

18 novembre 2021



RÉUNIONS PUBLIQUES D'INFORMATION SUR LE PROJET DE RÉAMENAGEMENT DE L'AÉROPORT NANTES-ATLANTIQUE – SEPTEMBRE 2021

RÉPONSES AUX QUESTIONS SLI.DO NON POSÉES DURANT LES RÉUNIONS PUBLIQUES

TABLE DES MATIÈRES

INTRODUCTION	3
LES QUESTIONS SLI.DO	3
1. LA DESSERTTE DE L'AÉROPORT.....	3
2. LE CONTRAT DE CONCESSION.....	5
3. L'ALLONGEMENT DE LA PISTE	7
4. LE TRAFIC	10
5. LES APPROCHES.....	12
6. PPBE ET COUVRE-FEU.....	16
7. LES AIDES AUX RIVERAINS.....	19
8. LES MODÉLISATIONS DU BRUIT	20
9. LES ENJEUX ENVIRONNEMENTAUX.....	26
10. LES MODALITÉS DE CONCERTATION	30

INTRODUCTION

La Direction générale de l'aviation civile a organisé fin septembre un cycle de trois réunions publiques d'information pour faire un point d'étape avec le public et les parties prenantes sur le projet réaménagement de l'aéroport Nantes-Atlantique. Ouvertes à toutes et à tous, elles ont réuni plus de 350 participants au total. Ces réunions se sont tenues sous l'égide des deux garantes désignées par la Commission nationale du débat public.

Les trois réunions ont permis à la DGAC de présenter les différents points d'avancement sur le projet, parmi lesquels :

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

Ces réunions ont été l'occasion pour les participants de s'exprimer à la fois à l'oral et à l'écrit via l'outil Sli.do.

Toutes les questions exprimées par l'écrit n'ont pas pu être traitées en séances, malgré un dépassement horaire pouvant atteindre jusqu'à 1h30. Le présent document a vocation à apporter une réponse à l'ensemble de ces questions.

En complément, les comptes-rendus des questions traitées lors de chaque réunion sont disponibles sur le [site Internet du projet](#).

LES QUESTIONS SLI.DO

1. LA DESSERTE DE L'AÉROPORT

1.1. POUR LIMITER LE TRAFIC AÉRIEN, POURQUOI NE PAS DÉVELOPPER LES SOLUTIONS FERROVIAIRES ?

L'État et les collectivités territoriales peuvent agir sur l'offre de desserte terrestre dans l'objectif de développer les liaisons ferroviaires entre plateformes aéroportuaires et les liaisons ferroviaires qui constituent une alternative aux liaisons aériennes. C'est en ce sens qu'a été signé, le 8 février 2019, le Contrat d'avenir entre l'État et la Région Pays de la Loire. Ce contrat prévoit notamment le développement de l'offre routière et ferroviaire pour faciliter l'accès vers les aéroports franciliens et améliorer la mobilité dans le Grand Ouest.

1.2. UNE HALTE FERROVIAIRE À 1 KM AU NORD DE L'AÉROGARE CONSTITUE-T-ELLE RÉELLEMENT ALTERNATIVE À LA VOITURE ? QUELLES SONT LES POSSIBILITÉS DE TRAINS DIRECTS DEPUIS RENNES, ANGERS, LA ROCHE-SUR-YON ET SAINT-NAZAIRE ?

Cette halte située à environ 1 kilomètre au nord de l'aérogare, à l'intersection de la ligne ferroviaire Nantes / Sainte-Pazanne actuelle et de la VM85, sera desservie par un Bus à Haut Niveau de Service (BHNS) reliant Nantes, ainsi que la gare et le quartier de l'aéroport. Cela permettra d'assurer le transport des usagers du mode ferroviaire sur le dernier kilomètre, avec une fréquence moyenne de 10 minutes.

Les modélisations réalisées par les collectivités territoriales à partir des perspectives de trafic et de fréquentation de Nantes-Atlantique ont permis de mettre en évidence que cette halte, combinée au BHNS, répond de manière satisfaisante aux besoins de desserte.

Il n'est pas prévu de liaisons ferroviaires directes au-delà de l'axe Nantes / Pornic / Saint Gilles. La création d'une ligne directe entre la gare de Nantes et l'aéroport a été étudiée mais n'a pas été retenue compte tenu de son coût important et de sa clientèle potentielle limitée au vu des modélisations réalisées.

1.3. LE BOULEVARD PÉRIPHÉRIQUE ÉTANT DE PLUS EN PLUS SATURÉ, D'AUTRES ACCÈS ROUTIERS SONT-ILS PRÉVUS ?

Pour améliorer la desserte du secteur de l'aéroport, l'objectif est de favoriser l'usage des transports en commun et des modes actifs (vélos/piétons) plutôt que l'usage intensif de la voiture individuelle.

À cette fin est prévue la création d'une halte ferroviaire sur la ligne Nantes / Sainte-Pazanne actuelle (au droit de la VM85) avec un cadencement de 30 minutes, combinée à la mise en place d'un Bus à Haut Niveau de Service (BHNS) entre notamment la gare de Nantes et le secteur aéroport, via la Route de Pornic, le périphérique et la VM85 (dont halte ferroviaire), avec une fréquence moyenne de 10 minutes.

Sont également prévus le développement d'axes structurants pour les vélos afin d'améliorer l'accès au quartier de l'aéroport et, plus largement, au pôle économique majeur limitrophe.

Pour garantir une bonne performance du futur BHNS, l'État prévoit de créer, sur le périphérique, dans le cadre du schéma directeur d'agglomération de la gestion du trafic, entre les portes de Bouguenais et de Grand-Lieu, des voies réservées aux transports en commun.

En outre, afin d'améliorer la fluidité du trafic sur le périphérique intérieur dans ce secteur, il est prévu de réaliser une voie d'entrecroisement entre les portes de Retz et de Bouguenais (à l'instar de ce qui a été réalisé au Nord entre les portes d'Orvault et de Rennes).

Enfin des études sont également menées par le Département pour examiner la faisabilité de la création de voies de co-voiturage sur la RD723.

1.4. POURQUOI N'EST-IL PAS PRÉVU DE PROLONGER LE TRAMWAY DE LA NEUSTRIE ET AINSI CONNECTER L'AÉROPORT AU RÉSEAU TAN ? COMMENT L'AÉROPORT SERA-T-IL CONNECTÉ AU RÉSEAU DE TRAMWAY ?

L'option de prolonger la ligne 3 du tramway depuis la Neustrie jusqu'au secteur de l'aéroport a été étudiée par les collectivités territoriales mais n'est pas apparue comme la plus pertinente au regard de l'importance des coûts d'exploitation et d'investissement, des enjeux d'insertion urbaine et paysagère et de la clientèle potentielle.

Le temps de trajet entre l'aéroport et le centre-ville aurait été moins compétitif que celui offert par le bus à haut niveau de service (BHNS).

Le futur BHNS reliant le secteur de l'aéroport et le pôle économique limitrophe sera notamment raccordé au futur pôle de correspondance avec les nouvelles lignes de tramways (6, 7 et 8) au niveau de la route de Pornic ainsi qu'aux lignes 2, 3 et 4 du réseau armature du réseau des transports en commun de l'agglomération nantaise (TAN).

1.5. LES ENTREPRISES ONT BESOIN DE CONNEXIONS VERS LES HUBS ET GRANDES VILLES D'EUROPE. QU'EST-IL PRÉVU POUR Y RÉPONDRE ? COMMENT LES ENTREPRISES PEUVENT-ELLES MIEUX SE FAIRE ENTENDRE DANS LE CADRE DU PROJET DE RÉAMÉNAGEMENT ?

L'aéroport sera réaménagé pour répondre avec sobriété aux besoins, actuels et futurs, de mobilité aérienne des habitants, des entreprises et des territoires dont le rayonnement en Europe et à l'international doit pouvoir s'appuyer sur des connections aériennes performantes.

Les entreprises et leurs représentants, notamment les organisations professionnelles, peuvent faire part de leurs questions et de leurs propositions à l'occasion des phases de concertation, de réunions publiques ou encore d'enquêtes publique relatives au projet.

En outre, ils ont la possibilité de poser toute question et de formuler toute proposition au maître d'ouvrage via le site internet du projet.

2. LE CONTRAT DE CONCESSION

2.1. PEUT-ON AVOIR DES PRÉCISIONS SUR LE CALENDRIER DE LA PROCÉDURE D'APPEL D'OFFRES POUR LA FUTURE CONCESSION : QUAND LES CANDIDATS REMETTRONT LEUR OFFRE FINALE ? QUAND LA DÉCISION INTERVIENDRA-T-ELLE ?

L'État prévoit que la future concession entrera en vigueur à l'été 2022.

2.2. VOUS PRÉVOYEZ QUE LE NOUVEAU CONTRAT DE CONCESSION ENTRE EN VIGUEUR À L'ÉTÉ 2022. COMPTE TENU DE CE DÉLAI, QUAND DOIT ÊTRE PRISE ET NOTIFIÉE L'ATTRIBUTION DU CONTRAT ?

Avant l'entrée en vigueur du contrat, le concessionnaire pressenti doit être désigné puis, notamment, le contrat doit être approuvé par le Conseil d'État. Ce processus nécessite en général plusieurs mois.

2.3. LA FUTURE SOCIÉTÉ CONCESSIONNAIRE VA-T-ELLE RÉELLEMENT POURSUIVRE L'ÉTUDE D'IMPACT DU PROJET ALORS QU'ELLE N'EN TIRERA AUCUN AVANTAGE ?

Le futur concessionnaire aura l'obligation, fixée par le cahier des charges de la concession, de réaliser le dossier d'enquête publique préalable à la déclaration d'utilité publique du projet. Ce dossier comportera notamment l'étude d'impact du projet.

Il s'agit d'une étape réglementaire obligatoire et nécessaire à la poursuite du projet.

2.4. POURQUOI FAIRE APPEL À UNE SOCIÉTÉ PRIVÉE DONT LE BUT NATUREL SERA DE FAIRE DU PROFIT AVEC L'AÉROPORT ?

Aujourd'hui, l'État ne dispose plus en propre des moyens humains pour réaliser par lui-même les travaux nécessaires au réaménagement de l'aéroport. Le rôle de l'État est de définir les besoins et choisir un opérateur privé qui dispose du savoir-faire nécessaire pour satisfaire à ces besoins, dans le cadre d'un cahier des charges précis fixé par l'État.

Par ailleurs, le contrat de concession comportera plusieurs leviers de régulation à la main de l'État permettant, d'une part, de s'assurer que le concessionnaire puisse tirer de la concession un niveau de profit juste et raisonnable et, d'autre part, afin d'écarter tout risque de rente.

2.5. LES RÈGLES DU MARCHÉ PERMETTENT-ELLES DE METTRE EN PLACE UNE RÉGULATION DU TRAFIC ? POUR LIMITER LA CROISSANCE DU TRAFIC, UNE "TAXE CARBONE-BRUIT" EST-ELLE ENVISAGEABLE ?

Le marché de l'aérien étant libre au sein de l'Union européenne, les compagnies aériennes peuvent choisir librement les aéroports qu'elles souhaitent desservir. L'État ne peut donc pas imposer à une compagnie aérienne de desservir un aéroport plutôt qu'un autre.

D'autre part, toute limitation du trafic aérien, lorsqu'elle est envisagée, doit se faire dans le cadre d'une étude d'impact selon l'approche équilibrée, comme le prévoit la réglementation européenne.

C'est pourquoi, dans le cadre du projet de réaménagement de l'aéroport de Nantes-Atlantique, l'État a décidé d'un ensemble de mesures cohérentes visant à limiter les nuisances pour les populations riveraines et les populations survolées, dont la mise en place d'un couvre-feu entre minuit et 6h. Des mesures uniques et sans précédent en France permettent aussi d'accompagner les riverains de l'aéroport, notamment un droit de délaissement et une aide à la cession de logements.

Les aides proposées sont présentées sur le site internet du projet, dans la rubrique "Bénéficiaire des aides" : <https://www.reamenagement-nantes-atlantique.fr/>

2.6. COMMENT PEUT-ON CONSULTER L'APPEL D'OFFRE POUR LA FUTURE CONCESSION DE NANTES-ATLANTIQUE ?

L'appel d'offres pour la future concession de Nantes-Atlantique et de Saint-Nazaire Montoir est régi par des règles de confidentialité strictes, notamment celles posées par le code de la commande publique. Ces règles s'opposent à la communication des pièces de l'appel d'offres pour la future concession tant que cette dernière n'est pas entrée en vigueur.

Après son approbation par le Conseil d'État, le cahier des charges de la future concession sera rendu public et accessible en ligne sur le site internet www.legifrance.gouv.fr

2.7. COMMENT A ÉTÉ APPRÉHENDÉE L'AVIATION GÉNÉRALE DANS LE CAHIER DES CHARGES DE LA FUTURE CONCESSION ?

Le futur concessionnaire devra satisfaire aux besoins de l'ensemble des transporteurs aériens et usagers opérant à Nantes-Atlantique. S'agissant de l'aviation générale, les candidats à la future concession feront part de leurs propositions dans leurs offres.

2.8. DES AÉROPORTS ÉQUIVALENTS (PAR EXEMPLE TOULOUSE OU MONTPELLIER) DISPOSENT D'UN RÉEL TERMINAL D'AFFAIRES ET D'AVIATION GÉNÉRALE. QU'EST-IL PRÉVU À NANTES-ATLANTIQUE ?

Le futur concessionnaire devra satisfaire aux besoins de l'ensemble des transporteurs aériens opérant à Nantes-Atlantique. S'agissant de l'aviation d'affaires, les candidats à la future concession feront part de leurs propositions dans leurs offres.

2.9. DES PISTES CYCLABLES SÉCURISÉES VONT-ELLES ÊTRE CRÉÉES EN DIRECTION DES COMMUNES DU SUD DE L'AÉROPORT ?

Le futur concessionnaire aura l'obligation, fixée par le cahier des charges de la concession, de connecter le réseau de voiries internes à la plateforme aéroportuaire avec le réseau métropolitain, y compris s'agissant des voies cyclables.

2.10. LE SUPER-CONSTELLATION, CLASSÉ MONUMENT HISTORIQUE, ACTUELLEMENT STATIONNÉ DANS L'ENCEINTE DE L'AÉROPORT ENTRE LES BÂTIMENT DE LA MÉTÉO ET DE L'AVIATION CIVILE, RESTERA-T-IL AU MÊME ENDROIT ?

Le Super Constellation est aujourd'hui classé comme bien de retour de la concession, son stationnement se situe sur l'emprise foncière concédée. Il pourra dès lors être relocalisé en tant que de besoin en fonction des projets proposés par les candidats à la future concession.

2.11. LORS DE LA CONCERTATION PRÉALABLE SUR LE RÉAMÉNAGEMENT DE L'AÉROPORT NANTES ATLANTIQUE, J'AVAIS DEMANDÉ DE DÉCIDER L'EMPLACEMENT D'UN FUTUR MUSÉE AÉRONAUTIQUE REGROUPANT LE SUPER-CONSTELLATION, LES COLLECTIONS D'AÉROSCOPE-ATLANTIQUE ET D'AUTRES ASSOCIATIONS. CET EMBLEMMENT EST-IL IDENTIFIÉ ?

Les deux associations n'ont pas encore établi de projet commun qui pourrait se matérialiser sur un emplacement identifié.

2.12. EST CE QUE LA PRÉSENCE D'UN ILS CATIII EST COMPATIBLE AVEC LE REPOUSSAGE DES AVIONS STATIONNÉS AU HALL 4 ?

Les servitudes de l'ILS actuel et de l'ILS qui sera installé pour les atterrissages face au sud ne sont pas impactées par la présence des avions stationnés au hall 4.

3. L'ALLONGEMENT DE LA PISTE

3.1. DE COMBIEN AUGMENTERA L'ALTITUDE DES AVIONS AVEC L'ALLONGEMENT DE LA PISTE DE 400 MÈTRES POUR LES AVIONS ATERRISSANT FACE AU SUD (SURVOL DU NORD LOIRE) ?

L'allongement de la piste de 400 mètres vers le sud permettra d'augmenter la hauteur de survol de 25 mètres environ, à la fois pour les trajectoires désaxées et dans l'axe de la piste.

En plus de cet allongement, des mesures complémentaires permettront d'augmenter encore davantage l'altitude de survol des avions approchant face au sud.

Ainsi, pour les approches dans l'axe de la piste, le décalage du seuil de piste et l'augmentation du degré de la pente du segment d'atterrissage final permettront d'atteindre un gain total de 90 mètres au niveau du centre-ville de Nantes, comparativement au scénario de référence présenté à la concertation (ne prévoyant pas ces mesures complémentaires).

Pour les approches désaxées par rapport à l'axe de la piste, le gain d'altitude total, obtenu par l'allongement de la piste et le décalage du seuil de piste, s'élèvera à +35 m comparativement à la situation actuelle).

3.2. POURQUOI L'ALLONGEMENT DE LA PISTE NE PERMET-IL PAS D'AUGMENTER LA HAUTEUR DE SURVOL DE SAINT-AIGNAN-GRANDLIEU PAR LES AVIONS QUI DÉCOLLENT FACE AU SUD ?

Si les avions décollant face au sud utilisaient la longueur de piste supplémentaire créée par l'allongement, alors ils pourraient décoller à une distance du centre bourg de Saint-Aignan-Grandlieu plus courte qu'actuellement. Cela induirait une augmentation des nuisances sonores pour les habitants du centre bourg.

C'est pourquoi les règles d'utilisation de la piste interdiront aux pilotes d'utiliser l'allongement de la piste pour les décollages face au sud.

3.3. POUR LE DÉVOIEMENT DE LA ROUTE DE LA BRETAGNERIE, POURQUOI NE PAS ÉTUDIER UNE SOLUTION EN TUNNEL/TRANCHÉE COUVERTE PASSANT SOUS LA PISTE ALLONGÉE ?

Une solution en tunnel pour rétablir la route de la Bretagne aurait un impact beaucoup plus élevé sur l'environnement, le paysage et, sans doute, sur le réseau routier compte tenu des pentes admissibles pour la définition du profil longitudinal de la route ainsi rétablie.

3.4. POURQUOI NE PAS UTILISER LA LONGUEUR DE PISTE CORRESPONDANT À L'ALLONGEMENT DE 400 MÈTRES CÔTÉ SUD POUR QUE LES AVIONS DÉCOLLENT PLUS TÔT FACE AU NORD, ET DONC QUE LA HAUTEUR DE SURVOL DE REZÉ ET DE BOUGUENAIS SOIT AUGMENTÉE ET LES NUISANCES SONORES DIMINUÉES ?

Si les avions décollant face au nord utilisaient l'allongement de 400 mètres, les riverains résidant au sud de la piste subiraient une aggravation des nuisances sonores par rapport à la situation actuelle. C'est donc pour éviter une augmentation des nuisances sur le territoire de la commune de Saint-Aignan-Grandlieu que les avions décollant face au nord n'utiliseront pas la longueur de piste créée par l'allongement de 400 mètres.

3.5. NE SERAIT-IL PAS JUDICIEUX D'ACCOMPAGNER L'ALLONGEMENT DE LA PISTE D'UN TAXIWAY OU D'UNE PLATEFORME DE RETOURNEMENT QUI IRAIT JUSQU'À CETTE EXTRÉMITÉ POUR PERMETTRE AUX APPAREILS DE PRENDRE LE VIRAGE AU DÉCOLLAGE PLUS RAPIDEMENT ET DONC DE DÉCOLLER AU DESSUS DU PÉRIPHÉRIQUE À LA PLACE DES COUËTS ?

Si les avions décollant face au nord utilisaient l'allongement de 400 mètres, les riverains résidant au sud de la piste subiraient une aggravation des nuisances sonores par rapport à la situation actuelle. C'est donc pour éviter une augmentation des nuisances sur le territoire de la commune de Saint-Aignan-Grandlieu que les avions décollant face au nord n'utiliseront pas la longueur de piste créée par l'allongement de 400 mètres. Ce point constitue d'ailleurs un engagement de l'État qui doit être respecté.

3.6. L'ALTITUDE DE SURVOL DES AVIONS QUI DÉCOLLENT FACE AU NORD SERA-ELLE AUGMENTÉE ? POUR LES DÉCOLLAGES FACE AU NORD, QU'EST CE QUI VA CHANGER POUR LE VILLAGE DU CHAMP SIÔME ? EST CE QUE LES AVIONS LE SURVOLERONT PLUS HAUT ? OÙ EST-CE QUE LES AVIONS TOURNERONT ?

L'allongement de piste de 400 mètres ne sera pas utilisé par les avions au décollage face au nord. Ainsi l'altitude de survol au-dessus de Champ Siôme ne sera pas modifiée.

Compte tenu de l'urbanisation des territoires situés au nord de l'aéroport, il n'a pas été possible d'identifier de nouvelles trajectoires qui permettraient de réduire les nuisances pour les habitants survolés sans en exposer de nombreux autres. Les trajectoires actuelles de décollage ne seront donc pas modifiées.

Toutefois, le couvre-feu entre minuit et 6h ainsi que l'interdiction des avions les plus bruyants entre 22h et 6h diminueront les nuisances.

Par ailleurs, le futur concessionnaire devra mettre en place une politique tarifaire incitant les compagnies aériennes à utiliser des avions à la performance acoustique élevée.

3.7. L'ALLONGEMENT ET LA RÉFECTION DE LA PISTE NÉCESSITENT-ILS DE FERMER L'AÉROPORT ? SI OUI, PENDANT COMBIEN DE TEMPS ?

La réalisation des travaux de réfection et d'allongement de la piste de l'aéroport nécessitera très probablement d'interrompre la circulation aérienne pendant plusieurs mois.

La durée d'interruption résultera du projet qui aura été proposé par le concessionnaire choisi au terme de l'appel d'offres qui est en cours.

3.8. EN 2013 LA DGAC ESTIMAIT À 3 MOIS LA DURÉE DE FERMETURE DE L'AÉROPORT POUR RÉALISER SA RÉFECTION, AVEC DES CONSÉQUENCES SOCIOÉCONOMIQUES MAJEURES ET DES CONSÉQUENCES NÉGATIVES POUR LES COMPAGNIES AÉRIENNES.

CETTE INTERRUPTION IMPLIQUERA UNE PERTE D'EXPLOITATION. AVEZ-VOUS UNE ÉVALUATION ?

En 2013, la DGAC a réalisé une première évaluation des conséquences socioéconomiques d'une fermeture de la piste, dont elle estimait la durée à au moins 3 mois.

L'évaluation qui a été réalisée en 2013 sera actualisée sur la base du projet qui aura été proposé par le concessionnaire choisi au terme de l'appel d'offres qui est en cours.

Le futur concessionnaire présentera ses conclusions dans le dossier qui sera soumis à l'enquête publique préalable à la déclaration d'utilité publique du projet de réaménagement.

3.9. L'INSTALLATION DE L'ILS EN PISTE 21 NÉCESSITE-T-ELLE DES TRAVAUX AU NORD DE L'EMPRISE DE L'AÉROPORT ?

L'installation du système de guidage vertical des avions (instrument landing système - ILS) au nord de la piste nécessitera de réaliser des travaux à l'intérieur du périmètre aéroportuaire concédé.

3.10. EN DÉCALANT LES SEUILS ACTUELS DE LA PISTE, AU NORD COMME AU SUD, LE FREINAGE DES AVIONS SE FERA SUR UNE LONGUEUR DE PISTE FINALEMENT PLUS COURTE. LE BRUIT NE SERA-T-IL DONC PAS PLUS IMPORTANT ?

Le décalage du seuil n'aura pas d'impact sur la distance de freinage. Même avec un seuil décalé, l'atterrissage pourra s'effectuer sans freinage supplémentaire par rapport à la situation actuelle.

Par ailleurs, le freinage sur la piste est pris en compte dans la modélisation réalisée pour la production des cartes de bruit.

3.11. LE SEUIL SUD DE LA PISTE POUR LES ATTERRISSAGES SERA DÉCALÉ DE 400 MÈTRES VERS LE NORD. PUISQU'IL N'Y A PAS DE CHANGEMENT PRÉVU AU NORD DE LA PISTE, CETTE OPÉRATION EST-ELLE DÉJÀ FAISABLE AVANT LES TRAVAUX DE RÉAMÉNAGEMENT ?

La géométrie actuelle de la piste est compatible avec un déplacement du seuil sud de la piste de 400 mètres vers le nord. Cependant, cette opération s'inscrit dans le cadre du projet global de réaménagement de l'aéroport. C'est pourquoi elle sera réalisée dans le cadre de la future concession.

3.12. QUEL EST L'IMPACT, SUR L'ACCESSIBILITÉ POUR LES AVIONS "HEAVY" (VOLS ANTILLES/CANADA NOTAMMENT), DES 400 MÈTRES DE LONGUEUR DE PISTE DISPONIBLE EN MOINS POUR LA PISTE 03 (SENS SUD-NORD) AVEC LE NOUVEAU SEUIL DÉCALÉ ? MÊME QUESTION AVEC LES 250 MÈTRES EN MOINS POUR LA PISTE 21 (SENS NORD-SUD) ?

Le décalage des seuils d'atterrissage des pistes 03 et 21 induiront une réduction des longueurs de piste disponibles pour les atterrissages. Malgré le décalage des seuils, les longueurs de piste disponibles pour les atterrissages resteront compatibles avec l'accueil de vols longs courriers.

Les longueurs de piste disponibles pour les décollages ne seront pas réduites.

3.13. LA RÉFECTION ET L'ALLONGEMENT DE LA PISTE INTÈGENT-ILS LA CRÉATION D'AIRES DE SÉCURITÉ À CHAQUE EXTRÉMITÉ DE LA PISTE ?

La réfection et l'allongement de la piste tiennent compte de la création d'aires spécifiques pour assurer la sécurité en cas de sortie de piste des avions ainsi que de la création de voies de service. Les réserves d'aire de sécurité répondent à une exigence réglementaire.

3.14. L'ALLONGEMENT DE LA PISTE AU SUD PERMETTRA-T-IL DE RECULER LE POINT FIXE DU DÉBUT DE DÉCOLLAGE POUR SURVOLER PLUS HAUT LA PARTIE NORD DE LA PISTE (BOUGUENAIS, REZÉ) ?

Si les avions décollant face au nord utilisaient l'allongement de 400 mètres, les riverains résidant au sud de la piste subiraient une aggravation des nuisances sonores par rapport à la situation actuelle. C'est donc pour éviter une augmentation des nuisances sur le territoire de la commune de Saint-Aignan-Grandlieu que les avions décollant face au nord n'utiliseront pas la longueur de piste créée par l'allongement de 400 mètres.

3.15. UN ILS EST PRÉVU EN 2022 AVANT L'ALLONGEMENT DE PISTE DE 400 MÈTRES. COMMENT SERONT GÉRÉES CES FUTURES INSTALLATIONS (GLIDE ET LOCALIZER) EN FONCTION DES DÉPLACEMENTS DES SEUILS DE PISTE 21 ET 03 ?

L'installation de l'ILS nécessitera des travaux qui seront réalisés en tenant compte, notamment, du projet global de réaménagement de l'aéroport.

4. LE TRAFIC

4.1. LE RÉAMÉNAGEMENT DE NANTES-ATLANTIQUE PERMET-IL L'AUGMENTATION DU TRAFIC ET JUSQU'À QUEL NIVEAU ?

Les hypothèses de trafic actualisées pour tenir compte, notamment, de la crise sanitaire, retiennent 10,7 millions de passagers annuels à l'horizon 2040 et 77 000 mouvements. Le futur concessionnaire devra réaménager l'aéroport de façon à satisfaire à cette évolution des besoins.

Par ailleurs, le futur concessionnaire devra prendre les mesures conservatoires, notamment foncières, pour que l'aéroport puisse accueillir jusqu'à 15 millions de passagers par an, si nécessaire, aux horizons de très long terme (autour de 2060).

4.2. L'INTERDICTION DE SERVICES AÉRIENS LORSQU'IL EXISTE UNE ALTERNATIVE FERROVIAIRE OFFRANT UN TEMPS DE TRANSPORT DE MOINS DE 2H30 S'APPLIQUE-T-ELLE À TOUTES LES COMPAGNIES AÉRIENNES, Y COMPRIS CELLES À BAS COÛT ?

Cette interdiction s'applique à tous les services aériens réguliers sans distinction.

4.3. EN 2040, DANS LE SCÉNARIO DE RÉFÉRENCE (SANS RÉAMÉNAGEMENT), L'AÉROPORT ATTEINT SA CAPACITÉ. QUELLE EST-ELLE ? QUEL EST LE NOMBRE MAXIMAL DE MOUVEMENTS POSSIBLES CORRESPONDANT À CETTE CAPACITÉ ?

Sans réaménagement, la DGAC estime que l'aéroport devrait atteindre sa limite de capacité autour de 2030. Cette capacité, qui résulte de la conjonction de multiples facteurs, ne devrait pas permettre d'accueillir plus de 8,6 millions de passagers par an et environ 63 000 mouvements.

4.4. AVEC UN TRAFIC DE 77 000 MOUVEMENTS PAR AN, COMBIEN CELA FAIT-IL D'AVIONS PAR HEURE ?

Les hypothèses de trafic actualisées pour tenir compte, notamment, de la crise sanitaire, retiennent 77 000 mouvements à l'horizon 2040. Ce nombre de mouvements est la somme du nombre d'atterrissages (38 500) et de décollages (38 500). Au total, en survol du Nord Loire comme en survol du Sud Loire, la fréquence de survol sera de 6 avions par heure, en moyenne annuelle et en tenant compte du couvre-feu. Cette estimation ressortant de moyennes annuelles, elle peut sensiblement évoluer en fonction des répartitions horaires et saisonnières du trafic aérien. Les effets des pointes de trafic seront étudiés pour l'enquête publique relative à la modification des trajectoires.

1°) Survol du Nord Loire :

Les atterrissages face au sud (survol du Nord Loire) représenteront 55% des atterrissages en moyenne annuelle. Lorsque cette configuration d'atterrissage sera utilisée, elle supportera environ 105 arrivées par jour, en moyenne annuelle. Elle supportera donc 6 avions par heure, soit un avion toutes les 10 minutes.

Chaque trajectoire (axée, désaxée et tronçon final commun), lorsqu'elle sera utilisée, supportera donc aussi, en moyenne journalière, environ 6 avions par heure, soit un avion toutes les 10 minutes.

Les décollages face au nord (survol du Nord Loire) représenteront 45% des décollages en moyenne annuelle.

Lorsque cette configuration de décollage sera utilisée, le tronçon commun des trajectoires de décollage supportera en moyenne environ 6 avions par heure, soit un avion toutes les 10 minutes.

Ensuite, ce flux se répartit sur deux grandes directions, virage vers le nord-est, virage vers le nord-ouest :

- le flux vers le nord-est représente 35% du nombre annuel de décollages, soit un peu moins de 5 avions par heure lorsque la configuration de décollage face au nord sera utilisée ;
- le flux vers le nord-ouest représente 10% du nombre annuel de décollages, soit un peu plus d'1 avion par heure lorsque la configuration de décollage face au nord sera utilisée.

2°) Survol du sud :

Les atterrissages face au nord (survol de Saint-Aignan-Grandlieu) représenteront 45% des atterrissages en moyenne annuelle.

Lorsque cette configuration d'atterrissage sera utilisée, elle supportera environ 105 avions par jour, en moyenne annuelle. La trajectoire supportera donc environ 6 avions par heure en moyenne journalière, soit un avion toutes les 10 minutes.

Les décollages face au sud (survol de Saint-Aignan) représenteront 55% des décollages en moyenne annuelle.

Lorsque cette configuration de décollage sera utilisée, le tronçon commun des trajectoires de décollage supportera en moyenne journalière environ 6 avions par heure, soit un avion toutes les 10 minutes.

Ensuite, ce flux se répartit entre deux grandes directions, virage vers le sud-est, virage vers le sud-ouest :

- le flux vers le sud-est représente 41% du nombre annuel de décollages, soit un peu moins de 5 avions par heure, soit environ 1 avion toutes les 25 minutes, lorsque la configuration de décollage face au sud sera utilisée ;
- le flux vers le sud-ouest représente 14% du nombre total de décollages, soit un peu plus d'1 avion par heure, lorsque la configuration de décollage face au sud sera utilisée.

4.5. EN 2013, LA DGAC AVAIT ÉTABLI DES PRÉVISIONS DE TRAFIC JUSQU'EN 2050 ET DÉSORMAIS ELLES SONT LIMITÉES JUSQU'À 2040. POURQUOI LES NOUVELLES PRÉVISIONS NE VONT-ELLES PAS AU-DELÀ DE 2040 ?

L'exercice de prévision de trafic est très incertain au-delà d'un horizon de 20 ans, spécialement dans le cas du transport aérien. Pour ces raisons, la DGAC n'a pas souhaité présenter des hypothèses de trafic dont le niveau de vraisemblance serait trop bas. Pour tenir compte de ces incertitudes et de l'arrivée à échéance du contrat de concession vers 2060, la DGAC prévoit que le futur concessionnaire prenne des mesures conservatoires, notamment foncières, afin de permettre l'accueil à très long terme de jusqu'à 15 millions de passagers annuels, si cela devait finalement s'avérer nécessaire.

4.6. EST-CE QUE LE NOMBRE ANNUEL DE PASSAGERS SERA DE 15 MILLIONS EN 2030 ? QUEL SERA LE TRAFIC EN 2060, À LA FIN DE LA FUTURE CONCESSION ?

Les hypothèses de trafic actualisées pour tenir compte, notamment, de la crise sanitaire, retiennent environ 9 millions de passagers annuels et 66 000 mouvements à l'horizon 2030.

À l'horizon 2040, les hypothèses retenues sont 10,7 millions de passagers annuels et 77 000 mouvements.

Par ailleurs, le futur concessionnaire devra prendre les mesures conservatoires, notamment foncières, pour que l'aéroport puisse accueillir jusqu'à 15 millions de passagers par an, si cela devait finalement s'avérer nécessaire, aux horizons de très long terme correspondant à l'horizon de la fin du nouveau contrat de concession (autour de 2060).

Toutefois, au-delà de l'horizon 2040, les incertitudes sont très grandes et il n'est pas possible de retenir une hypothèse de trafic qui présente le même niveau de vraisemblance que celles formulées pour les horizons 2030 et 2040.

4.7. EST-CE QUE PLUS LES AVIONS SONT GROS PLUS ILS FONT DE BRUIT ?

La performance acoustique des avions peut varier en fonction de leur masse mais elle est aussi largement déterminée par le mode de propulsion (avions à hélices, turbos réacteurs) et par la génération de l'avion et de ses moteurs. Les avions Neo de la famille A320, qui sont équipés de moteurs de nouvelle génération, sont par exemple moins bruyants que ceux de la génération précédente (gain acoustique d'environ 15 EPNdB [*Effective perceived noise in decibels*]). L'Airbus A350 Neo, qui est un gros porteur, a par exemple une performance acoustique meilleure que certains avions plus petits mais plus anciens et une performance acoustique équivalente à celles des Airbus A320 de la génération précédant les Neo.

4.8. DES PRIX D'APPELS D'UNE DIZAINE D'EUROS, EST-CE DURABLE ? N'EST-IL PAS POSSIBLE DE TAXER CE TYPE DE VOLS POUR AMÉLIORER LES AIDES AUX CITOYENS ?

La fixation d'un prix plancher est contraire au principe de liberté tarifaire inscrit dans le règlement CE n°1008/2008 et ne peut être mise en place simplement. L'article 144 de la loi Climat et Résilience prend acte de cette difficulté et demande à l'État de se fixer comme objectif de lutter contre la vente à perte des billets d'avion et de rendre compte de ses démarches dans un rapport au Parlement.

5. LES APPROCHES

5.1. POURQUOI LES NOUVELLES TRAJECTOIRES N'ENTRERONT-ELLES EN VIGUEUR QU'EN 2023 ?

Les études techniques et de sécurité nécessaires à la validation de la "double approche" ont été plus longues à réaliser qu'initialement prévu. C'est pourquoi le calendrier de mise en service des futures trajectoires est un peu décalé également.

Les futures trajectoires entreront en service mi-2023, après la tenue d'une enquête publique.

5.2. COMMENT ÉVOLUERA LA RÉPARTITION DES ATTERRISSAGES SELON LES DEUX SENS D'UTILISATION DE LA PISTE (QFU 21 ET QFU 03) ? POURQUOI ?

Compte tenu de l'intensification du trafic, la répartition actuelle, selon le sens d'utilisation de la piste, des vols à l'atterrissage va évoluer. Actuellement, 40% des vols atterrissent face au sud (en survol de Nantes). À l'horizon 2040, la DGAC estime que cette proportion sera portée à 55%, 45% des atterrissages se faisant donc face au nord (en survol de Saint-Aignan-Grandlieu).

5.3. VOUS PRÉVOYEZ QUE 27,5% DES ATERRISSAGES AURONT LIEU EN DÉSAXÉ ET 27,5% DANS L'AXE. CELA CORRESPOND À COMBIEN D'AVIONS ? CONCERNANT LE QUARTIER DE L'ERAUDIÈRE, LES AVIONS SERONT À QUELLE HAUTEUR ?

À l'horizon 2040, les nouvelles hypothèses de trafic, intégrant notamment les effets de la crise sanitaire, retiennent 77 000 mouvements, atterrissages et décollages confondus, soit 38 500 atterrissages par an, par le nord et par le sud. Lorsque l'une des deux trajectoires, axée ou désaxée sera utilisée, elle supportera environ 6 avions par heure, en moyenne annuelle et en tenant compte du couvre-feu.

Cette estimation ressortant de moyennes annuelles, elle peut sensiblement évoluer en fonction des répartitions horaires et saisonnières du trafic aérien.

Les effets des pointes de trafic seront étudiés lors de l'enquête publique relative à la modification des trajectoires.

5.4. LA DOUBLE TRAJECTOIRE RÉPARTIT LES NUISANCES SUR NANTES, MAIS LES 2 TRAJECTOIRES SE REJOIGNENT AUX COUÛTS ET LA POPULATION SERA SURVOLÉE PAR 55% DES AVIONS AVEC UN DOUBLEMENT DES MOUVEMENTS. QUEL SERA L'IMPACT POUR LES POPULATIONS SURVOLÉES ?

Le résultat de la modélisation du bruit permet d'estimer le nombre de personnes qui seront exposées à 50 dB Lden (décibels Level day-evening-night) à l'horizon 2040, en moyenne journalière.

Sur cette base, en moyenne journalière, en l'absence de réalisation du projet de réaménagement et des mesures de protection contre le bruit qu'il prévoit, 6 200 Bouguenaisiens seraient exposés à un niveau de bruit compris entre 50 et 55 dB (Lden), 6 400 à un niveau de bruit compris entre 55 et 62 dB (Lden) et 140 à un niveau de bruit supérieur à 62 dB (bruit fort).

Avec la réalisation du projet et des mesures de protection qu'il prévoit, en moyenne journalière 5 600 Bouguenaisiens seraient exposés à un niveau de bruit compris entre 50 et 55 dB (Lden), 6 700 à un niveau de bruit compris entre 55 et 62 dB (Lden) et 120 à plus de 62 dB. Globalement, le niveau de bruit apparaît donc maîtrisé par rapport à la situation sans réalisation du projet.

Au niveau des Couëts où les deux trajectoires axée et désaxée se rejoignent, le flux d'avions à l'atterrissage sera, en moyenne annuelle à l'horizon 2040, d'environ 3 avions par heure.

5.5. POURQUOI LES AVIONS QUI DÉCOLLENT FACE AU SUD NE DÉCOLLENT-ILS PAS TOUT DROIT AU DESSUS DU LAC ?

Les procédures de décollage face au sud (comme face au nord) respectent des critères de construction réglementaires permettant de répondre aux exigences de sécurité.

Ces procédures prévoient un premier segment dans l'axe de la piste puis une mise en virage, en fonction de la destination de l'avion, une fois atteinte une hauteur minimale. Dans le cas des décollages face au sud, le point de virage est fixé le plus longtemps possible après le moment du décollage, afin de réduire les impacts sonores.

Fixer le virage encore plus longtemps après le moment du décollage générerait des conflits avec les trajectoires des vols à l'arrivée, ce qui n'est pas acceptable pour des raisons de sécurité.

5.6. QUELLES SERONT LES NOUVELLES ZONES SURVOLÉES PAR LES AVIONS AVEC LA DOUBLE APPROCHE ?

Les zones survolées figurent sur les infographies représentant les nouvelles trajectoires. Une première analyse du bruit prévisible sur ces zones est disponible via la carte de bruit résultant de la simulation du futur plan d'exposition au bruit.

Ces analyses seront complétées et présentées dans le dossier qui sera soumis à l'enquête publique portant sur la modification des trajectoires. Celle-ci sera un préalable à leur mise en service opérationnel mi-2023.

5.7. LA DOUBLE APPROCHE VA-T-ELLE FINALEMENT EXPOSER DEUX FOIS PLUS DE PERSONNES AUX NUISANCES SONORES ?

Le résultat de la modélisation du bruit permet d'estimer le nombre de personnes qui seront exposées à 50 db (Lden) à l'horizon 2040. Sur cette base, en l'absence de réalisation du projet de réaménagement et des mesures de protection contre le bruit qu'il prévoit, 50 000 Nantais seraient exposés à un niveau de bruit compris entre 50 et 55 dB (Lden) et aucun résident de Nantes ne serait exposé à un niveau de bruit supérieur à 55 dB (Lden).

La double approche permet quant à elle de diminuer le nombre de Nantais exposés à un niveau de bruit compris entre 50 et 55 dB (Lden) à 24 000 en moyenne journalière, aucun Nantais n'étant exposé à un niveau de bruit supérieur.

Cette double approche permet d'éviter une remise dans l'axe complète tel que présentée dans le cadre de la concertation de 2019, réduisant ainsi de 41 % le nombre de Nantais qui seront exposés à un niveau de bruit compris 50 et 55 dB (Lden) avec la réalisation du projet (moyenne journalière).

Ces analyses seront complétées et présentées dans le dossier qui sera soumis à l'enquête publique portant sur la modification des trajectoires. Celle-ci sera un préalable avant leur mise en service opérationnel mi-2023.

5.8. DES SOLUTIONS PROCHES DE LA DOUBLE APPROCHE SONT-ELLES DÉJÀ EN PLACE SUR D'AUTRES AÉROPORTS EUROPÉENS ?

Il existe des systèmes comparables, y compris en France. Par exemple à Nice face à l'est, par très beau temps, la procédure survole la mer, par conditions météorologiques moins favorables, elle survole le cap d'Antibes (ILS).

5.9. COMBIEN DE TEMPS VA DURER LA DÉROGATION POUR L'APPROCHE DÉSAXÉE EN QFU 21 ? CE TYPE D'APPROCHE EST-IL SÉCURISÉ ? SERA-T-IL INTERDIT DANS LE FUTUR ?

L'autorité de surveillance de la sécurité a validé le principe de la double approche par le nord (au vu de l'étude de sécurité) et donc son caractère pérenne. La dérogation s'appuie sur la mise en œuvre d'un dispositif sécurisé en amélioration par rapport au dispositif actuel (approche désaxée par beau temps et approche axée avec guidage vertical par conditions météorologiques défavorables). La durée de dérogation ne présente plus de caractère problématique puisqu'elle est fiabilisée par l'utilisation de l'ILS et par les conditions de mise en œuvre de la procédure de double approche. Le type de double approche choisi n'a pas vocation à être interdit et la création de nouvelles procédures satellitaires permettra de consolider le concept de procédures adaptées à l'environnement et fiables.

5.10. POURQUOI NE PAS AUGMENTER LA PENTE D'ATTERRISSAGE POUR L'APPROCHE DÉSAXÉE EN QFU 21 ?

Le niveau de la pente de la trajectoire désaxée en QFU21 est contraint par le fait que la procédure est désaxée. En raison du désaxage, cette procédure est soumise à des critères de sécurité plus protecteurs. Le niveau de la pente doit aussi tenir compte du niveau de performance du moyen de guidage dans le plan vertical qui sera utilisé pour cette trajectoire désaxée. En conséquence de ces éléments, la pente actuelle, qui est de 3,1°, sera portée à 3.3°.

5.11. QUE FAUDRAIT-IL FAIRE ULTÉRIEUREMENT POUR AUGMENTER L'ANGLE DE PENTE DE 3° À 3,5° LORS DES ATTERISSAGES FACE AU NORD ?

Saint-Aignan est situé si proche du seuil que l'effet de l'augmentation de la pente serait négligeable.

C'est pour cela que l'État a décidé de décaler le seuil sud de 400 mètres vers le nord, afin d'améliorer la situation des habitants de Saint-Aignan.

5.12. AFIN DE RÉDUIRE LE BRUIT AUX DÉCOLLAGES, POURQUOI LES AVIONS NE S'ÉLÈVENT-ILS PAS PLUS HAUT PLUS TÔT AU-DESSUS DE SAINT-AIGNAN-GRANDLIEU ?

En termes de conduite machine, dont la gestion de la vitesse et de la pente de montée, les pilotes doivent respecter les recommandations de l'OACI pour réduire l'impact sonore sur les riverains.

5.13. QUELLES MESURES SONT PRÉVUES POUR LIMITER LES NUISANCES DES DÉCOLLAGES FACE AU NORD ?

Compte tenu de l'urbanisation des territoires situés au nord de l'aéroport, il n'a pas été possible d'identifier de nouvelles trajectoires qui permettraient de réduire les nuisances pour les habitants survolés sans en exposer de nombreux autres.

Toutefois, le couvre-feu entre minuit et 6h ainsi que l'interdiction des avions les plus bruyants entre 22h et 6h diminueront les nuisances.

Par ailleurs, le futur concessionnaire devra mettre en place une politique tarifaire incitant les compagnies aériennes à utiliser des avions à la performance acoustique élevée.

5.14. LES INFOGRAPHIES SONT-ELLES À L'ÉCHELLE ?

Les infographies présentant les altitudes de survol conservent les proportions réelles selon l'axe vertical. Les propositions réelles selon l'axe horizontal sont également respectées. Cependant, les échelles graphiques selon l'axe horizontal et l'axe vertical sont différentes, afin de pouvoir faire figurer les principales informations sur un seul et unique schéma.

5.15. DE COMBIEN L'ALTITUDE DE SURVOL AU NIVEAU DU QUARTIER DE LA CRÉATION ET DE L'ÉCOLE D'ARCHITECTURE SERA-T-ELLE AUGMENTÉE ?

L'École nationale supérieure d'architecture de Nantes se situe sous la trajectoire désaxée. L'altitude de survol sera augmentée de 35 mètres avec la mise en place des nouvelles trajectoires dont la mise en service est prévue mi-2023.

5.16. L'ILS DE LA PISTE 21 SERA-T-IL DE CATÉGORIE III ? EST-CE COMPATIBLE AVEC LE RELÈVEMENT DE LA PENTE D'APPROCHE À 3,5° ?

L'ILS de la piste 21 sera de catégorie I, compatible avec le relèvement de la pente d'approche à 3,5°.

5.17. LE NOUVEL ILS POUR LA PISTE 21 SERA-T-IL SOUMIS À UNE ENQUÊTE PUBLIQUE ?

Les travaux nécessaires à l'implantation du système de guidage vertical (Instrument landing system - "ILS") de la piste 21 devront s'inscrire dans le cadre posé par le code de l'environnement et pourront nécessiter une enquête publique à ce titre.

Par ailleurs, les nouvelles trajectoires d'approche pour les atterrissages, et notamment la "double approche", feront obligatoirement l'objet d'une enquête publique avant leur entrée en vigueur mi-2023.

5.18. QUELS CRITÈRES PERMETTENT DE QUALIFIER LE TEMPS DE "BEAU" OU DE "DÉGRADÉ" AFIN DE CHOISIR L'APPROCHE DÉSAXÉE OU CELLE AXÉE EN 21 ? EST-CE QUE CE SERONT LES MINIMAS ACTUELS DE LA PROCÉDURE LNAV ?

Les temps de sera qualifié de "beau " si la hauteur de la base des nuages est d'au moins 1500 pieds de plafond (500 mètres) et si la visibilité horizontale est d'au moins 5 000 mètres. Ces valeurs sont bien supérieures aux minima de la procédure désaxée actuelle (dite "LNAV21").

5.19. SI UN PILOTE DEMANDE À ATTERRIR DANS L'AXE FACE AU SUD ALORS QUE LES CONDITIONS MÉTÉOROLOGIQUES SONT FAVORABLES, SERA-T-IL AUTORISÉ PAR LA TOUR DE CONTRÔLE ? COMMENT LES COMPAGNIES SERONT-ELLES CONTRAINTES DE SUIVRE LES RÈGLES DE LA DOUBLE APPROCHE ?

À un instant donné, il y aura une seule procédure en service : soit la désaxée pour tout le monde (beau temps), soit l'axée pour tout le monde (conditions météorologiques défavorables). Cela permet à tous les vols de suivre le même flux. Pour un vol particulier, à part en cas d'urgence qui doit pouvoir être justifiée a posteriori (auquel cas les autres vols peuvent être impactés et par exemple retardés), un pilote doit suivre la procédure en service.

La procédure est mise en œuvre par le service de circulation aérienne en fonction des conditions opérationnelles (donc en fonction des données météo). Ces éléments seront communiqués aux pilotes via l'information aéronautique officielle.

5.20. HABITANTS DES SORINIÈRES, NOUS SOMMES ÉTONNÉS DE L'ALTITUDE DE CERTAINS APPAREILS QUI CRÉENT UNE FORTE NUISANCE, NOTAMMENT DÈS 6H LORS DU PREMIER VOL. CERTAINS APPAREILS NE RESPECTENT-ILS PAS LES ALTITUDES MINIMALES ? OU BIEN CES DERNIÈRES PEUVENT-ELLES ÊTRE AUGMENTÉES ?

Les trajectoires actuellement en service n'ont pas été modifiées depuis 2014. Toute personne qui observe un vol qui leur semble ne pas respecter les trajectoires habituelles a la possibilité de le signaler en premier lieu au guichet unique mis en place pour répondre aux riverains, qui consultera en tant que de besoin l'autorité de surveillance de la sécurité de l'aviation civile et aussi éventuellement le SNA-O. L'autorité de surveillance, en cas de suspicion de manquement, pourra constituer un PV d'infraction qu'elle transmettra à l'autorité de contrôle des nuisances aéroportuaires (ACNUSA), laquelle dispose d'un pouvoir de sanction et peut, en fonction de la gravité du manquement, infliger jusqu'à 40 000 € d'amende.

6. PPBE ET COUVRE-FEU

6.1. COMMENT SERA MODIFIÉ LE PPBE SI LES PRÉVISIONS DE TRAFIC SONT FINALEMENT DÉPASSÉES ?

Le PPBE doit être révisé tous les 5 ans. Comme cela est prévu dans la partie "Modalités de réalisation du bilan" figurant dans le PPBE, si les hypothèses de trafic sur lesquelles le PPBE actuel se fonde s'avèrent finalement substantiellement dépassées, le constat pourra en être fait à l'occasion du bilan à mi-parcours que l'État a prévu en 2022. Il en sera tenu compte ensuite pour l'élaboration du PPBE suivant.

6.2. LE COUVRE-FEU CONCERNE-T-IL À LA FOIS LES DÉCOLLAGES ET LES ATERRISSAGES ?

Le couvre-feu s'applique à l'ensemble des mouvements : le principe général est que les atterrissages et les décollages seront interdits entre minuit et 6h.

6.3. LE COUVRE-FEU S'APPLIQUERA-T-IL AUX AVIONS BASÉS ÉGALEMENT ?

Le couvre-feu s'applique à l'ensemble des compagnies aériennes qui opèrent à Nantes-Atlantique.

6.4. EST-CE QUE L'AMPLITUDE HORAIRE DU COUVRE-FEU (6H) PERMET DE RESPECTER LES PRESCRIPTIONS DE L'OMS EN MATIÈRE DE DURÉE DE SOMMEIL ?

Pour un adulte, les autorités sanitaires recommandent habituellement 7 heures minimales quotidiennes de sommeil pour une bonne récupération. L'arrêté de restrictions d'exploitation du 28 septembre 2021 instaure à Nantes-Atlantique un couvre-feu de minuit à 6h et interdit les avions les plus bruyants de 22h à 6h. Il contribuera donc à permettre le respect de cette recommandation.

6.5. LES RÉACTEURS DES AVIONS QUI FERONT LA QUEUE EN ATTENDANT 6H00 POURRAIENT AUGMENTER NUISANCES. EST-CE LE COUVRE FEU PRENDRA EN COMPTE LES MOUVEMENTS AU SOL DES AVIONS ?

L'heure prise en compte pour le décollage est l'heure à laquelle les aéronefs quittent le point de stationnement. Ainsi, il est interdit de quitter le point de stationnement avant 6h.

Il ne devrait donc pas y avoir de mouvements au sol avant 6h (à l'exception d'aéronefs répondant aux critères fixés par l'arrêté : exemptions ou raisons indépendantes de la volonté des transporteurs).

Par ailleurs, il est à noter que pour les arrivées, l'heure prise en compte est l'heure de toucher des roues.

6.6. LE COUVRE-FEU ENTRE MINUIT ET 6H CONDUIRA-T-IL À REPORTER DES VOLS PENDANT LA JOURNÉE ET DONC À AUGMENTER LE BRUIT PENDANT LA JOURNÉE ?

Dans le cadre de l'étude d'impact selon l'approche équilibrée, un des objectifs était une réduction des nuisances sonores particulièrement prononcées sur la période nocturne, sans pour autant reporter le niveau de bruit sur la journée. Un report de certains vols est possible, notamment en favorisant un meilleur respect de la programmation et, plus généralement, les programmations moins tardives.

Cependant, cela dépendra aussi des stratégies d'adaptation des compagnies.

Selon les résultats des modélisations, les restrictions permettront de réduire de manière significative la population exposée au niveau de bruit de plus de 55 dB(A) en journée. Cette baisse de plus de 9 % représente plus de 1 000 personnes. La baisse est encore plus significative la nuit avec une baisse de plus de la moitié de la population exposée à un niveau de bruit supérieure à 50 dB(A) (baisse de plus de 53 %).

6.7. POURQUOI NE PAS ÉTENDRE LE COUVRE-FEU JUSQU'À 7H, CE QUI CORRESPOND À L'HEURE DE RÉVEIL DE LA PLUPART DES GENS ?

L'État a pris l'engagement d'étudier l'opportunité d'étendre le couvre-feu sur la plage horaire 6h-7h à l'occasion de l'élaboration du futur plan de prévention du bruit dans l'environnement (PPBE) de Nantes-Atlantique.

Par ailleurs, l'arrêté instaurant le couvre-feu comporte déjà deux mesures incitant respectivement à programmer les vols avant 23h30 et après 6h30.

6.8. POURQUOI NE PAS INTERDIRE LES AVIONS BRUYANTS 24H/24 ?

Le règlement (UE) n° 598/2014 fixe la procédure à suivre pour l'introduction de nouvelles restrictions d'exploitation liées au bruit sur un aéroport.

L'objectif de l'étude d'impact selon l'approche équilibrée (EIAE) est d'identifier quelles nouvelles restrictions d'exploitation de la plateforme permettraient d'atteindre l'objectif de réduction des nuisances sonores fixé préalablement pour répondre au problème de bruit identifié, en évaluant les différents impacts (acoustiques, sanitaires, socio-économiques) pour vérifier si les solutions envisagées sont proportionnées aux conséquences qui en découleront.

La consultation a fait ressortir un problème de bruit sur la période nocturne et ainsi de définir des objectifs de réduction des nuisances sonores pour cette période. Il n'a donc pas été question dans cette étude d'analyser l'impact de restrictions d'exploitation sur la journée complète.

Selon la réglementation européenne et le principe fixé au niveau international par l'OACI de l'approche équilibrée, les mesures de restrictions doivent être prises en dernier recours, de manière mesurée et proportionnée par rapport au(x) problème(s) de bruit identifié(s).

6.9. LE COUVRE-FEU BAISSÉ LA MOYENNE DE BRUIT CALCULÉE SUR UNE JOURNÉE (INDICE LDEN). MALGRÉ LE COUVRE-FEU, LE BRUIT DE JOUR SERA-T-IL DONC LE MÊME QU'ACTUELLEMENT ?

Sur la base du trafic observé en 2019, la DGAC a estimé qu'en moyenne journalière environ 40 600 personnes étaient exposées à un niveau de bruit d'au moins 50 dB (Lden). La modélisation de la situation avec projet et application du couvre-feu à l'horizon 2040 conclut que ce chiffre devrait s'établir à 47 400, soit une augmentation de 17% du nombre de personnes exposées par rapport à 2019.

Les études concluent aussi que sans réalisation du projet et des mesures de protection contre le bruit qu'il prévoit (en particulier sans le couvre-feu), environ 73 300 personnes seraient exposées à au moins 50 dB (Lden), soit 26 000 personnes de plus qu'avec réalisation du projet, en moyenne journalière.

Ces chiffres montrent que bien qu'à l'horizon 2040 le nombre de personnes exposées augmente de manière limitée par rapport à la situation observée en 2019, les mesures de protection prévues par le projet diminuent notablement l'exposition au bruit par rapport à la situation de référence.

Des analyses plus approfondies du bruit seront réalisées à l'occasion de l'enquête publique portant sur la modification des trajectoires.

6.10. QUELS SONT LES MODÈLES D'AVIONS BRUYANTS QUI SERONT INTERDITS ENTRE 22H ET 6H ?

Sur la base des avions en circulation à Nantes-Atlantique en 2019, sur la période de nuit (22h-6h), les restrictions imposées, à savoir l'interdiction des aéronefs de chapitre 3 et de marge acoustique cumulée inférieure à 13EPNdB, les modèles d'avion qui seront désormais interdits sont les suivants :

- BOEING 737 NG, 800 WINGLETS
- AIRBUS A321, 210 (CFM)
- EMBRAER 175, ST
- BOEING 737 (CFMI), 400SF

7. LES AIDES AUX RIVERAINS

7.1. POUR L'AIDE À LA REVENTE, QUELLES SONT LES MODALITÉS DE CALCUL DE L'AIDE ? À COMBIEN PEUT-ON ESTIMER LE MONTANT DE L'AIDE ?

Pour déterminer le montant de l'aide à la revente, la direction régionale des finances publiques estime à quel prix le logement aurait pu être vendu si l'aéroport n'avait pas été maintenu sur le site existant. L'estimation de ce prix théorique est réalisée à partir d'observations du marché immobilier autour de l'aéroport et dans une zone de comparaison éloignée de l'aéroport. Le montant de l'aide est égal à la différence entre le prix théorique auquel le logement aurait pu être vendu et le prix réel de vente.

La méthode de calcul est précisée sur le site internet du projet de réaménagement dans la rubrique "Bénéficiaire des aides".

7.2. POURQUOI LE DROIT DE DÉLAISSEMENT NE CONCERNE-T-IL PAS LES HABITANTS AYANT ACHETÉ LEUR LOGEMENT AVANT 2010 ?

Cette condition est posée par la loi. Le droit de délaissement vise à aider les propriétaires qui, de bonne foi, ont acheté un logement proche de l'aéroport alors que l'on pouvait raisonnablement supposer que le transfert de l'aéroport à Notre-Dame-des-Landes était devenu irréversible. L'entrée en vigueur du contrat de concession marque en effet le début de l'exécution de certains travaux en vue du transfert. En revanche, le droit de délaissement ne vise pas à réparer les conséquences de la présence de l'aéroport depuis sa création.

7.3. DE QUELLES AIDES PEUVENT BÉNÉFICIER LES ÉCOLES EXPOSÉES AUX NUISANCES SONORES AÉRIENNES ?

L'État a pris l'engagement d'accompagner la mairie de Saint-Aignan-Grandlieu dans l'élaboration d'un projet de relocalisation des trois écoles du centre bourg ainsi que la mairie de Bouguenais s'agissant de la relocalisation du collège de la Neustrie.

Plus généralement, les établissements scolaires situés dans le zonage du plan de gêne sonore (PGS) sont éligibles à une aide en vue de la réalisation de travaux d'insonorisation.

7.4. COMMENT CONTACTER LE GIP-FCNA POUR BÉNÉFICIER DE L'AIDE À L'INSONORISATION ? QUELLES SONT LES AIDES POSSIBLES ?

Le GIP-FCNA peut être contacté via le site internet du projet de réaménagement, via le site internet de la préfecture ainsi que :

- par mail : pref-gipfcna@loire-atlantique.gouv.fr
- par courrier : Fonds de compensation Nantes-Atlantique, 6 quai Ceineray, 44000 Nantes

Les aides exceptionnelles proposées aux riverains sont le droit de délaissement, l'aide à la revente, l'aide à la mise aux normes actuelles d'insonorisation, et l'aide complémentaire de 10% à celle permise par le plan de gêne sonore.

Ces aides exceptionnelles complètent celles de droit commun permises par le plan de gêne sonore.

Les informations sur les aides aux riverains sont accessibles en ligne sur le site internet du projet de réaménagement, rubrique "Bénéficiaire des aides".

7.5. L'AIDE À LA REVENTE ET LE PRIX D'ACHAT DANS LE CAS DU DÉLAISSEMENT SONT-ILS CALCULÉS À PARTIR D'UNE VALEUR IMMOBILIÈRE ACTUELLE OU À PARTIR D'UNE VALEUR ANTÉRIEURE ? EST-CE QUE CELA PERMET DE SE RELOGER ?

Pour déterminer le montant de l'aide à la revente ou le prix de rachat d'un logement délaissé, la direction régionale des finances publiques estime à quel prix le logement aurait pu être vendu si l'aéroport n'avait pas été maintenu sur le site existant.

L'estimation de ce prix théorique est réalisée à partir d'observations du marché immobilier autour de l'aéroport et dans une zone de comparaison éloignée de l'aéroport.

Les données d'observations sont les données les plus récentes disponibles afin de tenir compte de l'état actuel du marché.

7.6. ACTUELLEMENT NOS DEMANDES D'AIDE À L'INSONORISATION SONT SUSPENDUES FAUTE DE TRÉSORERIE BIEN QUE LES DOSSIERS SOIENT COMPLETS ET VÉRIFIÉS (CF. COURRIER D'ESPACE 9 DU 22 JUILLET 2021). QUAND SERONT DISPONIBLES CES AIDES FINANCIÈRES ?

En novembre 2021, au regard de la trésorerie disponible, la prise en charge est prévue comme suit :

- Pour les dossiers déposés entre juillet 2019 et janvier 2020 : la prise en charge des études/travaux est couverte par la trésorerie et le dispositif suit son cours normal ;
- Pour les dossiers déposés entre février et juin 2020, les diagnostics vont être autorisés à l'automne 2021 et suivront leur cours normal jusqu'au règlement final ;
- Pour les dossiers déposés entre juillet 2021 et jusqu'à la fin de l'année 2021 : la prise en charge intégrale des travaux est estimée en 2024.

Par ailleurs, en 2021, l'État a versé au GIP-FCNA une avance de 750 000 € pour permettre de poursuivre les travaux d'insonorisation, dans un contexte où sur l'ensemble des aéroports concernés la crise sanitaire réduit les recettes de la taxe sur les nuisances sonores aériennes (TNSA) qui finance les aides permises par le plan de gêne sonore (PGS).

7.7. QUAND SERONT VERSÉES LES AIDES CORRESPONDANT AUX DOSSIERS DE DEMANDES VALIDÉS EN CCAR AVANT L'ÉTÉ 2021 ?

Entre mai 2021 et novembre 2021, 105 dossiers ont été présentés pour avis à la CCAR. Tous ces dossiers ont été autorisés en travaux. Les aides seront versées aux bénéficiaires à l'issue des travaux, après contrôle de la réalisation de ces travaux et vérification des factures présentées, dans le respect des règles applicables.

Par ailleurs, en 2021, l'État a versé au GIP-FCNA une avance de 750 000 € pour permettre de poursuivre les travaux d'insonorisation, dans un contexte où sur l'ensemble des aéroports concernés la crise sanitaire réduit les recettes de la taxe sur les nuisances sonores aériennes (TNSA) qui finance les aides permises par le plan de gêne sonore (PGS).

8. LES MODÉLISATIONS DU BRUIT

8.1. LES CARTES DE BRUIT ISSUES DE LA SIMULATION DU FUTUR PLAN D'EXPOSITION AU BRUIT (PEB) SONT-ELLES DISPONIBLES ?

Les cartes de bruit issues de la simulation du futur plan d'exposition au bruit (PEB) sont accessibles en ligne, sur le site internet du projet de réaménagement de l'aéroport : <https://www.reamenagement-nantes-atlantique.fr/allier-plus-loin/documentation>

8.2. LES CARTES DE BRUIT TIENNENT-ELLES COMPTE DES DÉCOLLAGES ?

Les cartes de bruit intègrent l'ensemble des mouvements d'avions prévus sur une année, à la fois au décollage et à l'atterrissage. À l'horizon 2040, les hypothèses de trafic intégrant, notamment, les effets de la crise sanitaire retiennent le chiffre de 77 000 mouvements, c'est-à-dire 38 500 atterrissages et 38 500 décollages en moyenne annuelle.

8.3. AVEZ-VOUS DES CARTES DU BRUIT COMPARANT LA SITUATION DE 2019 À CELLE DE 2040 AVEC LE SCÉNARIO DE DOUBLE APPROCHE ?

La simulation du bruit actuelle a été réalisée sur la base des données de trafic observées en 2019 avant la crise sanitaire. La carte de bruit correspondante est accessible en ligne, sur le site internet du projet de réaménagement de l'aéroport : <https://www.reamenagement-nantes-atlantique.fr/allier-plus-loin/documentation>

8.4. AVEZ-VOUS PRIS EN COMPTE L'AUGMENTATION DU NOMBRE D'ENFANTS DANS LES ÉCOLES IMPACTÉES PAR CE RÉAMÉNAGEMENT ?

L'État a prévu que le Fonds de compensation de Nantes-Atlantique puisse participer au financement de la relocalisation du collège de la Neustrie à Bouguenais et des trois écoles de Saint-Aignan-Grandlieu. L'État se tient prêt et à l'écoute des collectivités territoriales concernées pour les accompagner dans la réalisation de ces projets de relocalisations.

D'ores et déjà, l'État a accompagné les 2 communes concernées dans une première phase de réflexion sur l'évolution de leur territoire et ces projets de relocalisation.

Une seconde phase d'étude est prévue avec l'appui de Nantes-Métropole et du Conseil départemental (collège).

L'atelier des territoires lancé le 14 octobre 2020 vise à faire émerger une nouvelle vision partagée du développement du territoire à une échelle plus large et à identifier de nouveaux projets porteurs en matière de mobilité, de développement économique, de production de logements, etc.

8.5. LA CARTE DE BRUIT AVEC RÉAMÉNAGEMENT PRÉSENTE DES EFFETS CUMULÉS DES DEUX APPROCHES. EST-IL POSSIBLE DE PRÉSENTER UNE CARTE DU BRUIT POUR CHAQUE APPROCHE (APPROCHE DÉSAXÉE ET AXÉE) ?

La carte de bruit résultant de la simulation du futur plan d'exposition au bruit (PEB) présente un indice de bruit moyen annuel calculé sur l'ensemble de la journée et résultant de l'ensemble des mesures de protection contre le bruit prévues par le projet.

Des analyses plus approfondies seront réalisées à l'occasion de l'enquête publique portant sur la modification des trajectoires. Le dossier d'enquête comportera notamment des évaluations du bruit sous chaque trajectoire considérée isolément l'une de l'autre.

8.6. L'ALLONGEMENT DE LA PISTE CRÉERA-T-ELLE DAVANTAGE DE NUISANCES SONORES À L'EST ET À L'OUEST LORS DES DÉCOLLAGES ?

L'allongement de la piste n'a pas d'incidence significative sur l'évolution du bruit à l'est et à l'ouest de la plateforme aéroportuaire. En outre, il ne pourra pas être utilisé par les avions au décollage mais uniquement par ceux qui atterrissent face au sud.

8.7. POUVEZ-VOUS EXPLIQUER EN QUOI LA STRATÉGIE DE DOUBLE TRAJECTOIRE VA PROTÉGER LA POPULATION ? EN QUOI APPORTERA-T-ELLE UNE AMÉLIORATION PAR RAPPORT À L'APPROCHE DÉSAXÉE ACTUELLE ?

Avec l'augmentation du trafic aérien à Nantes-Atlantique, il est nécessaire d'améliorer la sécurité des approches face au sud par l'utilisation d'un système de guidage vertical dans l'axe de la piste. Cependant, pour éviter une remise dans l'axe de tous les vols atterrissant face au sud, et donc pour limiter le survol de l'hypercentre de Nantes, l'État s'est engagé à étudier une alternative utilisable lorsque les conditions météorologiques sont favorables. Cette solution alternative est la "double approche". Elle permet d'éviter de survoler systématiquement les zones les plus habitées et de continuer à utiliser, lorsque les conditions le permettent, l'approche désaxée actuelle.

La modalisation du bruit qui a été réalisée permet de confirmer l'intérêt de la double approche.

Au total, en moyenne journalière et sur la base de la simulation du futur plan d'exposition au bruit (PEB), en situation avec réalisation du projet, si tous les avions atterrissaient dans l'axe de la piste ("tout axé"), environ 63 100 résidents seraient exposés à au moins 50 décibels (dB Lden) à l'horizon 2040. Avec la double approche, la simulation du futur PEB conclut que ce chiffre s'établira à 47 400, soit 15 700 personnes de moins exposées aux nuisances, principalement à Nantes.

8.8. EN 2040, EST-CE QUE CE SERONT ENVIRON 100 000 PERSONNES QUI SERONT SURVOLÉES ? POURQUOI ET PAR RAPPORT À QUOI ESTIME-T-ON QUE 26 000 HABITANTS NE SERAIENT PAS EXPOSÉS AU BRUIT EN 2040 ?

Le dénombrement du nombre de personnes survolées doit tenir compte des nuisances sonores qu'elles subissent, lesquelles dépendent notamment de l'altitude de survol.

C'est pourquoi, au stade actuel d'avancement des études, pour estimer le nombre de personnes exposées à des nuisances sonores à l'horizon 2040, la DGAC a réalisé une modélisation et une simulation du futur plan d'exposition au bruit puis, sur cette base, a dénombré le nombre de résidents qui seront exposés à un niveau de bruit d'au moins 50 dB (Lden) en moyenne journalière.

Cette estimation conclut qu'avec réalisation du projet et des mesures de protection qu'il prévoit, en moyenne journalière environ 47 400 habitants seront exposés à plus de 50 dB (Lden) à l'horizon 2040. Sans réalisation du projet, ces études estiment que 73 300 personnes seraient exposées, soit presque 26 000 personnes de plus en moyenne journalière.

Des analyses plus approfondies du bruit seront réalisées à l'occasion de l'enquête publique portant sur la modification des trajectoires.

8.9. EST-IL POSSIBLE DE CONTRAINDRE LES COMPAGNIES AÉRIENNES À UTILISER DES APPAREILS PLUS MODERNES ET MOINS BRUYANTS (A220, A320 NEO, 737 MAX) ? ACTUELLEMENT AUCUN DE CES APPAREILS NE DESSERVENT NANTES-ATLANTIQUE.

Le durcissement des restrictions en vigueur dans l'arrêté du 3 septembre 2018 prévoit déjà l'interdiction des aéronefs certifiés conformément aux normes mentionnées au chapitre 3, avec une marge cumulée inférieure à 13 EPNdB, entre 22h et 6h. Pour aller plus loin, il faudrait procéder à une nouvelle étude d'approche équilibrée.

Sur le fond, les prévisions de flottes utilisées pour la modélisation des courbes de bruit prévoient déjà l'arrivée de ces nouveaux aéronefs. Le renouvellement des flottes est toutefois un processus relativement lent (et coûteux) pour les compagnies aériennes : contraindre les compagnies à utiliser exclusivement des aéronefs qui ne composent encore qu'une petite partie de leur flotte ferait peser des contraintes insoutenables pour les compagnies aériennes et leur fermerait, en pratique, l'accès à l'aéroport.

Par ailleurs, le futur concessionnaire devra mettre en place une politique tarifaire et commerciale incitant les compagnies aériennes à utiliser à Nantes-Atlantique des avions à la performance environnementale et acoustique élevée.

8.10. DANS L'OBJECTIF DE RÉDUIRE LE NOMBRE DE MOUVEMENTS ET DE RÉDUIRE LE BRUIT, COMMENT PEUT-ON INCITER LES COMPAGNIES AÉRIENNES À MAXIMISER LE TAUX DE REMPLISSAGE DE LEURS AVIONS ?

Le contrat de la future concession prévoit que le concessionnaire devra mettre en place une politique commerciale et tarifaire incitant les compagnies aériennes à réduire les nuisances sonores. Cette politique commerciale et tarifaire devrait notamment avoir pour effet d'inciter les compagnies aériennes à maximiser le taux de remplissage des avions.

Au-delà de ce levier, il est dans l'intérêt économique des compagnies aériennes de maximiser le taux de remplissage des avions qu'elles opèrent afin de rentabiliser leurs actifs.

8.11. QUEL SERA L'IMPACT DU COUVRE-FEU SUR LE FUTUR PLAN D'EXPOSITION AU BRUIT (PEB) ?

Le plan d'exposition au bruit (PEB) de Nantes-Atlantique date de 2004. Sa révision pourra être engagée autour de 2024/2025, une fois que le projet de réaménagement de l'aéroport aura été déclaré d'utilité publique. La révision du PEB devra tenir compte du couvre-feu.

Dans l'attente de cette révision, la DGAC a réalisé une simulation du futur PEB. La carte de bruit correspondante intègre le couvre-feu. Elle est accessible en ligne sur le site internet du projet de réaménagement : <https://www.reamenagement-nantes-atlantique.fr/aller-plus-loin/documentation>

8.12. POURQUOI PRÉVOIT-ON UNE DIMINUTION DES NUISANCES ALORS QUE LE TRAFIC CONTINUERA D'AUGMENTER ?

Fin 2019 et avant le début de la crise sanitaire, le nombre de mouvements d'avions (atterrissages et décollages) à Nantes-Atlantique s'établissait à 62 300. À l'horizon 2040, la DGAC estime que le nombre de mouvements devrait s'établir à 77 000, soit une augmentation de 24% par rapport à 2019.

Sur la base du trafic observé en 2019, la DGAC a par ailleurs estimé qu'environ 40 600 personnes étaient exposées à un niveau de bruit d'au moins 50 dB (Lden). La modélisation de la situation avec projet à l'horizon 2040 conclut que, en moyenne journalière, ce chiffre devrait s'établir à 47 400, soit une augmentation du nombre de personnes exposées par rapport à 2019.

Par rapport à la situation observée en 2019, ces chiffres montrent donc que grâce aux mesures de lutte contre le bruit que prévoit le projet, le nombre de personnes exposées à au moins 50 dB (Lden) augmente 1,5 fois moins que le nombre de mouvements d'avions.

Enfin, en moyenne journalière et comparativement à la situation future sans réalisation du projet, 26 000 personnes de moins seront exposées à au moins 50 dB (Lden).

Des analyses du bruit plus approfondies seront réalisées à l'occasion de l'enquête publique portant sur la modification des trajectoires.

8.13. DANS QUELLE MESURE L'IMPACT DE L'ALLONGEMENT DE LA PISTE PARTICIPE-T-IL AU GAIN DE 26 000 HABITANTS PRÉSERVÉS, EN COMPARAISON AVEC LE NON-ALLONGEMENT DE LA PISTE (EN DONNÉES CHIFFRÉES) ?

Les études réalisées actuellement ne permettent pas de répondre à cette question. Elle pourra être étudiée dans le cadre du dossier qui sera établi pour l'enquête publique sur la modification des trajectoires.

8.14. QUELLES MESURES SERONT MISES EN ŒUVRE POUR ÉRADICHER LES NUISANCES SONORES DES AVIONS AU DÉCOLLAGE ?

Un travail d'optimisation des trajectoires de décollage afin de réduire leur impact sonore proche de l'aéroport sera entrepris. Cette optimisation sera envisageable pour certaines trajectoires pour lesquelles une modification permettrait d'éviter le survol de zones densément urbanisées sans reporter la nuisance sur d'autres zones densément urbanisées.

Par exemple, la DGAC étudie actuellement un projet de modification des trajectoires de décollage face au sud en direction du sud-est de Nantes dans l'objectif d'éviter le survol de La Chevrolière et, en même temps, d'éviter au maximum le survol d'autres zones urbanisées.

Ces modifications de trajectoires s'accompagneront également de nouvelles méthodes de gestion des trajectoires par les contrôleurs aériens avec pour objectif de conduire à un meilleur suivi en moyenne des trajectoires de décollage.

8.15. QUELS SERONT LES GAINS EN DÉCIBELS PERMIS PAR L'AUGMENTATION DES HAUTEURS DE SURVOL (POUR LES APPROCHES FACE AU SUD ET CELLE FACE AU NORD)?

De manière générale, on peut estimer que les augmentations de l'altitude de survol permises par les mesures d'infrastructure (allongement de la piste, décalage des seuils) et opérationnelles (pente d'approche) se traduiront par une baisse d'environ 2 à 3 décibels au sol, soit une division par près de 2 de l'énergie acoustique. Ce gain, bien que limité, n'est pas négligeable.

8.16. LA DESCENTE "EN PIQUÉ" AU-DESSUS DE BOUGUENAIIS SELON UNE PENTE D'UN ANGLE DE 3,5° NE VA-T-ELLE PAS GÉNÉRER UN BRUIT SUPPLÉMENTAIRE POUR LES POPULATIONS SURVOLÉES ? QU'EN EST-IL DES BRUITS AÉRODYNAMIQUES AVEC LES VOILETS AÉROFREINS DÉPLOYÉS ?

Les études disponibles réalisées pour évaluer les effets d'une augmentation de la pente d'approche ont montré des gains acoustiques. Si la vitesse demeure la même sous une pente à 3° ou 3,5° parce que la poussée est réduite en conséquence, le bruit devrait diminuer.

8.17. EST-CE QUE LA MODÉLISATION TIEN COMPTÉ DES COMPAGNIES À BAS COÛT ? QUELLES SONT LES PERFORMANCES DES AVIONS QU'ELLES UTILISENT EN TERMES ACOUSTIQUES, ET D'ÉMISSIONS DE POLLUANTS ?

La modélisation tient compte de l'ensemble des avions opérés par les compagnies aériennes qui utilisent Nantes Atlantique et des prévisions d'évolution de cette flotte.

Les performances acoustiques des aéronefs qui fréquentent l'aéroport aux différents horizons sont décrites dans les bases de données de référence qui alimentent les outils de modélisation et tiennent compte des performances certifiées par le constructeur aéronautique.

8.18. L'INDICE LDEN PONDÈRE D'UN FACTEUR 10 LE BRUIT OCCASIONÉ PAR LES VOLS DE NUIT. LA PRISE EN COMPTE DU COUVRE-FEU DANS LA MODÉLISATION ET LES CARTES DE BRUIT EN LDEN NE BIAISE-T-ELLE DONC PAS LES CARTES DE BRUIT ?

La carte de bruit résultant de la simulation du futur plan d'exposition au bruit (PEB) présente, par construction, un indice de bruit moyen annuel calculé sur l'ensemble de la journée. Elle doit prendre compte l'ensemble des mesures de lutte contre le bruit, dont le couvre-feu. Comme le couvre-feu interdit la programmation de vols entre minuit et 6h du matin, la moyenne de bruit sur la journée est un peu diminuée.

Cette carte de bruit peut être comparée à la situation de référence selon laquelle ni le projet ni les mesures de protection qu'il prévoit ne sont réalisés. Cette situation de référence intègre donc les effets des vols qui seraient réalisés entre minuit et 6h du matin et pondère le bruit produit par ces vols d'un facteur 10.

Il n'y a donc pas de biais d'analyse.

Cependant, les cartes de bruit présentant l'évolution de l'indice Lden ne permettent de représenter qu'une moyenne journalière du bruit. Elles ne permettent pas de représenter les effets des variations de bruit liées au flux des avions. C'est pourquoi des analyses du bruit plus approfondies seront présentées au public dans le dossier qui sera soumis à l'enquête publique portant sur la modification des trajectoires. Cette enquête publique aura lieu avant la mise en service des nouvelles trajectoires prévue mi-2023.

8.19. LES CARTES DE BRUIT SIMULANT LE FUTUR PLAN D'EXPOSITION AU BRUIT TIENNENT-ELLES COMPTE DE L'ÉVOLUTION FUTURE DE LA POPULATION ? LES INDICATEURS DE POPULATIONS IMPACTÉES TIENNENT-ILS COMPTE DES NOUVELLES CONSTRUCTIONS QUI NE CESSENT PAS SOUS LES TRAJECTOIRES, NOTAMMENT DANS LE SUD LOIRE ?

Le plan d'exposition au bruit (PEB) est un document qui limite la constructibilité dans les zones de bruit afin de ne pas augmenter le nombre d'habitants exposés au bruit aérien. Dans les zones A, B et C du PEB, les règles du PEB conduisent globalement à ce que la population exposée ne puisse pas augmenter. En zone D du PEB, où la réglementation qualifie le bruit de faible, le PEB n'interdit pas les constructions nouvelles mais impose cependant que toute nouvelle construction à usage d'habitation fasse l'objet de mesures de protection acoustique.

Compte tenu de ces éléments, les PEB sont toujours présentés en prenant en compte la population observée à la date de leur élaboration.

Enfin, il appartient aux collectivités territoriales compétentes en matière d'urbanisme d'appliquer les règles prévues par le PEB. Le préfet dispose par ailleurs d'un pouvoir de contrôle de la légalité des autorisations d'urbanisme délivrées par ces collectivités.

8.20. LE SURVOL DU FUTUR CHU EST-IL AUTORISÉ ?

Le survol du futur CHU n'est pas interdit. Grâce aux mesures prises par le projet, l'altitude de survol du CHU sera augmentée de 35 mètres par rapport à la situation actuelle. Par ailleurs, le CHU devra faire l'objet de mesures particulières d'insonorisation.

8.21. COMMENT LE BRUIT ÉVOLUERA-T-IL À REZÉ ?

À l'horizon 2040 et sans réalisation du projet et des mesures de protection qu'il prévoit, la modélisation du bruit permet d'estimer qu'environ 4 700 résidents seraient exposés à un niveau de bruit compris entre 50 et 55 dB (Lden) et 1 000 personnes à un niveau de bruit compris entre 55 et 62 dB (bruit qualifié de "modéré").

Avec réalisation du projet et des mesures de protection qu'il prévoit, la modalisation permet d'estimer que 6 300 personnes seront exposées à un niveau de bruit compris entre 50 et 55 db (Lden), soit un niveau de bruit qualifié de "faible". En revanche, aucun habitant ne devrait être exposé à un niveau de bruit supérieur à 55 dB, contrairement à la situation sans réalisation du projet.

8.22. HABITANT ENTRE REZÉ ET PONT SAINT MARTIN, JE CONSTATE LE PASSAGE D'AVIONS À LA VERTICALE DE CHEZ MOI LORS DE LEURS DÉCOLLAGES. CELA EST

BRUYANT SUIVANT LE TYPE D'AVION. COMMENT SE FAIT-IL QUE NOUS NE SOYONS DANS AUCUNE ZONE DE BRUIT ?

Les cartes de bruit présentées sont issues d'une simulation du futur plan d'exposition au bruit. Elles reposent sur un indice de bruit journalier calculé à partir de données annuelles. Cet indice de bruit n'est qu'une représentation, parmi d'autres, de la réalité du bruit.

Pour cette raison notamment, la modification des trajectoires fera l'objet d'analyses de bruit plus approfondies, qui seront présentées lors de l'enquête publique correspondante.

8.23. AUX SORINIÈRES, NOUS PERCEVONS UNE IMPORTANTE AUGMENTATION DES NUISANCES SONORES. EST-CE QUE LES TRAJECTOIRES DES AVIONS ONT ÉTÉ MODIFIÉES ?

Les trajectoires actuellement en service n'ont pas été modifiées depuis 2014. Toute personne qui observe un vol qui leur semble ne pas respecter les trajectoires habituelles a la possibilité de le signaler à l'autorité de surveillance de la sécurité de l'aviation civile. Celle-ci, en cas de suspicion de manquement, défère le dossier à l'autorité de contrôle des nuisances aéroportuaires (ACNUSA). L'ACNUSA dispose d'un pouvoir de sanction et peut, en fonction de la gravité du manquement, infliger jusqu'à 40 000 € d'amende.

9. LES ENJEUX ENVIRONNEMENTAUX

9.1. SELON L'IMPACT QU'AURA LE PROJET SUR LES ZONES COMPORTANT DES ENJEUX ENVIRONNEMENTAUX, EN QUOI POURRAIENT CONSISTER LES MESURES DE COMPENSATIONS ? COMMENT S'ASSURER QU'ELLES AURONT UNE VÉRITABLE VALEUR ENVIRONNEMENTALE ?

À partir de l'étude de l'état initial de l'environnement, si nécessaire complété, le futur concessionnaire devra réaliser l'étude d'impact du projet sur l'environnement, conformément aux dispositions du code de l'environnement. Cette étude doit aboutir à l'application de la démarche "éviter, réduire, compenser" : le futur concessionnaire prendra des mesures pour éviter les impacts défavorables du projet sur l'environnement qui peuvent l'être, réduire ceux qui ne peuvent pas être évités et, lorsqu'un effet défavorable ne pourra être ni évité ni totalement réduit, il devra proposer des mesures permettant de compenser les effets défavorables résiduels. Il devra en outre présenter des garanties suffisantes pour la pérennisation des mesures de compensation.

L'ensemble de l'étude d'impact, dont les mesures de compensation prévues, sera soumis à l'avis de l'Autorité environnementale, autorité indépendante dont l'avis sera rendu public.

L'étude d'impact sera également soumise à l'avis du public, à l'occasion de l'enquête publique préalable à la déclaration d'utilité publique du projet.

9.2. LA NEUTRALITÉ CARBONE DE L'AÉROPORT REPOSE-T-ELLE UNIQUEMENT SUR DES MESURES DE COMPENSATION ? PEUT-ON CONSIDÉRER QUE CE DISPOSITIF EST VERTUEUX POUR L'ENVIRONNEMENT ?

Les aéroports sont engagés dans une large gamme d'actions pour réduire leurs émissions de gaz à effet de serre liées aux opérations aéroportuaires. Ces actions portent sur des optimisations sur les bâtiments, les infrastructures, les centrales d'énergie, les transports de et vers les aéroports, les véhicules côté piste, les mouvements d'avions au sol, l'énergie consommée et les réfrigérants. Ces actions sont évaluées et reconnues dans le cadre du programme « Airport Carbon Accreditation » qui attribue aux aéroports un niveau d'accréditation de 1 à 4+. Les mesures de compensation ne sont que les étapes ultimes de la démarche.

9.3. LA NEUTRALITÉ CARBONE S'APPLIQUE-T-ELLE UNIQUEMENT À L'AÉROGARE ?

La neutralité carbone à partir de 2030 s'appliquera à l'ensemble de l'emprise concédée.

9.4. LE DÉVELOPPEMENT DU TRAFIC AÉRIEN VA-T-IL CONTRIBUER À AGGRAVER LE DÉRÈGLEMENT CLIMATIQUE ? QUELLES MESURES CONCRÈTES SONT PRISES POUR LUTTER CONTRE LES ÉMISSIONS DU TRANSPORT AÉRIEN ?

Aujourd'hui, l'aviation représente entre 2 et 2,5% des émissions mondiales de gaz à effet de serre.

L'innovation a permis de diviser par 5 les émissions par passager par kilomètre depuis les années 1950. Les avions les plus modernes comme les derniers nés de la gamme Airbus consomment à peine plus de 2 litres aux 100 km par passager, grâce notamment aux travaux du Conseil pour la Recherche Aéronautique Civile (CORAC).

Aujourd'hui, l'ambition portée par l'État et l'ensemble de la filière industrielle est de réaliser l'avion vert du futur. Ainsi, en juin 2020, le Gouvernement a annoncé un plan de soutien à l'aéronautique de 15 Md€ pour aider la filière à traverser la crise et préparer la prochaine génération d'avions décarbonés. Pour soutenir l'innovation et accélérer les progrès technologiques, ce plan prévoit un investissement en recherche et développement (R&D) de 1,5 milliard d'euros sur 3 ans.

De par sa priorité écologique, cette démarche est inscrite dans le plan de Relance du Gouvernement, lancé en septembre dernier, d'un budget de 100 Md€. La mise en œuvre de ce volet R&D du plan de relance aéronautique a été confiée aux services de la DGAC sous l'égide du ministre chargé des transports dans le cadre du CORAC.

L'objectif est de faire de la France le leader mondial dans les technologies de l'avion décarboné, en préparant la prochaine rupture technologique, en continuant à travailler sur la réduction de la consommation en carburant, la transition vers des alternatives neutres en carbone comme l'hydrogène ou encore l'électrification des appareils. Cette action conforte ainsi la place de leader de la France et de l'Europe dans l'aéronautique au niveau international mais permet également de faire levier sur la décarbonation de la flotte mondiale, jouant ainsi un rôle prépondérant dans la lutte contre le changement climatique.

Par ailleurs, le plan de soutien aéronautique prévoit également la création d'un fonds d'accompagnement des entreprises de la filière, pour accélérer la diversification, la modernisation de leurs outils de production et la transformation environnementale des procédés. Ce volet est mis en œuvre par la Direction générale des entreprises (DGE) du ministère de l'économie et des finances.

9.5. DÉCARBONER LE TRANSPORT AÉRIEN C'EST BIEN, MAIS QU'EST-CE QUI EST FAIT POUR LIMITER LE BRUIT PRODUIT PAR LES AVIONS ?

Des progrès considérables ont été réalisés depuis des décennies dans l'aéronautique. L'amélioration moyenne telle que perçue par la population est due à l'apport de solutions technologiques est d'environ 3 dB (c'est-à-dire une division par deux de l'énergie acoustique) tous les 10 ans, par génération d'avions.

Au plan international, l'OACI fixe au demeurant un objectif de réduction de 3 dB du bruit des aéronefs par opération tous les 10 ans (« sustainable growth »), dans l'objectif que la population vivant au voisinage des aéroports demeure exposée à un niveau de bruit qui n'augmente pas significativement malgré l'augmentation du trafic aérien

En France, le volet de recherche et développement aéronautique du Plan de Relance soutient des travaux de recherches visant la poursuite de la réduction de l'empreinte acoustique des nouveaux avions, en anticipation de l'évolution des normes de certification acoustique. Il vise aussi à ce que les nouvelles générations d'architecture des moteurs (turbofan à haut taux de dilution, à hélices, à propulsion distribuée, etc.) et des avions répondent aux enjeux en matière de bruit.

Par ailleurs, des travaux sont également menés sur la réduction du bruit des hélicoptères et sur la compréhension de la gêne liée au bruit des aéronefs : compréhension des facteurs acoustiques (sources de bruit) et aussi des

facteurs non acoustiques (facteurs visuels, humains, etc.). Ces travaux portent aussi sur les outils de simulation et d'analyse de ces facteurs, afin de pouvoir orienter au mieux la conception des futurs aéronefs.

9.6. POUR L'AÉROPORT NANTES-ATLANTIQUE, IL EXISTE DEUX PLANS D'EXPOSITION AU BRUIT (PEB) SUCCESSIFS. LE PREMIER DATE DE 1993, LE SECOND DE 2004. QUAND LE PEB EN VIGUEUR SERA-T-IL RÉVISÉ ?

La dernière révision du plan d'exposition au bruit de l'aéroport de Nantes-Atlantique (PEB) datant de 2004, il ne traduit plus de manière satisfaisante l'évolution du bruit aérien prévisible.

C'est pourquoi, à l'occasion de l'annonce du projet de réaménagement de l'aéroport, les services de l'État ont indiqué que le PEB sera révisé. La procédure de révision du PEB pourra être lancée lorsque le projet de réaménagement aura été déclaré d'utilité publique, soit autour de 2024/2025.

Dans l'attente de cette révision, le préfet de la Loire-Atlantique a porté l'évolution prévisible du bruit à la connaissance des collectivités territoriales compétentes en matière d'urbanisme, le PEB en vigueur demeurant opposable.

9.7. QUELLES SONT LES GARANTIES D'INDÉPENDANCE DE L'ÉTUDE SUR LES PARTICULES ULTRA-FINES ?

La DGAC a confié l'étude des particules ultrafines à Air Pays de la Loire. Doté d'une solide expertise et de plus de quarante ans d'expérience, Air Pays de la Loire est agréé par le Ministère de la Transition écologique et solidaire pour assurer la surveillance de la qualité de l'air de la région des Pays de la Loire.

Par ailleurs, l'étude réalisée par Air Pays de la Loire est réalisée sous le contrôle d'un comité technique qui associe l'Autorité de contrôle des nuisances aéroportuaires, Atmo France (la réunion des associations françaises de surveillance de la qualité de l'air), le Ministère de la Transition écologique et solidaire, la préfecture de la Loire Atlantique, et l'union des aéroports Français.

Enfin, comme la DGAC s'y est engagée, les résultats de l'étude seront rendus publics et publiés, notamment, sur le site internet du projet de réaménagement.

9.8. SI LES RÉSULTATS DE L'ÉTUDE MONTRENT QU'IL EXISTE DES RISQUES POUR LA SANTÉ HUMAINE, QUELLES MESURES SERONT PRISES ? QUE PRÉVOIT L'ÉTAT POUR PROTÉGER LA POPULATION CONTRE LES PARTICULES ULTRA FINES ?

Actuellement, les connaissances scientifiques sur les particules ultra-fines sont très limitées. Pour répondre aux attentes des parties prenantes et pour disposer d'informations scientifiques et techniques sur les enjeux liés aux particules ultra-fines, la DGAC a confié à Air Pays de la Loire la réalisation d'une étude et de campagnes de mesure des concentrations de ces particules autour de l'aéroport de Nantes-Atlantique.

Cette étude vise aussi à caractériser le lien éventuel entre l'activité aérienne et les concentrations mesurées. Les résultats de l'étude seront rendus publics, comme la DGAC s'y est engagée.

Les autorités compétentes en matière de santé publique disposeront ensuite des résultats de cette étude pour en évaluer les éventuelles conséquences ou risques sanitaires et, si cela s'avère nécessaire, pour étudier et définir des mesures adaptées à la situation qui aura été constatée et qualifiée.

9.9. AIR PAYS DE LA LOIRE DISPOSE-T-ELLE DE BONS INSTRUMENTS PERMETTANT DE MESURER LES CONCENTRATIONS DE PARTICULES ULTRA FINES ?

Air Pays de la Loire dispose du matériel adapté à la caractérisation des particules ultrafines. Elle a acquis dans le cadre de cette étude deux SMPS (Scanning Mobility Particle Sizer) qui sont composés de DEMC (Differential Electrical Mobility Classifier) sélectionnant les particules suivant leurs tailles granulométriques, et de CPC (Condensation Particle Counter) permettant de compter ces particules.

Le SMPS est actuellement le seul matériel permettant de mesurer et compter des particules jusqu'à 3 nanomètres de diamètre. Airparif et AtmoSud ont également acquis des SMPS.

La plupart des associations agréées pour la surveillance de la qualité de l'air utilisent cependant l'UFP3031, matériel moins coûteux, mais qui ne permet pas la mesure des PUF de moins de 20 nm.

9.10. COMPTE TENU DES INCERTITUDES SUR LES EFFETS DES PARTICULES ULTRAFINES, NE FAUT-IL PAS APPLIQUER LE PRINCIPE DE PRÉCAUTION ET ARRÊTER LE TRAFIC ?

Le principe de précaution prévoit que "Lorsque la réalisation d'un dommage, bien qu'incertaine en l'état des connaissances scientifiques, pourrait affecter de manière grave et irréversible l'environnement, les autorités publiques veillent, par application du principe de précaution et dans leurs domaines d'attributions, à la mise en œuvre de procédures d'évaluation des risques et à l'adoption de mesures provisoires et proportionnées afin de parer à la réalisation du dommage".

C'est précisément au regard de ce principe que la DGAC a décidé de confier à Air Pays de la Loire deux études qui n'ont pas de précédent en France, l'une portant sur les particules ultrafines, l'autre portant sur les dépôts de suie. La réalisation de ces deux études permettra de disposer de connaissances scientifiques et techniques caractérisant le niveau de concentration de particules ultrafines, leur(s) origine(s), ainsi que les dépôts de suie, autour de l'aéroport. Ces deux études visent également à caractériser le lien éventuel entre l'activité aérienne et ces phénomènes.

Les résultats de l'étude seront rendus publics, comme la DGAC s'y est engagée.

Les autorités compétentes en matière de santé publique disposeront ensuite des résultats de cette étude pour en évaluer les éventuelles conséquences ou risques sanitaires et, si cela s'avère nécessaire, pour étudier et définir des mesures adaptées à la situation qui aura été constatée et qualifiée.

9.11. SI LES PRÉLÈVEMENTS DE SUIES CHEZ LES RIVERAINS ÉTABLISSENT UN LIEN AVEC LE TRAFIC AÉRIEN, QUE SE PASSERA-T-IL ?

De la même manière que pour les particules ultra-fines, actuellement, les connaissances scientifiques sur les dépôts de suie présents chez certains riverains de l'aéroport sont très limitées.

Pour répondre aux attentes des parties prenantes et pour disposer d'informations scientifiques et techniques sur les enjeux liés aux dépôts de suie, la DGAC a confié à Air Pays de la Loire la réalisation d'une étude et de campagnes de mesure et d'analyse des dépôts de suies observés autour de l'aéroport de Nantes-Atlantique.

Cette étude vise aussi à caractériser le lien éventuel entre l'activité aérienne et les dépôts de suie. Les résultats de l'étude seront rendus publics, comme la DGAC s'y est engagée.

Les autorités compétentes en matière de santé publique disposeront ensuite des résultats de cette étude pour en évaluer les éventuelles conséquences ou risques sanitaires et, si cela s'avère nécessaire, pour étudier et définir des mesures adaptées à la situation qui aura été constatée et qualifiée.

9.12. UNE ANALYSE SOCIOÉCONOMIQUE DES AVANTAGES DU DÉVELOPPEMENT DE NANTES ATLANTIQUE COMPARATIVEMENT AUX INCONVÉNIENTS POUR LA SANTÉ HUMAINE ET POUR L'ENVIRONNEMENT A-T-ELLE ÉTÉ RÉALISÉE ?

L'analyse socioéconomique du projet de réaménagement de l'aéroport sera réalisée par le futur concessionnaire, à l'occasion de l'enquête publique préalable à la déclaration d'utilité publique du projet. Le bilan socioéconomique du projet comportera une analyse des avantages du projet et de ses inconvénients, notamment pour la santé humaine et pour l'environnement.

Dans l'attente et comme suite à l'engagement pris en 2019 lors de l'atelier sur les enjeux sanitaires du projet, la DGAC a d'ores et déjà lancé deux études sans précédent en France, l'une portant sur les particules ultra-fines,

l'autre portant sur les suies. Plus d'information sur ces deux études est disponible en ligne sur le site internet du projet : <https://www.reamenagement-nantes-atlantique.fr/content/les-31-mesures-de-letat-10344>

10. LES MODALITÉS DE CONCERTATION

10.1. LORS DE LA DERNIÈRE CONCERTATION, AUCUNE DES OPTIONS PORTANT SUR LA PISTE N'A EMPORTÉ DE SOUTIEN MAJORITAIRE PARMIS LES PARTICIPANTS. POURQUOI NE PAS ENVISAGER LE TRANSFERT DE NANTES ATLANTIQUE À TERME ? EST-CE ENCORE POSSIBLE ? EST-IL POSSIBLE D'ENVISAGER UN DÉCALAGE DE L'AXE DE LA PISTE POUR LIMITER LE BRUIT AU SUD ET SUR NANTES ?

La concertation publique préalable de 2019 a permis de débattre de l'ensemble des options présentées par l'État. Le bilan de cette concertation, accessible en ligne sur le site internet du projet, présente également les raisons pour lesquelles l'État a écarté l'hypothèse d'un transfert.

À l'issue de la concertation, l'État a ensuite annoncé les modalités de poursuite du projet de réaménagement. À cette occasion, l'État a notamment annoncé que la piste existante sera allongée de 400 mètres vers le sud et a écarté les autres options qui portaient sur la piste.

C'est dans ce cadre que se poursuit désormais le développement du projet de réaménagement.

10.2. COMMENT A PEUT-ON PARLER AUJOURD'HUI DE 11 MILLIONS DE PASSAGERS ACCUEILLIS PAR UN AÉROPORT EN MILIEU URBANISÉ ?

Les hypothèses de trafic retiennent l'hypothèse de 10,7 millions de passagers annuels à l'horizon 2040.

Le projet de réaménagement concilie en effet des enjeux de protection des populations riveraines et survolées et de réponse aux besoins de mobilité aérienne des territoires et des entreprises, qui ont besoin d'être connectés avec l'Europe et l'international par des liaisons aériennes performantes.

Les mesures de protection des populations et de lutte contre le bruit (mesures d'infrastructure, mesures opérationnelles et mesure d'exploitation avec le couvre-feu) permettent de réduire très significativement le bruit par rapport à la situation future sans réalisation du projet.

Des mesures exceptionnelles d'aides aux riverains sont en outre prévues pour compléter ce dispositif.

Les démarches pour solliciter les aides sont présentées en ligne sur le site internet du projet, dans la rubrique "Bénéficiaire des aides" : <https://www.reamenagement-nantes-atlantique.fr>

10.3. POURQUOI LES RÉUNIONS PUBLIQUES D'INFORMATION N'ONT-ELLES PAS ÉTÉ RÉALISÉES EN PRÉSENTIEL ?

Les conditions sanitaires n'ont pas permis de réaliser de réunion publique en présentiel. Toutefois pour répondre à la demande d'information, la DGAC a réalisé, en accord avec les garantes désignées par la Commission nationale du débat public, trois réunions d'information au lieu de deux comme initialement envisagé.

Avec 300 participants au total lors des deux premières réunions et environ 50 lors de la troisième, la DGAC a pu satisfaire le besoin actuel d'information.

10.4. POUR LES NOUVEAUX RIVERAINS TOUCHÉS PAR LA TRAJECTOIRE AXÉE, DES ÉTUDES D'IMPACT SONT-ELLES PRÉVUES À L'OCCASION DE L'ENQUÊTE D'UTILITÉ PUBLIQUE PRÉALABLE À LA DÉCLARATION D'UTILITÉ PUBLIQUE ?

Avant de pouvoir être mises en service, les nouvelles trajectoires doivent faire l'objet d'une étude d'impact approfondie et cette étude devra être soumise à une enquête publique. Ce n'est qu'après l'enquête publique sur la modification des trajectoires que ces dernières pourront être mises en service. La mise en service des nouvelles trajectoires est prévue mi-2023.

10.5. POURRA-T-ON DISPOSER DU DIAPORAMA À L'ISSUE DE LA VISIO CONFÉRENCE ?

Les supports présentés lors des réunions publiques d'information de septembre 2021 sont accessibles en ligne, sur le site internet du projet. Les enregistrements vidéo de ces réunions sont également mis à la disposition du public dans leur intégralité, sur le site internet du projet : <https://www.reamenagement-nantes-atlantique.fr/informer/les-actualites/retour-sur-le-cycle-de-reunions-publiques-10370>

10.6. PEUT-ON AVOIR DES GRAPHIQUES SUR LES ALTITUDES DE SURVOL LORS DES DÉCOLLAGES ET LES AMÉLIORATIONS APPORTÉES PAR L'ALLONGEMENT DE LA PISTE ?

L'ensemble des graphiques présentés lors des réunions publiques d'information de septembre est accessible en ligne sur le site internet du projet, dans la rubrique "Comprendre le projet" : <https://www.reamenagement-nantes-atlantique.fr/comprendre-le-projet/impacts-du-projet>



**MINISTÈRE
CHARGÉ
DES TRANSPORTS**

*Liberté
Égalité
Fraternité*



direction
générale
de l'Aviation
civile



**PRÉFET
DE LA RÉGION
PAYS DE LA LOIRE**

*Liberté
Égalité
Fraternité*