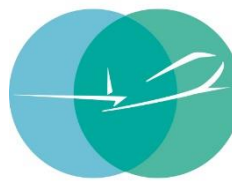


POST-CONCERTATION SUR LE RÉAMÉNAGEMENT DE NANTES-ATLANTIQUE

Compte-rendu de la réunion publique d'information du 30 septembre 2021

Compte-rendu relu par les garantes de la post-concertation



Projet de réaménagement de NANTES-ATLANTIQUE

Paris, le 18 novembre 2021

Note liminaire :

Le présent compte-rendu constitue un résumé des échanges qui ont eu lieu pendant la réunion publique d'information. Les propos tenus par les participants sont accessibles en ligne dans leur intégralité sur le [site internet du projet](#), au travers de la vidéo d'enregistrement de la réunion.

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, sous l'égide des deux garantes désignées par la Commission nationale du débat public, Brigitte Fargevielle et Sylvie Haudebourg.

Quand : Jeudi 30 septembre 2021, de 19h à 21h30 (fin initialement prévue à 21h).

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

Participants : Un pic de connexion à 52 personnes ; environ 45 personnes ont suivi la présentation complète du projet.

Format :

En introduction, *Pascal OTHEGUY*, secrétaire général de la préfecture de la Loire-Atlantique, qui présidait la réunion, a indiqué qu'il n'a pas été possible de programmer ce cycle de réunions publiques d'échanges plus tôt compte tenu de la crise sanitaire et, plus récemment, de la période de réserve électorale.

Pascal OTHEGUY a souligné que l'Etat s'est attaché à maintenir une information et un dialogue constants avec les élus, notamment lors des réunions mensuelles du groupe de contact. Le comité de suivi des engagements de l'Etat s'est aussi réuni le 26 octobre 2020.

Il a observé que les services de l'Etat ont accompli beaucoup de travail depuis la fin de la concertation publique préalable et a rappelé que les aides exceptionnelles annoncées par le Gouvernement sont désormais en place. La consultation publique sur le projet de couvre-feu a été réalisée. L'Etat a approfondi et complété les études techniques.

Pascal OTHEGUY a indiqué que le projet a bien avancé et qu'il était devenu nécessaire d'en informer l'ensemble des parties prenantes. C'est l'objet de la réunion, qui s'est tenue sous l'égide des deux garantes indépendantes désignées par la Commission nationale du débat public. Il a souligné que ce point global sur l'avancement du projet et sur son actualité était aussi l'occasion pour le maître d'ouvrage de répondre aux questions des parties prenantes.

Il a ensuite cédé la parole à la direction générale de l'aviation civile (DGAC), maître d'ouvrage du projet de réaménagement, qui a fait une présentation.

Durant la première partie de la présentation, le directeur du projet de réaménagement de Nantes-Atlantique, Yoann LA CORTE, du projet de réaménagement de Nantes-Atlantique, a présenté les principales composantes du réaménagement de Nantes-Atlantique (dont l'allongement de la piste de 400 mètres et la modernisation de l'aérogare) ainsi que les nouvelles perspectives de trafic et les mesures de lutte contre le bruit (les nouvelles trajectoires d'approche, la modélisation du bruit, le couvre-feu...). À l'issue de ce temps de présentation, un temps de questions/réponses s'est ouvert avec les participants. L'animateur a alterné des questions orales et des questions écrites posées sur Sli.do et sélectionnées avec l'aide d'une garante de la CNDP pour garantir la diversité des questions relayées.

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

Certaines questions écrites n'ont pas pu être traitées en séance. Une réponse leur sera apportée ultérieurement, sur le site internet du projet.

2. LES ÉCHANGES

A. Restitution des échanges après la première phase de présentation portant sur :

- Les composantes du réaménagement de Nantes-Atlantique (dont l'allongement de la piste de 400 mètres et la modernisation de l'aérogare) ;
- Les nouvelles perspectives de trafic et les mesures de lutte contre le bruit (les nouvelles trajectoires d'approche, la modélisation du bruit, le couvre-feu...).

Un participant sur Sli.do ne comprend pas comment Air France peut annoncer l'arrivée de nouveaux avions A220 moins polluants, mais Transavia de son côté des avions plus gros.

Kevin GUITTET, sous-directeur des études, des statistiques et de la prospective, indique que l'arrivée des Airbus A220 chez Air France et de nouveaux avions chez Transavia sont deux sujets indépendants l'un de l'autre. La flotte de Hop! composée majoritairement d'avions de 70 à 100 places sera remplacée par des Boeing 737-800 de Transavia, avec une capacité pouvant aller jusqu'à 180 sièges. Air France accueillera de son côté des Airbus A220, avec une capacité annoncée de 148 sièges, en remplacement de ses Airbus A318 et A319.

Jérémy SAUDRAIS sur Sli.do se demande pour quelles raisons la présentation des mesures de limitation du bruit par la DGAC est focalisée sur les phases d'atterrissage alors que les phases de décollage lui apparaissent plus bruyantes.

Yoann LA CORTE, directeur du projet de réaménagement de Nantes-Atlantique, rappelle que pour les décollages face au sud, des études et des échanges avec les élus sont en cours pour éviter le survol de La Chevrolière. Si son opportunité se confirme, cette nouvelle trajectoire sera soumise à une enquête publique. En revanche, aucune mesure n'a été identifiée comme susceptible d'améliorer les trajectoires des décollages face au nord car les territoires au nord de la piste sont très densément construits. Il n'a donc pas paru possible de définir de nouvelles trajectoires qui éviteraient ces zones, comme c'est le cas pour La Chevrolière. L'approche retenue est de ne pas mettre les territoires en concurrence entre eux. C'est l'une des attentes exprimées par les participants à la concertation de 2019 et l'un des enseignements qu'en a tiré l'État.

Un participant sur Sli.do se demande pour quelles raisons la pente d'approche pour la trajectoire désaxée ne peut pas être augmentée de 3 à 3,5 degrés.

Sylvain RICQ, chef du service navigation aérienne ouest (SNA-O), explique que la pente d'approche ne peut être augmentée à 3.5° pour des raisons techniques et de sécurité en lien avec le type de procédures satellitaires qui seront utilisées sur cette trajectoire. Lors des atterrissages, les avions disposent d'un système d'indicateur de pente d'approche appelé PAPI (*Precision Approach Path Indicator*) commun aux procédures axées et désaxées, leur permettant de visualiser s'ils sont sur une bonne pente. Ainsi, pour des raisons de cohérence, la DGAC a étudié une trajectoire désaxée avec une pente de 3 degrés.

Un participant sur Sli.do se demande si, lorsque les conditions météo sont favorables, la trajectoire d'approche face au sud peut être répartie entre une trajectoire axée et trajectoire désaxée plutôt que l'intégralité des approches se réalisent en approche désaxée. Il regrette que ce soient toujours les mêmes riverains pénalisés par beau temps.

Yoann LA CORTE rappelle que l'estimation de la répartition des vols selon les deux trajectoires de la double approche résulte d'études de sécurité et de navigabilité intégrant l'observation statistique des conditions météorologiques. Aujourd'hui, les approches face au sud se font de façon désaxée par rapport à la piste. Avec l'accroissement du trafic aérien, un système de guidage vertical sera mis en place pour les atterrissages face au sud et des zones aujourd'hui non survolées le seront avec une nouvelle trajectoire dans l'axe de la piste, en cas de conditions météorologiques dégradées. Pour maîtriser l'évolution des nuisances sonores engendrées, la pente d'approche sera relevée à 3,5 degrés et permettra une altitude de survol plus élevée.

Yves HENAFF, habitant au nord de la piste, indique qu'il ne peut pas bénéficier des aides aux riverains tels que le droit de délaissement en raison des bornes temporelles d'éligibilité définies par l'État, alors qu'il se situe à 2,5 kilomètres de la piste. Il constate par ailleurs que les trajectoires d'approche pour les atterrissages face au sud ne sont pas toujours respectées. Il se demande comment et par qui seront contrôlées les futures trajectoires.

Yoann LA CORTE rappelle que les critères d'éligibilité pour le droit de délaissement sont fixés par la loi de finances pour 2020, et ont donc été approuvés par l'Assemblée nationale et le Sénat. Un [outil de géolocalisation](#) de son bien est disponible sur le site internet du projet pour visualiser la zone d'éligibilité. D'autres aides peuvent également être sollicitées telles que l'aide à la revente ou l'aide à l'insonorisation élaborée dans le Plan de Gêne Sonore (PGS). L'État a identifié environ 50 biens éligibles au droit de délaissement, et 1 050 biens éligibles à l'aide à la revente.

Concernant les trajectoires d'approche, Yoann LA CORTE indique que les trajectoires des avions à Nantes-Atlantique n'ont pas été modifiées depuis 2014. Le processus permettant de modifier les trajectoires est un processus long, nécessitant une enquête publique. Avec l'interruption du trafic aérien durant la crise Covid, il est possible que la reprise du trafic accentue cette perception qu'il existerait un changement des trajectoires. En tout cas, lorsque des écarts de trajectoires ont lieu, l'Autorité de surveillance de l'aviation civile est alertée. Si elle constate une infraction, elle transfère le dossier à l'Autorité de contrôle des nuisances aéroportuaires (ACNUSA), qui instruit le cas et détermine l'amende, dont le montant peut atteindre jusqu'à 40 000 euros par manquement. Ce montant est supérieur au chiffre d'affaires effectué par une compagnie aérienne lors d'un vol complet.

Sylvain RICQ, chef du service navigation aérienne ouest (SNA-O), précise également que les avions arrivant en approche désaxée disposent d'une plage d'interception de l'axe de piste entre 2 et 4 kilomètres de la piste, pouvant expliquer certaines variations des trajectoires.

Marc VOLLMER, pilote privé, explique qu'il lui aurait semblé intéressant de comparer les modélisations du bruit avec le trafic de 2018-2019 pour avoir un recul vis-à-vis des prévisions de 2040. Il souhaite également revenir sur les prévisions d'habitants survolés et subissant les nuisances sonores. Selon la réalisation ou non du projet, le nombre d'habitants survolés diminue de 73 200 habitants à 47 400. Il constate une baisse notable, mais qui reste très relative pour les habitants en zone de bruit modéré ou fort : ce chiffre diminue de 9 500 à 8 800. Il demande si cette baisse est acceptable.

Yoann LA CORTE confirme les chiffres mentionnés par le participant. À l'horizon 2040, sans réalisation du projet de réaménagement, 73 200 personnes seraient exposées à un niveau de bruit faible, dont 9 500 personnes dans des zones de bruit modéré ou fort, en moyenne journalière annuelle. Avec la réalisation du projet, 26 000 personnes sortiraient des zones réglementaires d'exposition au bruit et 47 400 personnes seraient exposées aux nuisances sonores. Cette baisse d'exposition au bruit traduit de façon quantitative les effets de l'ensemble des mesures mises en place pour lutter contre le bruit.

Pour les riverains qui continuent d'être exposés à un bruit modéré ou fort, un dispositif d'accompagnement des riverains, comprenant des aides inédites, a été mis en place spécifiquement pour Nantes-Atlantique.

Blandine FORGET s'interroge sur les prévisions de trafic et le nombre de passagers estimés pour 2040. À l'horizon 2040, avec 3 millions de passagers et 15 000 mouvements supplémentaires, elle estime un emport de 233 passagers par avion. Pourtant, dans un rapport publié en juillet 2019, le cabinet spécialisé Trasporti e territorio (TRT) a estimé un emport maximum de 130 passagers par avion. Elle ne comprend pas ce différentiel, et demande si, par conséquent, des plus gros porteurs seront utilisés.

Yoann LA CORTE précise préambule que le projet ne permet pas l'accueil de plus gros porteur qu'actuellement mais qu'en revanche l'évolution de la structure de la flotte permet de faire évoluer l'emport moyen.

KEVIN GUITTET, sous-directeur des études, des statistiques et de la prospective, explique que la structure de la flotte aérienne qui fréquente aujourd'hui l'aéroport évoluera également à l'horizon 2040, si bien que l'emport moyen doit être évalué sur l'intégralité de la flotte, et non sur le différentiel de trafic entre le trafic actuel (avant-crise) et le trafic à l'horizon 2040. A cette échéance, l'emport moyen est estimé par la DGAC à 130 passagers par avion. Dans sa contre-expertise conduite dans le cadre de la concertation sur le réaménagement de l'aéroport, en 2019, le cabinet de conseil italien TRT avait été plutôt positif concernant les prévisions de trafic établies par la DGAC.

B. Restitution des échanges après la seconde phase de présentation portant sur :

- Les aides aux riverains ;
- L'état d'avancement des études environnementales.

Un participant sur Sli.do s'interroge sur la pertinence de continuer à utiliser l'indice de mesure Lden (Level day-evening-night) pour évaluer le bruit. Il ajoute que c'est le bruit maximal qui est le plus impactant pour les riverains et non la moyenne de bruit lissée sur une journée. Le participant habite dans une zone de 45 dB, mais le bruit atteint 80 dB lors du passage des avions.

Yoann LA CORTE explique que dans le cadre de ces premières études, l'indice Lden est le plus adapté pour réaliser des évaluations globales, avec des prévisions de long terme et à l'échelle de la métropole. Dans le cadre de la future enquête publique sur la modification des trajectoires, les études de bruit seront approfondies avec des indicateurs plus précis qui permettront de mieux évaluer les nuisances sonores, et notamment les émergences de bruit.

Un participant sur Sli.do demande si le couvre-feu permettra d'interdire les décollages et les atterrissages de 00h à 6h, car actuellement des avions basés à Nantes atterrissent dans cette plage horaire. Il demande également si les décollages seront étalés à partir de 6h. Il a dénombré 17 décollages entre 6h et 7h en 2020.

Yoann LA CORTE confirme que le couvre-feu interdit tous les décollages et tous les atterrissages entre 00h et 6h. Les seuls vols autorisés à atterrir sur cette plage horaire concernent des situations exceptionnelles, telles qu'une évacuation sanitaire ou un vol militaire. Des atterrissages exceptionnels sont également autorisés si, pour des raisons indépendantes de la volonté de la compagnie aérienne, un avion n'a pas pu atterrir avant l'heure du couvre-feu. La notion juridique de « raisons indépendantes » est précisée par le droit de l'Union Européenne (ex : grèves des compagnies aériennes).

Aucune interdiction de décollage n'est mise en place sur la plage horaire de 6h à 7h. La concertation de 2019 a défini un consensus pour un couvre-feu entre 00h et 6h. Cependant, lorsque le projet d'arrêté sur le couvre-feu a été soumis à la Commission consultative de l'environnement (CCE), des attentes ont été exprimées pour réétudier cette question. L'État a donc pris l'engagement d'étudier l'opportunité d'étendre le couvre-feu de 6h à 7h lorsque sera lancée l'élaboration du prochain PPBE (Plan de prévention du bruit dans l'environnement).

Kevin GUITTET, sous-directeur des études, des statistiques et de la prospective, revient sur le report des vols sur les horaires de jour pour indiquer que le couvre-feu conduira assurément à une baisse de trafic. Certains vols seront annulés et ne pourront pas être reprogrammés, et certaines compagnies aériennes pourraient envisager, pour des raisons de rentabilité, de relocaliser certains avions actuellement basés sur l'aéroport, ce qui induirait des baisses de trafic, y compris hors des plages concernées par le couvre-feu.

Eric sur Sli.do relève que les nuisances sonores augmenteront si le trafic aérien est plus intense. Il demande si le trafic aérien peut être plafonné.

Yoann LA CORTE rappelle que le trafic augmentera pour répondre aux besoins de mobilité mais plusieurs éléments sont à prendre en compte :

- Les hypothèses de trafic désormais prises en compte conduisent à un nombre de mouvement moindre par rapport à celles retenues en 2019 ;
- L'État met en place des mesures de lutte contre le bruit (opérationnelles, d'infrastructure et d'exploitation) permettant de limiter les nuisances sonores et des aides aux riverains situés en zones de bruit modéré à fort.

André sur Sli.do dit ne pas comprendre comment la réduction des nuisances sonores peut être compatible avec le doublement du trafic aérien d'ici 2040.

Yoann LA CORTE rappelle que le trafic aérien ne sera pas doublé à l'horizon 2040 : la DGAC estime une augmentation du nombre de passagers de 7,2 millions en 2019 à 10,7 millions en 2040. L'accroissement du trafic aérien entraînera une augmentation limitée des nuisances sonores.

L'ensemble des mesures de lutte contre le bruit (opérationnelles, d'infrastructure et d'exploitation) prévues par l'État permettent de maîtriser l'évolution du bruit et d'améliorer la situation par rapport à ce qu'elle aurait été sans réalisation du projet de réaménagement. De plus, les candidats à la future concession peuvent proposer des nouvelles mesures pour compléter et améliorer ce dispositif global afin de limiter davantage les nuisances sonores. En effet, le futur concessionnaire pourra inciter les compagnies aériennes à utiliser des procédures de moindre bruit, ou encore prévoir des incitations tarifaires pour que le trafic soit orienté vers des plages horaires moins gênantes pour les populations survolées.

Marc VOLLMER, pilote privé, souhaite revenir sur l'aspect environnemental du projet. Selon ses informations, le prolongement de la piste empièterait sur une zone classée Natura 2000. Il ne comprend pas qu'un projet de réaménagement d'un aéroport puisse surpasser la réglementation relative à ces zones protégées.

Yoann LA CORTE indique que l'allongement de la piste et plus globalement le projet de réaménagement ne pourront pas porter atteinte au lac de Grand Lieu, qui est une réserve naturelle remarquable, classée Natura 2000. En conséquence, l'allongement de la piste n'empiètera pas sur une zone Natura 2000.

Jérémy SAUDRAIS, habitant à Rezé, demande si des mesures seront prises pour éviter le survol de Rezé et le quartier Les Couëts à Bouguenais, comme le décalage du seuil de piste au nord. Il demande par ailleurs si le taxiway sera prolongé au sud.

Yoann LA CORTE explique qu'il n'a pas paru possible de modifier les trajectoires d'approche face au nord car ce sont des zones très densément construites et les nuisances sonores seraient reportées sur d'autres zones également peuplées. Pour les décollages, la seule modification de trajectoire identifiée est la modification des trajectoires face au sud, pour éviter La Chevrolière. De plus, le seuil de piste au nord ne peut pas être décalé car la longueur de piste minimale nécessaire pour les décollages est de 2 900 mètres. À l'horizon 2030, des trajectoires plus souples, telles que les trajectoires courbes, devraient pouvoir être envisagées, avec les nouvelles technologies de guidage des avions, pour éviter de survoler certaines zones.

Un participant sur Sli.do remarque que le futur CHU sera survolé à moins de 300 mètres d'altitude sous la trajectoire désaxée. Il demande si un établissement sanitaire peut être survolé à une basse altitude.

Yoann LA CORTE confirme que le futur CHU pourra être survolé, mais avec une réglementation spécifique définie selon les zones de bruit. Cet établissement sera implanté sur l'île de Nantes, en zone D du futur Plan d'exposition au bruit (PEB). La règle d'urbanisme établit que toute construction nouvelle est possible en zone D à condition que des mesures de protection contre le bruit aérien soient prises et que le bâtiment soit insonorisé de manière adaptée.

Chrystèle MALARD sur Sli.do souhaite connaître les seuils de décibels définis pour délimiter les zones de bruit faible, modéré et fort.

Yoann LA CORTE explique que le code de l'environnement permet d'établir plusieurs seuils de délimitation des zones de bruit faible, modéré ou fort. La réglementation autorise ainsi à délimiter la zone de bruit modéré à partir de 57 dB, et la zone de bruit fort à 65 dB. En accord avec les élus et Nantes métropole, l'État a défini des limites de zones correspondant à la meilleure protection des riverains. Les limites retenues sont les suivantes :

- La zone de bruit faible est comprise entre 50 et 55 dB ;
- La zone de bruit modéré est comprise entre 55 et 62 dB ;
- La zone de bruit fort à très fort est supérieure à 62 dB.

Ces seuils seront inscrits dans le futur Plan d'exposition au bruit (PEB). Il pourra être réétudié après la déclaration d'utilité publique (DUP) du projet.

Les règles générales d'urbanisme retenues selon les zones de bruit sont les suivantes :

- En zone de bruit faible, toute construction nouvelle doit être insonorisée ;
- En zone de bruit modéré, toute construction nouvelle de maisons individuelles est autorisée mais pas celle des habitats collectifs ;
- En zone de bruit fort à très fort, toute construction d'habitations nouvelles est interdite, sauf exceptions liées à des obligations de services publics ou à des installations nécessaires à l'activité agricole.

André sur Sli.do demande comment l'État détermine la valeur du bien et le montant du droit de délaissement.

Yoann LA CORTE explique que les services de la direction régionale des finances publiques évaluent la situation particulière de chaque bien en fonction de ses caractéristiques pour établir sa valeur de marché. Ils comparent la valeur de marché autour de l'aéroport et la valeur du bien estimé s'il n'était pas situé à proximité de l'aéroport, en prenant une zone de référence en dehors de l'influence de l'infrastructure. L'État paie la différence de prix pour compenser l'éventuelle dépréciation du bien liée à la proximité de l'aéroport.

Un participant sur Sli.do demande quelles seront les suites envisagées par l'État si les études montrent un lien de causalité entre les dépôts de suie et le trafic aérien. Il demande également comment déterminer l'origine de ces suies, à savoir leur temporalité et la génération des avions en cause.

Yoann LA CORTE indique que l'État ne dispose pas des éléments aujourd'hui pour répondre à ces questions. En fonction des observations et du lien de causalité éventuellement établi entre les activités aériennes et les dépôts de suie, l'État reviendra vers les parties prenantes pour rendre compte de la situation. Si un lien de causalité est établi, des études plus approfondies pourront si nécessaire analyser les composants chimiques de ces résidus et établir un lien entre les résidus et la génération des avions.