Sli.do demande si un contingentement annuel des vols pourrait être envisagé.**

*Nils RAYNAUD* rappelle que le principe de la libre circulation prévaut à l'échelle européenne et que les restrictions du trafic aérien ne peuvent être appliquées qu'en dernier ressort, après toutes les autres mesures envisageables. La mesure la plus restrictive mise en place aujourd'hui et de dernier ressort est celle du couvre-feu et il n'est pas prévu de mettre en place d'autres restrictions.

**Un participant sur Sli.do demande pourquoi ne pas avoir présenté les 31 mesures, ce qui aurait permis d'identifier les mesures non considérées comme prioritaires par la DGAC.**

Nils RAYNAUD explique que la DGAC a déjà eu plusieurs fois l'occasion de communiquer sur ces 31 mesures depuis 2019. Il ajoute que le détail de l'avancement de chacune de ces mesures est disponible sur [une page dédiée du site internet du projet](#).

Protéger les populations, protéger l'environnement			
1	Couvre-feu	Réalisée	17 Scénario privilégié pour les trajectoires d'approche
2	Engagements volontaires des compagnies aériennes	Réalisée	17bis Éviter le survol de la Chevrolière
3	Augmentation du tarif de la TNSA	Réalisée	18 Aménagement d'ensemble de la plateforme aéroportuaire
4	Aide complémentaire à l'insonorisation	Réalisée	19 Niveau de service en aérogare
5	Droit de délaissement exceptionnel	Réalisée	20 Aménagement des abords de l'aérogare
6	Aide à la revente des logements	Réalisée	21 Desserte terrestre de l'aéroport
7	Aide à la mise aux normes actuelles d'insonorisation	Réalisée	22 Financement de la future concession
8	Relocalisation des équipements publics	En cours	23 Préfinancement déjà versé par les compagnies aériennes
9	Politique tarifaire du futur concessionnaire	Intégrée à l'appel d'offres	24 Travaux sur la plateforme d'ici fin 2021
10	Communication de l'état initial de l'environnement	Réalisée	25 Amélioration du stationnement automobile d'ici fin 2021
11	Étude des impacts environnementaux et sanitaires	Intégrée à l'appel d'offres	26 Performance environnementale
12	Émissions de gaz à effet de serre	Réalisée	
Un réaménagement sobre et performant			Une gouvernance ouverte
13	Options de pistes écartées	Réalisée	27 Comité de suivi des engagements de l'Etat et des collectivités territoriales
14	Capacité d'accueil	Intégrée à l'appel d'offres	28 Observatoire de Nantes-Atlantique
15	Allongement de la piste existante	Intégrée à l'appel d'offres	29 Comité de pilotage stratégique
16	Relèvement de l'altitude de survol de Saint-Aignan de Grand Lieu	Intégrée à l'appel d'offres	30 Concertation après l'entrée en vigueur de la future concession
			31 Site internet du projet

**Un participant sur Sli.do s'interroge sur le calendrier et la durée des travaux de réfection de la piste et les conséquences potentielles en termes d'exploitation.**

Nils RAYNAUD indique que les travaux de réfection sont estimés entre 3 et 6 mois, mais ne dispose pas encore de visibilité sur la période précise ni la durée exacte. Durant les travaux, le trafic pourra être reporté sur un autre aéroport, comme celui de Saint-Nazaire.

**Un participant sur Sli.do demande quel est le sens des vents dominants.**

Sylvain RICQ explique que les vents dominants au niveau de l'aéroport de Nantes sont ceux de composantes ouest / sud-ouest, à hauteur de 60 %. Comme les avions atterrissent face au vent, environ 60 % des atterrissages devraient arriver face au sud (en piste 21). Cependant, afin de moins survoler la ville de Nantes, les atterrissages face au nord sont exigés lorsque la composante de vents en provenance du sud a une vitesse inférieure à cinq nœuds. Avec cette exigence, le recours aux atterrissages face au sud correspond à un taux de 35 %, susceptible de s'élever à 50 ou 55 % avec une augmentation du trafic aérien.

Nils Raynaud, directeur du projet Nantes-Atlantique, remercie les participants et les invite à consulter le site internet du projet et s'inscrire à la newsletter pour se tenir informés du projet : [www.reamenagement-nantes-atlantique.fr/](http://www.reamenagement-nantes-atlantique.fr/)

Pour toute question relative aux aides, les participants peuvent contacter le GIP-FCNA : [pref-gipfcna@loire-atlantique.gouv.fr](mailto:pref-gipfcna@loire-atlantique.gouv.fr)