

# BILAN DE LA CONCERTATION

Post Concertation préalable décidée au titre de l'article L 121-14

Réaménagement de  
l'aéroport Nantes  
Atlantique

Concertation « post concertation préalable »  
démarrée en janvier 2020

Sylvie HAUDEBOURG  
Brigitte FARGEVIEILLE

**Rapport intermédiaire au 31 décembre 2021**



## Sommaire

Sommaire .....	2
Avant-propos .....	3
Synthèse.....	3
L'intervention des garantes de janvier 2020 à décembre 2021, en synthèse.....	4
La mise en œuvre des 12 recommandations faites par les garantes à l'issue de la concertation préalable de 2019.....	4
Les principales demandes de précisions et recommandations des garantes au 31 décembre 2021 pour la suite de la concertation .....	3
1. Introduction.....	4
1.1. Le projet objet de la concertation « post concertation préalable ».....	4
1.2. Les données clés de la concertation « post concertation préalable » au 31 décembre 2021 .....	7
2. Rappels sur la concertation préalable menée sur le projet de réaménagement de l'aéroport de Nantes Atlantique .....	9
2.1. Les suites données à la concertation préalable .....	9
2.2. Le dispositif de concertation prévu par la DGAC .....	9
3. Concertation « post concertation préalable » et mission des garantes.....	10
4.1 Garantir le droit à l'information et à la participation.....	10
4.2 Le rôle des garantes.....	11
4. Organisation de la concertation « post concertation préalable » .....	12
4.1. L'étude de contexte menée par les garantes au 1 <sup>er</sup> trimestre 2021 .....	12
4.2. Les recommandations des garantes à la DGAC pour relancer la concertation avec le public ..	13
5. Déroulement de la concertation « post concertation préalable » au 31 décembre 2021 .....	14
5.1. Les dispositifs participatifs mis en œuvre en 2020 et 2021 .....	14
5.2. Les sujets abordés et les arguments exprimés .....	16
5.3. L'état de la mise en œuvre du projet et des engagements de l'Etat.....	17
6. Respect du droit à l'information et à la participation .....	20
7. Préconisations des garantes pour la suite de la concertation.....	21
8. Annexes.....	23
Annexe 1 - Nomination des garantes pour la concertation « post concertation préalable ».....	23
Annexe 2 – Rappel des préconisations des garantes – août 2019.....	25
Annexe 3 – Rappel des engagements de l'Etat – octobre 2019.....	28

## Avant-propos

Le présent bilan est rédigé par les garantes de la concertation préalable nommées garantes de la concertation « poste concertation préalable ». Il est communiqué par les garantes dans sa version finale le 31 décembre 2021 sous format PDF non modifiable au responsable du projet pour publication sans délai par ses soins, sur le site dédié au projet/ plan/ programme (art. R121-23 du Code de l'Environnement) : <https://www.reamenagement-nantes-atlantique.fr/>

Ce bilan a également été remis à cette même date à la Commission nationale du débat public.

## Synthèse

L'Etat fixe comme objectif au projet de réaménagement de l'aéroport Nantes-Atlantique, en tant que principal aéroport du Grand Ouest, d'être en mesure de contribuer à l'essor économique de ces territoires et de répondre aux besoins de mobilité aérienne de leurs résidents dans les années futures une fois que la crise sanitaire sera terminée. En l'état actuel de l'infrastructure aéroportuaire, l'aéroport ne pourra pas répondre à la hausse annoncée des besoins de mobilité aérienne pour les vingt prochaines années. Selon les estimations de la DGAC l'aéroport devrait en effet accueillir environ 10,7 millions de passagers à l'horizon 2040.

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

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

D'autre part la liaison aérienne Nantes - Orly a été interrompue et la loi « Climat-Résilience » ne permet pas qu'elle reprenne car une alternative ferroviaire existe, avec un temps de transport de moins de 2h30.

Enfin la réorganisation de l'offre d'Air France, avec le remplacement de Hop! par Transavia, modifie les scénarios d'évolution de flotte et de mouvements sur l'aéroport (augmentation de l'emport de passagers et donc diminution du nombre de mouvements).

Les effets conjugués de ces évolutions laissent aujourd'hui présager une évolution du trafic moindre que celle envisagée en 2019.

Rappel des hypothèses présentées à la concertation publique de 2019 en situation avec réalisation du projet, qui ne tenaient pas encore compte du couvre-feu :

	2019 (observé)	2025	2040
<b>Nombre annuel de passagers (en millions)</b>	7,2	8,3	11,4
<b>Nombre annuel de mouvements (en milliers)</b>	63,0	71,3	89,1

Nouvelles hypothèses en situation avec réalisation du projet, en tenant compte de la crise sanitaire, de la loi Climat Résilience, de la restructuration de l'offre d'Air France et du couvre-feu :

	2019 (observé)	2025	2040
Nombre annuel de passagers (en millions)	7,2	8,1 (-2%)*	10,7 (-6%)*
Nombre annuel de mouvements (en milliers)	63,0	62,0 (-15%)*	77,3 (-13%)*

Source DGAC

## L'intervention des garantes de janvier 2020 à décembre 2021, en synthèse

Les garantes ont repris dès le début de l'année 2020 leurs échanges avec la DGAC pour exprimer les exigences de la CNDP en termes d'application du code de l'environnement. Elles ont rencontré en septembre 2020 la nouvelle équipe préfectorale pour préciser leur rôle et leurs attentes.

A l'invitation de la préfecture, **elles ont suivi les séances du comité de suivi des engagements de l'Etat et des Collectivités territoriales (CSEE)** du 26 Octobre 2020 et du 20 septembre 2021, **et de la commission consultative de l'environnement** des 26 et 29 janvier et 26 février 2021.

Constatant les impacts de la crise COVID sur le fonctionnement des institutions, la gestion du projet et le dialogue avec les parties prenantes du territoire, **elles ont organisé des entretiens avec une quarantaine de parties prenantes** (élus, associations ou collectifs, monde économique, institutions) **entre décembre 2020 et mars 2021, pour identifier leurs attentes par rapport au maître d'ouvrage et évaluer s'il faut émettre des recommandations complémentaires vis-à-vis de la DGAC et de la Préfecture des Pays de Loire.**

En juillet 2021, les garantes ont participé à une réunion d'échanges avec chaque soumissionnaire de l'appel d'offre sur le renouvellement de la concession de Nantes Atlantique dans le respect des règles de confidentialité fixées par le code des marchés publics. Elles ont pu répondre à leurs questions sur le rôle des garantes et leurs attentes sur la concertation à mettre en place lorsque le titulaire de la concession sera désigné. Ces réunions font suite à une demande de la CCI NANTES ST NAZAIRE, qui présente la particularité d'appartenir à l'un des groupements candidats à la procédure de mise en concurrence, ce qui a conduit la DGAC à proposer une rencontre avec chaque soumissionnaire sur un format identique.

Enfin, **elles ont suivi et garanti les 3 réunions d'information publiques** organisées les 21, 23 et 30 septembre.

## La mise en œuvre des 12 recommandations faites par les garantes à l'issue de la concertation préalable de 2019

**Réponses apportées par le responsable du projet et les acteurs décisionnaires à la concertation préalable – au 31/12/2021**

Demande de précisions et/ ou recommandations	Réponse du maître d'ouvrage	Délais de mise en œuvre & moyens mis en place
<p><i>R1 Les garantes invitent le maître d'ouvrage à associer la communauté scientifique et universitaire, les organismes publics et les associations en charge de la protection de l'environnement au travail de préparation ou d'accompagnement de l'évaluation environnementale et à toutes les études environnementales annoncées lors de la concertation et en vue des enquêtes publiques.</i></p> <p><i>Les garantes souhaitent que l'état initial de l'environnement réalisé sur 1 année calendaire soit partagé avec les parties prenantes.</i></p>	<p>La DGAC a réalisé un état initial de l'environnement mis en ligne (mesure n°10) et indique que le futur concessionnaire pourra compléter l'état initial et réalisera l'étude d'impact du projet.</p> <p>A ce stade de la concertation, la préconisation reste donc à mettre en œuvre.</p>	<p>A partir de mi 2022 ?</p>
<p><i>R2 Les garantes invitent le maître d'ouvrage, lors de la rédaction du cahier des charges, à intégrer dans la liste des travaux envisagés les enseignements qu'il aura tirés des avis des parties prenantes et des recommandations suggérées.</i></p>	<p>La DGAC indique avoir tenu compte des préconisations lors de la conduite de l'appel d'offres.</p> <p>Lors des réunions d'échanges tenues avec chaque soumissionnaire de l'appel d'offre, les garantes ont rappelé leurs préconisations.</p>	<p>Mise en œuvre à voir avec la DGAC et le futur concessionnaire à partir de mi 2022</p>
<p><i>R3 Les garantes souhaitent que les propositions argumentées de solutions alternatives soient étudiées par le maître d'ouvrage et que des réponses soient apportées sur leur faisabilité, en particulier les propositions d'amélioration d'une option (relatives au maintien de la piste Nord-Sud ou à la mise en œuvre d'une piste transversale revisitée) et les propositions de sites pour un transfert au nord - est de Nantes.</i></p> <p><i>Elles demandent au maître d'ouvrage d'apporter des éléments de réponse sur les propositions de restriction du trafic aérien et de « mise en réseau » des aéroports du Grand Ouest sur la base d'un réseau ferré renforcé, si possible avec le concours des acteurs territoriaux ou nationaux concernés</i></p>	<p>La DGAC a tenu compte de cette préconisation lors de son bilan d'octobre 2019 (Cf. « avis sur la décision du maître d'ouvrage » du 27 novembre 2019).</p>	<p>2019</p>
<p><i>R4 Les garantes demandent que les engagements pris lors de l'atelier « enjeux sanitaires » du 8 juillet sur les mesures de bruit et de pollution soient mis en œuvre, et les résultats communiqués aux parties prenantes :</i></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• <i>La création d'un observatoire de la qualité de l'air des Pays de la Loire,</i></li> <li>• <i>Les mesures de bruit réalisées et publiées,</i></li> <li>• <i>Les mesures des microparticules effectuées sans tarder selon les méthodes reconnues scientifiquement.</i></li> </ul>	<p>La DGAC a tenu compte de cette préconisation (mesure 28).</p>	<p>2020</p>

**Réponses apportées par le responsable du projet et les acteurs décisionnaires à la concertation préalable – au 31/12/2021**

<b>Demande de précisions et/ ou recommandations</b>	<b>Réponse du maître d'ouvrage</b>	<b>Délais de mise en œuvre &amp; moyens mis en place</b>
<p><i>R5 Les garantes recommandent au maître d'ouvrage d'organiser des modalités du suivi particulières, en articulant mieux les dimensions territoriales, thématiques et globales. Elles l'invitent à préciser les modalités par lesquelles il s'assurera très régulièrement de l'équilibre entre les efforts et moyens mobilisés pour chacune des missions du concessionnaire.</i></p> <p><i>Elles l'invitent à inscrire dans le cahier des charges la nécessité pour le concessionnaire de mettre en place des démarches participatives pour la gestion des projets dont il projette ou décide la réalisation</i></p>	<p>La DGAC indique avoir tenu compte des préconisations lors de la conduite de l'appel d'offres.</p> <p>Lors des réunions d'échanges tenues avec chaque soumissionnaire de l'appel d'offre, les garantes ont rappelé leurs préconisations.</p>	<p>Mise en œuvre à voir avec la DGAC et le futur concessionnaire à partir de mi 2022</p>
<p><i>R6 Les garantes recommandent au futur concessionnaire d'associer plus régulièrement les riverains, les usagers de l'aéroport et ceux de la plate-forme autour du fonctionnement de l'aéroport, dans le cadre d'un dispositif d'ancrage territorial à définir, impliquant les compagnies aériennes et le monde économique, à articuler avec les instances réglementaires (la CCE et ses déclinaisons). L'objectif serait d'animer des échanges pour faire monter en connaissance les citoyens qui le souhaitent, de favoriser la connaissance mutuelle entre ces divers acteurs au final interdépendants, de faire le lien entre l'aéroport et l'attractivité du territoire, et d'impliquer les riverains et usagers qui le souhaitent dans certaines réflexions structurantes pour l'aéroport.</i></p> <p><i>Cette animation pourrait utilement intégrer les sujets liés au réaménagement selon les décisions qui seront prises, aux pollutions sonores et atmosphériques autour de la plate-forme, ... des rencontres avec des pilotes ou des contrôleurs aériens pour comprendre la gestion des trajectoires, des visites régulières des installations ...</i></p>	<p>La DGAC indique avoir tenu compte des préconisations lors de la conduite de l'appel d'offres.</p> <p>Lors des réunions d'échanges tenues avec chaque soumissionnaire de l'appel d'offre, les garants ont rappelé leurs préconisations.</p>	<p>Mise en œuvre à voir avec la DGAC et le futur concessionnaire à partir de mi 2022</p>

## Réponses apportées par le responsable du projet et les acteurs décisionnaires à la concertation préalable – au 31/12/2021

Demande de précisions et/ ou recommandations	Réponse du maître d'ouvrage	Délais de mise en œuvre & moyens mis en place
<p>R7 Les garantes souhaitent que les sujets ci-dessous fassent l'objet d'une réponse par la DGAC, en particulier :</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• La question de la pente à 3,5 degrés d'angle d'atterrissage, posée comme un moyen de réduire le bruit pour une partie des riverains</li> <li>• La réduction du nombre de vols</li> <li>• La transparence sur les trajectoires empruntées</li> <li>• La clarification sur l'état de l'étude d'approche équilibrée sur un couvre-feu</li> </ul> <p>Ces questions ramènent au lien entre aéroport et attractivité du territoire, qui nécessite de favoriser les contacts entre le monde économique et les riverains, en particulier pour déterminer les impacts des exigences de couvre-feu.</p>	<p>La DGAC a tenu compte de cette préconisation lors de son bilan d'octobre 2019 (Cf. « avis sur la décision du maître d'ouvrage » du 27 novembre 2019) et lors des réunions publiques d'informations de septembre 2021 (Cf. supports de la DGAC).</p>	<p>2019 et 2021.</p> <p>Sujets récurrents nécessitant une mise en perspective régulière</p>
<p>R8 Les garantes estiment nécessaire que la DGAC mette en place un groupe de travail avec les compagnies aériennes et le concessionnaire pour travailler sur toutes les possibilités de réduction du bruit des avions.</p> <p>Les garantes proposent d'associer à cette démarche un panel de citoyens, à constituer, pour partager les sujets techniques ou d'exploitation et des solutions concrètes, sur la base des propositions les plus pertinentes faites durant la concertation.</p>	<p>Cette préconisation a fait l'objet d'un engagement ad hoc (mesure M2) et la DGAC indique que « Le dialogue s'est poursuivi et une réunion entre les compagnies aériennes et les collectivités locales s'est tenue fin 2020 ».</p> <p>Les garantes notent toutefois que cette démarche doit être approfondie et mieux publicisée.</p>	
<p>R9 Les garantes suggèrent aux collectivités territoriales, dont le transport fait partie des compétences, de préciser les alternatives éventuelles sans attendre la finalisation complète des études.</p>	<p>Le sujet a fait l'objet d'un « schéma directeur d'accessibilité de tous modes du secteur aéroport Nantes Atlantique » étudié de façon conjointe entre la Région, Nantes Métropole et l'Etat.</p> <p>L'option d'un bus à haut niveau de service (BHNS) entre la gare de Nantes et l'aéroport, via l'île de Nantes et la route de Pornic entre Rezé et Bouguenais, et de la création d'une halte ferroviaire a été retenue début 2021.</p>	<p>2021</p>

**Réponses apportées par le responsable du projet et les acteurs décisionnaires à la concertation préalable – au 31/12/2021**

<b>Demande de précisions et/ ou recommandations</b>	<b>Réponse du maître d'ouvrage</b>	<b>Délais de mise en œuvre &amp; moyens mis en place</b>
<p><i>R10 Les garantes invitent le maître d'ouvrage à communiquer et à transmettre le présent rapport à tous les participants contributeurs et acteurs de la concertation, aux élus des territoires concernés, à la presse régionale et spécialisée, aux autorités compétentes amenées à intervenir dans la suite de la procédure et dans la décision (autres services de l'État, autorité environnementale, commissaire enquêteur, commission européenne, etc.).</i></p> <p><i>Elles l'invitent à en faire de même quand il rendra public les enseignements qu'il tire de ce rapport.</i></p>	<p>La DGAC a tenu compte de cette préconisation lors de son bilan d'octobre 2019 (Cf. « avis sur la décision du maître d'ouvrage » du 27 novembre 2019)</p>	<p>2019</p>
<p><i>R11 Les garantes appellent le maître d'ouvrage à la plus grande transparence quant aux modalités permettant l'atteinte de l'objectif de l'équilibre économique de la future concession et notamment les variables, critères, hypothèses, une fois que le scénario sera définitivement retenu</i></p>	<p>La DGAC a à plusieurs reprises rappelé les règles de confidentialité s'appliquant à la consultation relative au renouvellement de la concession.</p> <p>Le sujet fait l'objet d'une préconisation des garantes en vue de la suite de la concertation « post concertation préalable » (« prévoir une réunion publique en présentiel quand le concessionnaire aura été désigné, pour faire un point d'ensemble vis-à-vis du territoire du projet et donner des perspectives, tenant compte des propositions du concessionnaire désigné »)</p>	
<p><i>R12 Les garantes appellent le maître d'ouvrage à la plus grande transparence quant aux critères de choix qu'il retiendra pour les suites qu'il compte donner au projet, en faisant le lien avec les résultats de la concertation</i></p>	<p>La DGAC a tenu compte de cette préconisation lors de son bilan d'octobre 2019 (Cf. « avis sur la décision du maître d'ouvrage » du 27 novembre 2019)</p>	<p>2019</p>

## Les principales demandes de précisions et recommandations des garantes au 31 décembre 2021 pour la suite de la concertation

Le tableau ci-dessous présente les principales demandes de précisions et recommandations que les garantes formulent à date en vue de la poursuite de la concertation « post concertation préalable », dans l'attente de l'enquête publique relative au réaménagement de la plate-forme, à ce jour fixée en 2023.

### Tableau des demandes de précisions et/ou recommandations

Recommandations portant sur les modalités d'association du public, sur la gouvernance du projet, sur la prise en compte des avis des participant.e.s.

1. **De reconduire les réunions d'information publiques** mises en œuvre en septembre **au moins tous les 6 mois**, pour informer les personnes qui s'estiment concernées par le projet de son avancement, et répondre à leurs questions.
2. **De proposer aux élus et aux représentants des collectivités des réunions d'échange** sur des sujets précis liés au réaménagement, permettant de présenter les hypothèses retenues et les modélisations effectuées, les options proposées, de recueillir les interrogations et propositions en vue d'améliorer le projet, et de faciliter la préparation des enquêtes ou consultations publiques.
3. **De proposer, aux acteurs associatifs et au collectifs de riverains, des ateliers d'échange et de travail** ou des permanences sur des sujets précis liés au réaménagement, permettant de présenter les hypothèses retenues et les modélisations effectuées, les options proposées, et de confronter les points de vue, pour les sujets sur lesquels les associations et les collectifs ont développé des expertises d'usage ou techniques qu'elles souhaitent faire valoir.
4. **D'intensifier l'utilisation du site internet du projet** pour mettre en ligne des informations sur la vie du projet, les présentations utilisées, les questions posées en réunions d'information et les réponses, les liens vers des études, etc.
5. **De prévoir une réunion publique en présentiel quand le concessionnaire aura été désigné**, pour faire un point d'ensemble vis-à-vis du territoire du projet et donner des perspectives, tenant compte des propositions du concessionnaire désigné.

# 1. Introduction

## 1.1. Le projet objet de la concertation « post concertation préalable »

### Responsable du projet/ plan/ programme et décideurs impliqués :

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

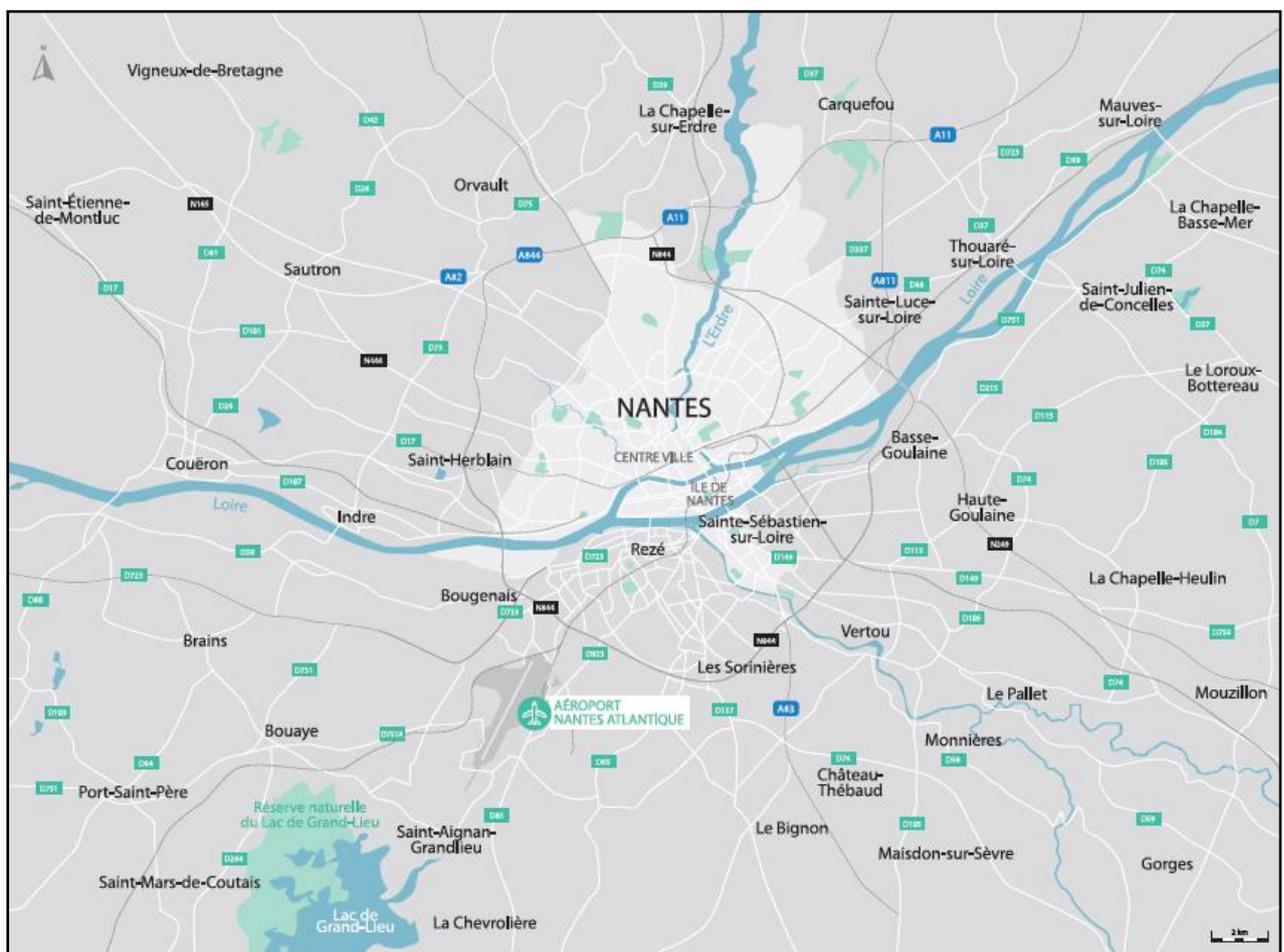
Le projet de réaménagement de l'aéroport est conduit par l'un des services de l'Etat, la direction générale de l'aviation civile (DGAC). Comme le contrat entre l'Etat et le concessionnaire actuel de l'aéroport doit être résilié du fait de l'abandon du projet de transfert vers Notre-Dame-des-Landes, il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

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

### Carte du projet ou plan de situation :

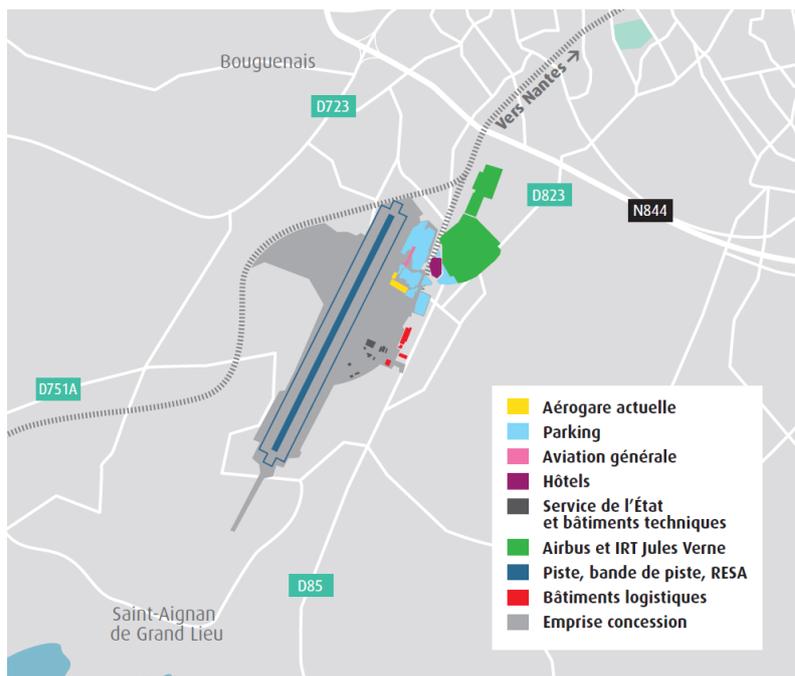
*Éléments visuels permettant la compréhension du projet*

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



Source : DGAC

L'emprise au sol est de 340 ha, l'aérogare a une superficie de plus de 43 000 m<sup>2</sup>.



Source : DGAC

### Objectifs du projet

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

Le projet doit concilier plusieurs enjeux :

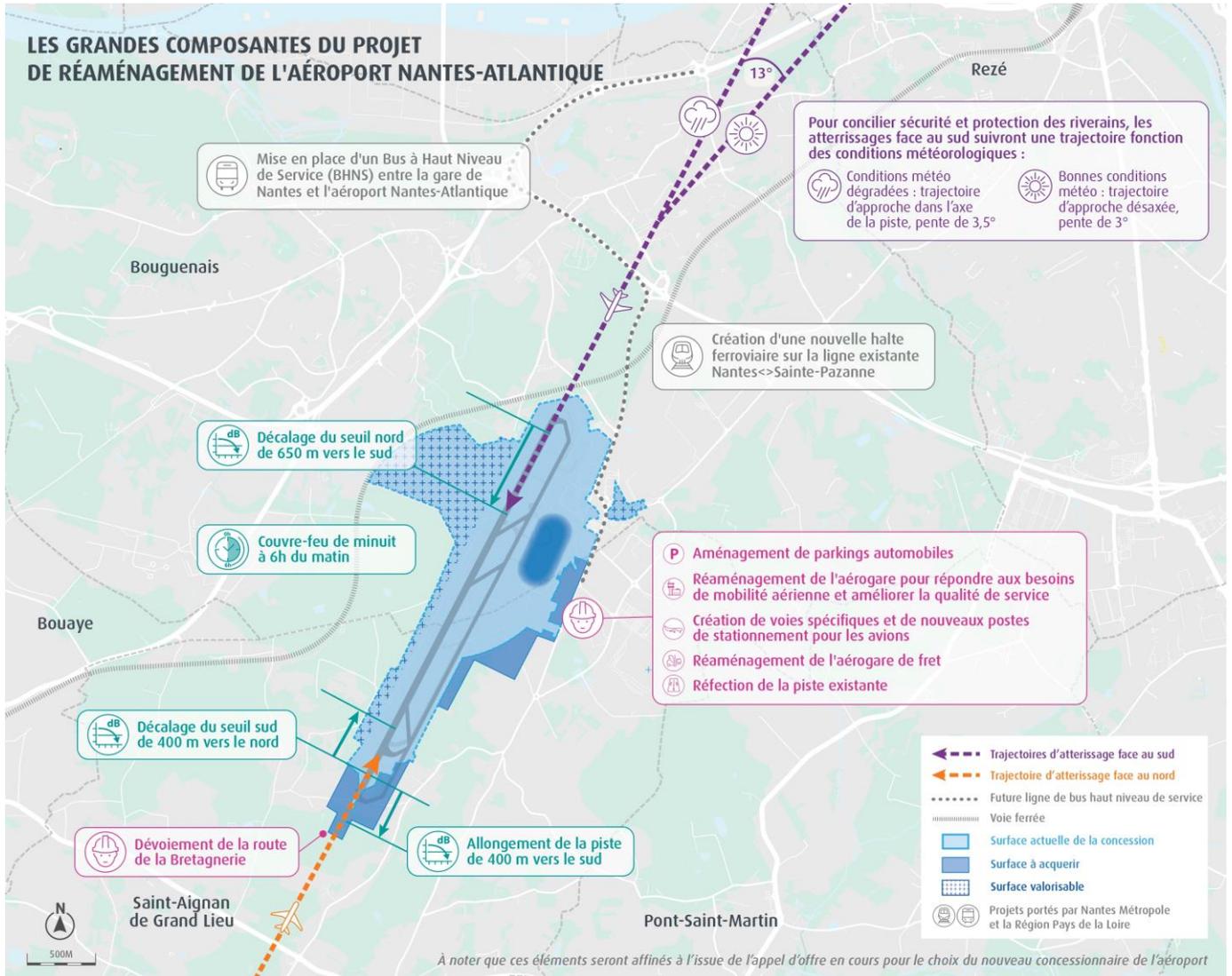


Source : DGAC

## Caractéristiques du projet

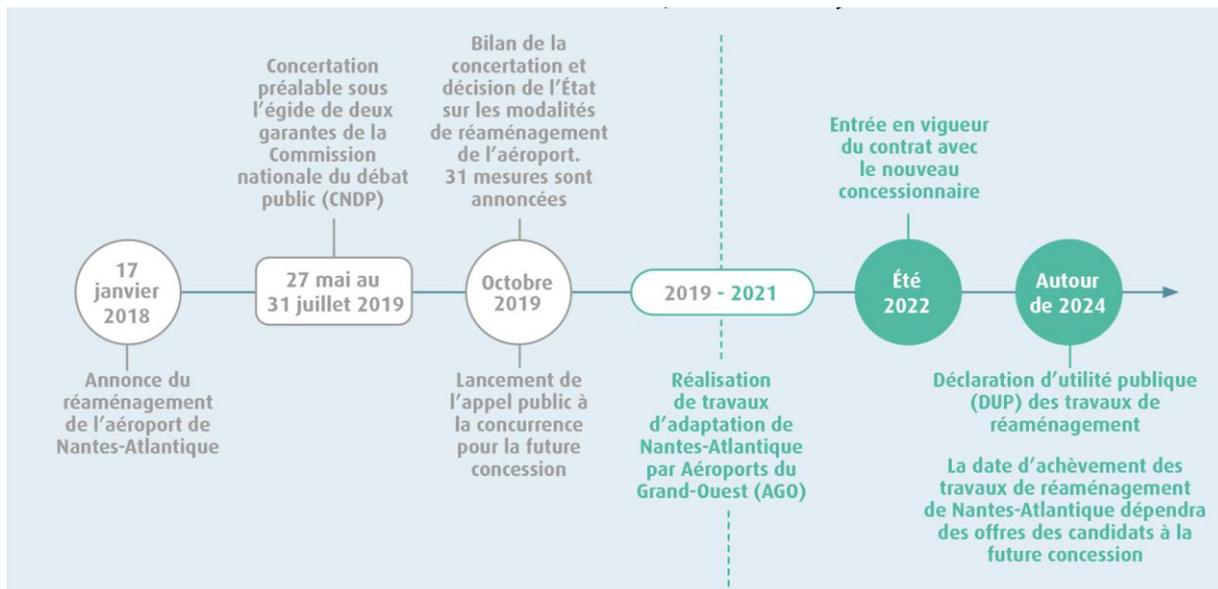
Le projet prévoit :

- un allongement de 400 mètres de la piste d'atterrissage, voir à ce sujet la page des 31 mesures ou la FAQ du projet ;
- la modernisation de l'aérogare et son agrandissement afin d'améliorer la qualité de service et permettre d'accueillir davantage de passagers ;
- la création de nouveaux postes de stationnement pour les avions ;
- la mise en place de la procédure dite « double approche » pour les atterrissages face au sud.



Source : site du projet (<https://www.reamenagement-nantes-atlantique.fr/comprendre-le-projet/presentation-du-projet>)

## Calendrier du projet



Source : site du projet (<https://www.reamenagement-nantes-atlantique.fr/comprendre-le-projet/presentation-du-projet>)

## Coût du projet

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

Le coût du projet sera connu à l'issue d'un appel d'offres que conduit la DGAC afin de choisir le nouveau concessionnaire, lequel réalisera les travaux de réaménagement et exploitera l'aéroport Nantes-Atlantique. Le projet sera financé dans le cadre d'un contrat de concession entre l'État et une société ou un consortium sélectionné au terme d'une procédure de mise en concurrence (appel d'offres).

## 1.2. Les données clés de la concertation « post concertation préalable » au 31 décembre 2021

### Dates clés

4 décembre 2019 : décision N° 2019/174 de la CNDP, nommant Brigitte Fargevieille et Sylvie Haudebourg garantes en vue de veiller à la bonne information et à la participation du public jusqu'à l'ouverture de l'enquête publique.

26 octobre 2020 : 1<sup>ère</sup> réunion du comité de suivi des engagements de l'État et des collectivités territoriales (CSEE), correspondant à l'engagement n°27 de l'État.

Octobre 2020 : ouverture du site de l'observatoire de Nantes-Atlantique - OTANA (engagement n°28) chargé d'étudier les effets de la présence de l'aéroport sur le territoire.

29 avril 2021 au 29 juillet 2021 : consultation publique par voie électronique sur le projet d'arrêté instaurant ce couvre-feu.

29 avril 2021 au 29 juin 2021 : consultation publique par voie électronique sur le projet de plan de prévention du bruit dans l'environnement de l'aérodrome de Nantes-Atlantique – PPBE.

21, 23 et 29 septembre 2021 : réunions publiques d'information sur l'avancement du projet.

## Participation, questions et contributions

- **Réunions publiques** d'information de septembre 2021 : 150 personnes pour les 2 premières, et environ 50 pour la dernière soit au total 358 participants aux 3 réunions de septembre 2021; environ 170 avis ou questions.

### - Site internet du projet :

- **En 2020** : 12 179 connexions au total, pic d'utilisation à 121 connexions sur une journée (27/10/20).

Pages les plus consultées : la page d'accueil (4 295 vues), le bilan de la concertation (1 940) et le fonctionnement d'un aéroport (1 938)

- **En 2021** : 28 497 connexions au total (soit 2,3 fois plus qu'en 2020), pic d'utilisation à 794 connexions sur une journée (21/09/21)

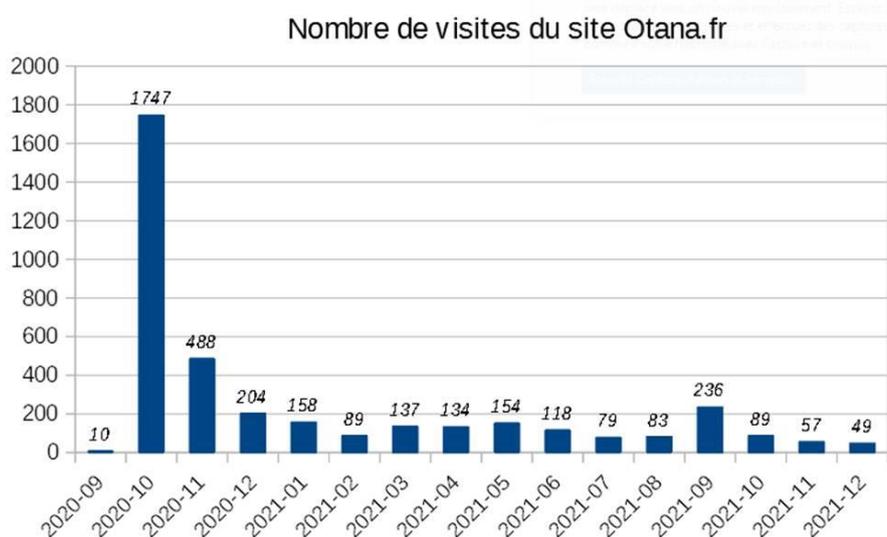
Pages les plus consultées : la page d'accueil (10 631 vues), le fonctionnement d'un aéroport (2 256) et l'actualité sur les consultations publiques sur le PPBE et le couvre-feu (2 030)

Cette augmentation importante de la fréquentation du site entre 2020 et 2021 est probablement à mettre en lien avec les efforts importants réalisés pour renouer le lien avec les parties prenantes en 2021, notamment avec de nombreuses newsletters et actualités, ainsi que l'organisation des réunions publiques.

- 34 questions ont été posées sur le site internet via le formulaire en ligne.

## Site de l'observatoire : <https://www.otana.fr/>

- o En 2020, le site a enregistré 2 449 connexions (avec un fort pic en octobre à 1747, puis 488 en novembre 2020)
- o Pour 2021, au 16/12/21, le site a enregistré 1 383 visites (avec un léger pic en septembre lié à l'actualisation des indicateurs).



## 2. Rappels sur la concertation préalable menée sur le projet de réaménagement de l'aéroport de Nantes Atlantique

### 2.1. Les suites données à la concertation préalable

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

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

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

Le bilan de la concertation est accessible en ligne sur site internet : [www.reamenagement-nantes-atlantique.fr](http://www.reamenagement-nantes-atlantique.fr)

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

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

Elles ont toutefois considéré qu'il restait, à cette date, des questions en suspens ou des informations à consolider, et en particulier sur les modalités de poursuite de la concertation avec les publics en vue de préparer les enquêtes publiques et consultations nécessaires. **Ainsi, le dialogue territorial n'est envisagé, à court terme, que sous le seul angle de dispositifs « institutionnels » (CSEE, commission consultative de l'environnement - CCE, Comité de pilotage stratégique), et la concertation avec les publics est déportée sur le futur concessionnaire de l'aéroport, à partir de 2022, sur le seul réaménagement de la plate-forme et « la bonne insertion de l'aéroport dans son environnement humain, environnemental et économique ».**

A la suite du bilan de la DGAC et de la publication de ses engagements, la CNDP a prolongé la mission des 2 garantes par sa décision N° 2019/174 du 4 décembre 2019, pour garantir la mise en place d'une concertation « post-concertation préalable ».

### 2.2. Le dispositif de concertation prévu par la DGAC

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

- Un « groupe contact » associant les collectivités pour les tenir informées et échanger sur le projet (initialement envisagé sous la forme d'un comité de pilotage stratégique).

- Un comité de suivi des engagements de l'Etat et des collectivités territoriales (CSEE), correspondant à l'engagement n°27.

L'objet du CSEE est d'être « le lieu de concertation et d'information privilégié entre l'Etat, les collectivités territoriales et leurs groupements et les acteurs socioprofessionnels et associatifs intéressés par le réaménagement de l'aéroport de Nantes-Atlantique ». Il peut formuler « des recommandations à l'Etat puis, à compter de sa désignation, au concessionnaire de l'aéroport de Nantes-Atlantique, chargés de la maîtrise d'ouvrage du réaménagement ».

Il est défini comme « complémentaire à la démarche Atelier des Territoires, vivre et travailler à proximité de l'aéroport de Nantes-Atlantique et autour du lac de Grand-Lieu, lancée le 14 octobre 2020 et animée par la direction départementale des territoires et de la mer (DDTM) ».

Il réunit des élus, les services de l'État, les chambres consulaires, des associations de riverains, des associations environnementales, des organisations professionnelles et syndicales.

Nota : le CSEE s'est réuni en octobre 2020 et en septembre 2021. Les supports et comptes rendus sont publics.

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

La commission consultative de l'environnement (CCE) est l'instance de dialogue entre les parties prenantes de l'aéroport sur les questions d'environnement : associations de riverains, associations de protection de l'environnement et du cadre de vie, collectivités territoriales, professions aéronautiques. Elle relève du code de l'environnement (article L571-13).

Elle est consultée pour toute question d'importance relative à l'aménagement ou aux incidences de l'exploitation de l'aéroport. Son avis est demandé pour toute modification ou révision du plan d'exposition au bruit (PEB) de l'aéroport. Elle a la capacité de saisir l'Autorité de contrôle des nuisances aéroportuaires (ACNUSA).

Les supports et comptes rendus sont publics.

- Un « observatoire de Nantes-Atlantique » (engagement n°28) chargé d'étudier les effets de la présence de l'aéroport sur le territoire, comparant un collège scientifique et technique chargé de valider la qualité méthodologique, scientifique et technique de ses productions.

Nota : L'observatoire en place depuis octobre 2020 (<https://www.otana.fr/>).

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

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

### 3. Concertation « post concertation préalable » et mission des garantes

#### 4.1 Garantir le droit à l'information et à la participation

« Toute personne a le droit, dans les conditions et les limites définies par la loi, d'accéder aux informations relatives à l'environnement détenues par les autorités publiques, et de participer à l'élaboration des décisions publiques ayant une incidence sur l'environnement » - Article 7 de la charte de l'environnement.

La Commission nationale du débat public est l'autorité indépendante chargée de garantir le respect du droit individuel à l'information et à la participation sur les projets ou les politiques qui ont un impact sur l'environnement. Il s'agit d'un droit constitutionnel, qui est conféré à chacune et à chacun.

Afin de veiller au respect de ces droits, la CNDP nomme des tiers garantes neutres, qui ont pour rôle de garantir au nom de l'institution la qualité des démarches de concertation mises en œuvre par les porteurs de projet.

### Les interventions de la CNDP

**La Commission Nationale du Débat Public défend un droit :**

*« Toute personne a le droit [...] d'accéder aux informations relatives à l'environnement détenues par les autorités publiques et de participer à l'élaboration des décisions publiques ayant une incidence sur l'environnement. »*

Article 7 de la Charte de l'Environnement – rendue constitutionnelle en 2005

<p style="text-align: center;">Débattre du bien fondé des projets avant que des décisions irréversibles ne soient prises</p> <p style="text-align: center; border: 1px solid black; border-radius: 50%; padding: 5px; width: fit-content; margin: 10px auto;">Pourquoi ce projet ?</p>	<p style="text-align: center;">Débattre des caractéristiques du projet, de ses impacts sur l'environnement, du moyen de les éviter, des les réduire ou de les compenser, Débattre de ses alternatives</p> <p style="text-align: center; border: 1px solid black; border-radius: 50%; padding: 5px; width: fit-content; margin: 10px auto;">A quelles conditions ?</p>	<p style="text-align: center;">Débattre des conditions à réunir pour sa mise en œuvre</p> <p style="text-align: center; border: 1px solid black; border-radius: 50%; padding: 5px; width: fit-content; margin: 10px auto;">Comment ?</p>	<p style="text-align: center;">Permettre l'information et la participation de tous et de toutes tout au long de la vie du projet.</p> <p style="text-align: center; border: 1px solid black; border-radius: 50%; padding: 5px; width: fit-content; margin: 10px auto;">Du suivi dans le temps</p>
--	---	--	---

## 4.2 Le rôle des garantes

Une garante est une personne inscrite sur la liste nationale des garantes, neutre et indépendante, nommée par la CNDP pour garantir une concertation, c'est-à-dire pour garantir le droit à l'information et le droit à la participation selon le Code de l'Environnement. L'absence de conflit d'intérêt est un prérequis indispensable à la désignation d'une garante.

### Les 6 principes de la CNDP portés par les garantes

 <p><b>INDÉPENDANCE</b> Vis-à-vis de toutes les parties prenantes</p>	 <p><b>NEUTRALITÉ</b> Par rapport au projet</p>	 <p><b>TRANSPARENCE</b> Sur son travail, et dans son exigence vis-à-vis du responsable du projet</p>
 <p><b>ARGUMENTATION</b> Approche qualitative des contributions, et non quantitative</p>	 <p><b>ÉGALITÉ DE TRAITEMENT</b> Toutes les contributions ont le même poids, peu importe leur auteur</p>	 <p><b>INCLUSION</b> Aller à la rencontre de tous les publics</p>



"LA DÉMOCRATIE PARTICIPATIVE EN FRANCE. LA COMMISSION NATIONALE DU DÉBAT PUBLIC"

- **La concertation « post concertation préalable »**

La concertation « post concertation préalable » est une phase d'information et de participation, qui doit permettre une continuité de dialogue entre le public, les acteurs impliqués et le responsable du projet,

plan ou programme. Même si le rythme de cette concertation est souvent moins dense que celui de la concertation préalable, les garantes s'assurent que le public puisse suivre l'avancement du projet ainsi que la mise en œuvre des engagements pris par le maître d'ouvrage durant la concertation préalable ou le débat public (information sur les études réalisées, communication sur les étapes décisionnelles, etc.) et dans sa réponse aux recommandations du garant. Les garantes veillent également à ce que le public puisse échanger régulièrement avec le maître d'ouvrage afin de continuer le dialogue et une participation effective du public.

A l'issue de la concertation « post concertation préalable », les garantes rédigent le présent bilan qui est transmis aux porteurs de projet, à la CNDP et à tous les acteurs, par le biais des sites internet existants et est in fine portée à la connaissance du commissaire enquêteur si le principe d'une enquête publique est confirmé.

## 4. Organisation de la concertation « post concertation préalable »

### 4.1.L'étude de contexte menée par les garantes au 1<sup>er</sup> trimestre 2021

L'annonce en 2018 par l'Etat de mesures de compensation exceptionnelles en faveur des riverains de Nantes-Atlantique d'une part, et l'ampleur de la concertation menée en 2019 par la DGAC avec l'appui de la Préfecture de région d'autre part, ont contribué à créer un capital de confiance auprès de plusieurs acteurs territoriaux. Cependant, des entretiens menés entre décembre 2020 et mars 2021, il ressort que ce capital de confiance était significativement érodé à fin 2020 :

- Les « aides ou compensations exemplaires » annoncées n'étaient pas encore matérialisées en l'absence de décrets d'application,
- La maîtrise d'ouvrage du projet n'était plus suffisamment « incarnée » sur le terrain depuis fin 2019, alors que la bonne compréhension des diverses composantes d'un projet complexe nécessite un travail de pédagogie important, que plusieurs acteurs fortement impliqués dans la concertation préalable se sentaient mis à l'écart des informations, et que les parties prenantes réclamaient unanimement d'être impliquées dans l'élaboration précise des décisions importantes (le PPBE, les modalités des restrictions d'exploitation, les trajectoires, etc.).

Les garantes ont ainsi constaté, à l'issue de leurs entretiens, que les attentes étaient importantes, de la part des élus qui souhaitaient des mesures concrètes à porter auprès de leurs administrés, du monde économique inquiet de la capacité du projet à accompagner le développement régional et jugeant être tenu à l'écart du dialogue institutionnel, et du monde associatif coalisé pour étendre la portée des mesures de protection.

Ces attentes des acteurs locaux rencontrés se sont avérées de diverses natures :

- La **démonstration du respect des engagements de l'Etat sur les aides exemplaires** annoncées, tant sur leur mise en place rapide que sur leur financement
- La **garantie et la démonstration que les négociations sur le renouvellement de la concession tiennent compte des engagements pris à l'issue de la concertation préalable**, et que le projet de réaménagement soit « **sobre et performant** » conformément aux engagements de M. Djebbari en 2019.
- **L'amélioration des engagements liés à la protection des riverains**, et en particulier la durée du couvre-feu, l'éligibilité aux mesures exceptionnelles, la part de prise en charge sur les travaux d'insonorisation, <https://www.reamenagement-nantes-atlantique.fr/les-aides-linsonorisation> et une plus grande souplesse dans les mesures de mise en œuvre, pour être cohérent avec le tissu résidentiel et social.
- La **transparence sur les études menées, voire l'association des parties prenantes** à l'élaboration des décisions sur plusieurs sujets, par exemple :

- les trajectoires des vols, en répondant en particulier aux questions et propositions des professionnels qui s'expriment sur le sujet (pilotes, contrôleurs, compagnies...), et en partageant les choix retenus,
  - l'amélioration de la desserte terrestre de la zone aéroportuaire, en motivant les solutions proposées, et en associant le monde associatif à leur mise en œuvre,
  - les aménagements de la zone aéroportuaire, en associant plus largement le local aux études (sur parkings automobiles par exemple),
  - les perspectives de trafic vs le réaménagement à venir, en particulier dans le contexte post COVID, considéré par certains comme propice à une « rupture » sur les usages de l'avion.
- Pour ceux qui l'ont déjà exprimé lors de la concertation préalable de 2019, la remise sur la table de mesures plus drastiques : le plafonnement du trafic, le transfert à terme ...

La majorité des personnes interviewées s'est déclarée en attente :

- d'un dispositif permettant d'organiser une information à la fois large du territoire et approfondie en regard de la complexité du projet
- mais aussi de l'appropriation collective des dossiers mettent en œuvre la décision de réaménagement d'octobre 2019,
- et enfin de la consultation des divers acteurs concernés en amont des comités (dont la représentativité est partielle).

#### 4.2. Les recommandations des garantes à la DGAC pour relancer la concertation avec le public

Au printemps 2020, les garantes ont pris acte de la mise en place des instances d'information et de consultation prévues dans les engagements d'octobre 2019. Elles ont à ce moment noté que, si les parties prenantes institutionnelles ou constituées du territoire ou de l'environnement proches de l'aéroport y participaient, le public, au sens des citoyens concernés et des collectifs qui avaient participé à la concertation, n'était pas associé.

Constatant le gel de toute initiative vis-à-vis du terrain, en 2020, du fait du contexte sanitaire, de la période de réserve électorale et de la crise du secteur aéronautique, elles ont demandé à la DGAC, dans un premier temps, de publiciser et faire vivre l'espace de questions – réponses sur le site du projet et sur le site de l'observatoire.

Sur la base de leur étude de contexte, elles ont rappelé à la DGAC la nécessité de réinvestir, dans un second temps, le territoire pour matérialiser la maîtrise d'ouvrage du projet auprès des parties prenantes, sur toutes ses composantes, et pour **renouer le dialogue au plus proche des acteurs locaux dans toute leur diversité, dans le respect des exigences du code de l'environnement.**

A ces fins, les garantes ont préconisé de mettre en place au moins un dispositif d'information et de consultation **sans attendre l'installation du futur concessionnaire (annoncée pour mi 2022), pour s'adresser à l'ensemble des acteurs du territoire concernés par la problématique et le projet (riverains, élus, forces économiques, monde associatif), et :**

- **Donner une information complète, objectivée et pédagogique sur l'avancement des mesures décidées** à la suite de la concertation préalable, ainsi que des travaux d'adaptation pris en charge par l'actuel concessionnaire
- **Mettre en perspective l'ensemble du projet** (dans toutes ses composantes) : plannings, coûts, instruction réglementaire, ... A cet effet, il a paru souhaitable aux garantes que la DGAC évalue la possibilité d'un reporting sur les aides octroyées, sur les divers engagements (insonorisation, délaissement, etc.) et détaillant les sources de financement (taxe aéroportuaire, aides Etat, etc.).

- **Répondre aux questions** que se posent les parties prenantes, en particulier sur les sujets prioritaires pour le territoire : la mise en œuvre couvre-feu, l'amélioration des accès à l'aéroport et du stationnement, l'organisation des indemnités réglementaires et exceptionnelles, etc.
- **Clarifier les sujets qui font débat**, et en particulier les modalités de la future concession et l'éventuel abandon de l'allongement de la piste évoqué à un moment donné par la presse.

Elles ont rappelé la nécessité **d'articuler ce dispositif avec les consultations** publiques par voie électronique sur le plan de prévention du bruit dans l'environnement de l'aéroport de Nantes-Atlantique, et sur le projet de décret d'arrêté portant restrictions d'exploitation de l'aéroport de Nantes-Atlantique en vue de la mise en place du couvre-feu.

Elles ont enfin posé à la DGAC **la question de l'interactivité du dispositif** en vue d'organiser, au-delà de l'information, la consultation des publics sur les marges de manœuvres que souhaite se donner la maîtrise d'ouvrage sur certains aspects du projet ou des engagements d'octobre 2019.

## 5. Déroulement de la concertation « post concertation préalable » au 31 décembre 2021

### 5.1. Les dispositifs participatifs mis en œuvre en 2020 et 2021

En pratique, plusieurs processus participatifs se sont déroulés en parallèle, en 2021 :

- **L'instruction d'un projet d'arrêté portant restriction d'exploitation de l'aérodrome de Nantes-Atlantique**, correspondant à l'engagement n°1, et de fait à une attente forte et unanime qui est ressortie de la concertation publique.

Cette instruction, qui par principe n'associe pas les garantes de la CNDP mais dont elles ont été tenues informées voire auditrices lors des réunions, s'est effectuée en 2 temps :

- La consultation de la CCE de l'aéroport de Nantes-Atlantique, lors de la séance du 29 janvier 2021, en parallèle de la présentation du projet de PPBE. Ce projet a été établi à l'issue des travaux de l'étude d'impact selon l'approche équilibrée, exposée par la DGAC lors de concertation préalable de 2019, et menée en 2019 et 2020.
- Une consultation publique par voie électronique sur le projet d'arrêté instaurant ce couvre-feu, menée durant 3 mois, du 29 avril 2021 au 29 juillet 2021.

La consultation de la CCE et la consultation publique ont été menées sur la base du seul résumé non technique de l'étude d'impact selon l'approche équilibrée, la DGAC ayant indiqué que l'étude d'impact comportait des données confidentielles relatives à la consultation pour le renouvellement de la concession, non diffusables.

La DGAC a produit, à la suite de la consultation publique, la liste des questions et avis recueillis, et un bilan de la consultation. Ce bilan note « 397 contributions... finalement équivalentes à 511 expressions », essentiellement des avis majoritairement relatifs aux mesures mises en œuvre par le projet d'arrêté. 8 avis se sont exprimés sur les modalités de consultation et de concertation, dont 3 avis jugeant négativement la démarche retenue. S'agissant de la prise en compte des avis exprimés, le bilan indique que "en matière de nuisances sonores, le règlement UE n°598/2014 encadre la procédure à suivre pour introduire de nouvelles restrictions d'exploitation et prévoit notamment que le projet d'arrêté soit soumis à la consultation du public pour une durée de trois mois."

L'ACNUSA a rendu un avis "défavorable sur le projet en l'état actuel de sa rédaction" lors de sa séance du 6 septembre 2021, en particulier pour des motifs de clarification de certaines règles de mise en œuvre du couvre-feu.

L'arrêté portant restriction d'exploitation de l'aérodrome de Nantes-Atlantique a été signé le 28 septembre 2021. L'entrée en vigueur du couvre-feu est prévue en avril 2022.

L'ensemble des documents est consultable sur le site <http://www.consultations-publiques.developpement-durable.gouv.fr/consultation-publique-sur-le-projet-d-arrete-a2366.html>, accessible depuis le site dédié au projet de réaménagement de l'aéroport NA.

- **L'instruction du projet de plan de prévention du bruit dans l'environnement de l'aérodrome de Nantes-Atlantique**, correspondant à une obligation réglementaire dont la mise en œuvre avait été reportée pour tenir compte de la concertation préalable sur le projet de réaménagement

Cette instruction, qui par principe n'associe pas les garants de la CNDP mais dont elles ont été tenues informées voire auditrices lors des réunions, s'est effectuée en 2 temps :

- La consultation de la CCE de l'aéroport de Nantes-Atlantique, sur 3 séances (26 et 29 janvier, et 26 février). A cette occasion, des participants des collèges Elus et Associations ont émis de multiples critiques sur le projet, et ont formulé des propositions par écrit à l'attention de la DGAC. Au final, la CCE a émis un avis défavorable à la majorité.
- Une consultation publique par voie électronique sur le projet de PPBE, menée durant 2 mois, du 29 avril 2021 au 29 juin 2021, en même temps que la consultation sur le projet d'arrêté instaurant ce couvre-feu, les 2 sujets étant indissociables au sens des objectifs de protection des riverains.

La DGAC a produit, à la suite de la consultation publique, la liste des questions et avis recueillis, et un bilan de la consultation. Ce bilan note, après reclassement des questions et observations entre les 2 consultations publiques, 364 contributions en lien avec le projet de PPBE, soit « au final 642 expressions » essentiellement des avis sur les actions retenues pour le PPBE et le diagnostic sous-jacent. Les inquiétudes relatives au bruit et ses impacts reste très présentes, avec en corollaire les méthodes de réalisation des courbes et cartographies du bruit présentées dans le PPBE (en particulier les indicateurs utilisés - Lden et Lnight - et les valeurs limites retenues). Les hypothèses de trafic retenues sont questionnées, en valeur absolue et en termes d'évolution par rapport aux données présentées lors de la concertation préalable. Les sujets relatifs aux contrôles et sanctions des compagnies, aux financements mobilisés, aux évolutions voire innovations technologiques restent prégnants, et les modalités d'indemnisation des riverains demeurent critiquées. Les garantes notent que se retrouvent dans cette consultation les thématiques et préoccupations qui se sont exprimées en concertation préalable, et que le bilan de la DGAC apporte de nombreuses réponses et justifications.

33 avis ont été recueillis sur les modalités de la consultation, avec des critiques sur la préparation et la publicité donnée à la consultation, jugées insuffisantes, et la technicité des documents soumis, et des questions sur la prise en compte des observations et propositions faites en CCE en janvier et février.

L'ACNUSA, saisie par la CCE, avait relevé, « la meilleur qualité » de ce projet que les PPBE examinés précédemment, et a formulé dans une délibération du 3 février des suggestions à l'attention de la DGAC. Elle a formulé le 7 juin un avis favorable à son approbation, en rappelant que les cartes stratégiques de bruit devraient être révisées mi 2022 et le prochain PPBE établi d'ici 2024.

Le décret préfectoral approuvant le PPBE a été signé le 24 septembre 2021.

L'ensemble des documents est consultable sur le site <http://www.consultations-publiques.developpement-durable.gouv.fr/consultation-publique-sur-le-projet-de-plan-de-a2367.html>, accessible depuis le site dédié au projet de réaménagement de l'aéroport NA.

- **La tenue de réunions publiques d'information**

Du fait de l'insistance des garantes pour reprendre l'attache du public, la DGAC a organisé 3 réunions publiques d'information les 21, 23 et 29 septembre, en distanciel, au vu des incertitudes qui pesaient encore sur la gestion de réunions publiques avant l'été et d'autre part pour assurer une égalité de traitement de tous les participants.

L'objectif était de faire un point exhaustif de l'avancement du projet, jusqu'à présent réservé aux parties prenantes institutionnelles, et de répondre aux diverses questions afférentes.

Les garantes ont été associées à la préparation de ces réunions, dont elles avaient fortement soutenue la nécessité. Présentes dans les locaux DGAC, elles ont pu suivre le traitement des questions posées, tant par les participants que par écrit.

Ces réunions ont rassemblé environ 150 personnes pour les 2 premières, et environ 50 pour la dernière. Elles ont fait l'objet de comptes-rendus publiés. Les questions, auxquelles il n'avait pas été répondu en séance, ont reçu des réponses également publiées sur le site du projet.

Le format distanciel a été questionné voire critiqué par certaines parties prenantes : au-delà des incertitudes liées au contexte sanitaire, difficilement prévisible, les garantes ont noté que ce format a permis aux participants de s'approprier les informations en toute tranquillité, et d'interagir facilement avec le porteur du projet, en posant des questions parfois très pointues ou en demandant des éclaircissements sur ce qui n'avait pas été compris. Il a permis d'enregistrer les questions auxquelles il n'a pas été possible de répondre et de leur apporter des réponses ultérieurement. Il a permis aux garantes de vérifier « de visu » les modalités de choix des questions retenues et de s'assurer de la représentativité des questions retenues.

## 5.2. Les sujets abordés et les arguments exprimés

Les 3 réunions publiques d'information ont permis d'aborder plusieurs thématiques, sur la base d'une présentation par la DGAC

- de l'avancement de l'élaboration du projet de réaménagement (avec ses traductions dans l'appel d'offres sur la future concession),
- des perspectives en termes d'accès à la zone aéroportuaire,
- des nouvelles prévisions de trafic utilisées,
- des évolutions des trajectoires d'approches avec la confirmation d'une « double approche » pour les atterrissages face au sud
- du panel de mesures de lutte contre le bruit (double approche par le nord, décalage du seuil nord de piste vers le sud, décalage du seuil sud de piste vers le nord, allongement de la piste de 400m. vers le sud, couvre-feu de minuit à 6h.), et des effets combinés sur les modélisations de bruit à l'horizon 2040
- des mesures exceptionnelles au droit commun d'aide au riverains (droit de délaissement au profit des propriétaires d'un logement exposé à un bruit fort, aide à la revente au profit des propriétaires d'un logement exposé à un bruit modéré,
- de l'avancement des études environnementales (étude PUF – particules ultra fines ; état initial de l'environnement)

Ces réunions ont permis l'expression d'environ 170 avis ou questions, sur des sujets très divers.

- Le sujet des nuisances sonores, au travers de la compréhension des évolutions des atterrissages et des décollages (en matière de trajectoires et d'altitudes), des modalités d'élaboration du PPBE, et de l'exploitation future de l'aéroport (avec le couvre-feu en particulier) alimente plus de la moitié des avis et questions. A noter la prévalence de questions

sur les règles de répartition entre les 2 trajectoires possibles de la double approche pour les atterrissages face au sud,

sur la possibilité de généraliser une pente d'approche à 3,5° pour augmenter l'altitude et limiter le bruit,

sur la possibilité de modifier les modalités d'atterrissage face au nord pour limiter les nuisances sur Rezé et Bouguenais,

sur les modalités d'élaboration des cartes de bruit du PPBE, et l'utilisation d'indices moyennés jugée inappropriés pour estimer les nuisances réelles

sur les modalités de mise en œuvre et de respect du couvre-feu.

- Le sujet des impacts environnementaux du projet, avec en particulier des questions sur les risques liées aux particules ultrafines dans l'environnement de l'aéroport,
- Le sujet du réaménagement de l'aéroport, tant au plan des modalités envisagées que des accès à l'aéroport, et le point récurrent de l'accès aux documents de l'appel d'offre sur le renouvellement de la concession.
- Le sujet des aides exceptionnelles suite à la publication des décrets relatifs au droit de délaissement (pour les propriétés riveraines de l'aéroport situées dans une zone où le bruit aérien est fort) et de l'aide à la revente (pour les propriétés riveraines de l'aéroport situées dans une zone où le bruit aérien est modéré), avec des demandes de précision sur l'application, et des critiques sur des modalités d'accès (géographiques ou temporelles) jugées restrictives.
- Dans une moindre mesure, les sujets de l'opportunité du projet et des prévisions de trafic

Plusieurs de ces questions ou avis rejoignent les contributions portées aux consultations publiques sur le décret de restriction d'exploitation et le PPBE.

**A ce stade de la démarche, les garantes constatent la permanence des inquiétudes du public sur la gestion des nuisances sonores, et la difficulté à bien appréhender comment l'ensemble des mesures prévues fournissent des garanties pour l'avenir, et le rôle que jouera le futur concessionnaire dans leur mise en œuvre.**

La DGAC a apporté un grand nombre de réponses et d'éléments d'analyse dans sa présentation et dans les réponses aux questions qui avaient été sélectionnées pour être traitées durant les réunions publiques. Les réponses apportées aux questions qui n'ont pu être abordées en cours de séance ont-elles aussi été mises en ligne.

### 5.3.L'état de la mise en œuvre du projet et des engagements de l'Etat

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

Plusieurs des engagements relèvent du futur concessionnaire.

Mesure	Avancement – vu des garantes
M1 - Couvre-feu	En cours L'arrêté portant restriction d'exploitation de l'aérodrome de Nantes-Atlantique a été signé le 28 septembre 2021. L'entrée en vigueur du couvre-feu est prévue en avril 2022.
M2 - Engagements volontaires des compagnies aériennes	En cours Le dialogue s'est poursuivi et une réunion entre les compagnies aériennes et les collectivités locales s'est tenue fin 2020. <i>Les garantes rappellent qu'elles ont estimé nécessaire, dans leur bilan, que la DGAC mette en place un groupe de travail avec les compagnies aériennes et le concessionnaire pour travailler sur toutes les possibilités de réduction du bruit des avions. Elles ont proposé d'associer à cette démarche un panel de citoyens, à constituer, pour partager les sujets techniques ou d'exploitation et des solutions concrètes, sur la base des propositions les plus pertinentes faites durant la concertation.</i>
M3 - Augmentation du tarif de la TNSA	Réalisé. L'arrêté interministériel du 18 janvier 2021 a porté le tarif de la TNSA applicable à Nantes-Atlantique à 30 €.
M4 - Aide complémentaire à l'insonorisation	Réalisé. Le dispositif (aide complémentaire à celle déjà permise par le plan de gêne sonore) est en place depuis le 1 <sup>er</sup> juillet 2019.
M5 - Droit de délaissement exceptionnel	Réalisé. Le droit de délaissement exceptionnel a été créé par la loi de finances pour 2020. Le dispositif est entré en vigueur en avril 2021
M6 - Aide à la revente des logements.	Réalisé. Le Fonds de compensation de Nantes-Atlantique (FCNA) apportera, aux propriétaires qui souhaitent vendre leur logement, une aide tenant compte de l'éventuelle dépréciation de leur bien. Le dispositif est entré en vigueur en avril 2021.
M7 - Aide à la mise aux normes actuelles d'insonorisation	Réalisé. Pour les logements situés dans le périmètre du plan de gêne sonore mais n'étant pas éligibles à une aide à l'insonorisation, le FCNA finance une aide exceptionnelle à la mise aux normes actuelles d'insonorisation, sur la base d'un diagnostic technique. Le dispositif est entré en vigueur en juillet 2020.
M8 - Relocalisation d'équipements publics.	En cours L'Etat a accompagné les 2 communes concernées dans une première phase de réflexion sur l'évolution de leur territoire et ces projets de relocalisation. Une seconde phase d'étude est prévue avec l'appui de Nantes-Métropole et du Conseil départemental (collège).
M9 - Politique tarifaire du futur concessionnaire.	En cours. Mise en place d'une politique commerciale favorisant les avions les moins polluants et à la performance acoustique la plus élevée : l'appel d'offres pour la future concession intègre cette mesure. <i>Les garantes notent que la réalisation effective de cet engagement devra être démontrée lors de la désignation du futur concessionnaire.</i>
M10 - Communication de l'état initial de l'environnement.	Réalisé. L'étude est en ligne depuis janvier 2020.
M11 - Etude des impacts environnementaux et sanitaires.	En cours. L'appel d'offres pour la future concession intègre cette mesure (étude d'impact environnemental du projet). La DGAC a confié à Air Pays de la Loire une étude novatrice sur les PUF (campagne de mesures démarrée fin novembre 2021 pour au moins 2 ans) et sur les dépôts de suie à Nantes-Atlantique. L'analyse des dépôts a démarré en juin 2021 pour une durée d'un an. <i>Les garantes notent que la réalisation effective de cet engagement se situe à un horizon de 1 an et demi à 2 ans, et se vérifiera en particulier lors de la préparation de l'enquête publique par le futur concessionnaire.</i>
M12 - Emissions de gaz à effet de serre.	Réalisé Le ministère de la Transition Ecologique et Solidaire a d'ores et déjà mis en ligne un outil qui permet à chaque voyageur aérien qui le souhaite de calculer les émissions de gaz à effet de serre, dont le CO2, de ses déplacements. Par ailleurs, le site internet de l'OTANA comprend une rubrique sur les émissions de gaz à effet de serre (cf. mesure 28)

Mesure	Avancement – vu des garantes
M13 - Options de piste écartées.	Réalisée L'Etat a écarté les options piste en « V », piste transversale et allongement de 800 mètres de la piste existante
M14 - Capacité d'accueil.	Réalisé L'Etat a retenu, pour l'appel d'offre sur la concession, un dimensionnement pour l'accueil de l'accueil de 11,4 millions de passagers par an à l'horizon 2040, avec des réserves foncières pour accueillir jusqu'à 15 millions de passagers par an, le cas échéant
M15 - Allongement de la piste existante	Réalisée L'Etat a retenu, pour l'appel d'offre sur la concession, l'allongement de 400m de la piste existante vers le sud, accompagné de diverses mesures.
M16 - Relèvement de l'altitude de survol de Saint-Aignan-Grand lieu.	Réalisé Pour améliorer la situation des habitants du bourg de Saint-Aignan-Grand lieu, le seuil sud de la piste sera décalé de 400 mètres vers le nord. Cette mesure, intégrée dans l'appel d'offre sur la concession, permettra d'augmenter la hauteur de survol du bourg.
M17 - Scenario privilégié pour les trajectoires d'approche.	En cours L'Etat a retenu un scénario fondé sur deux approches pour les atterrissages face au sud. En août 2021, l'autorité de surveillance de la sécurité a approuvé le principe du scénario privilégié par l'Etat (« double approche »). Avant son approbation, ce scénario sera soumis à l'avis du public puis à l'avis de la CCE. Au stade actuel d'avancement du projet, il est prévu que la mesure soit effective fin 2023. <i>Les garantes notent que la réalisation effective de cet engagement est conditionnée à une enquête publique et une autorisation réglementaire.</i>
M17 bis - Eviter le survol de la ville de La Chevrolière	En cours L'Etat s'est engagé à modifier les trajectoires des décollages face au sud pour éviter le survol de La Chevrolière. Les études techniques préparatoires ont été réalisées. Début 2021, des 1ères discussions ont eu lieu avec les maires. Les élus ont confirmé leur souhait d'étudier le projet de manière plus approfondie, avec une phase d'expérimentation préalable et une campagne de mesures du bruit. <i>Les garantes notent que la réalisation effective de cet engagement est conditionnée à une enquête publique et une autorisation réglementaire.</i>
M18 - Aménagement d'ensemble de la plateforme aéroportuaire.	En cours L'aérogare sera maintenue, modernisée et développée sur son emplacement actuel, à l'est de la piste, avec des acquisitions et des libérations foncières. L'appel d'offres tient compte de cette mesure. <i>Les garantes notent que la réalisation effective de cet engagement est conditionnée à des études, une enquête publique et une autorisation réglementaire, portés par le futur concessionnaire.</i>
M 19 - Niveau de service en aérogare.	Réalisé L'aéroport ne sera pas équipé d'aérogares différenciées selon le niveau de service. L'appel d'offres tient compte de cette mesure.
M 20 - Aménagement des abords de l'aérogare	En cours Les abords de l'aérogare feront l'objet d'un traitement paysager qualitatif, en prévoyant des espaces dédiés aux mobilités douces tout en accueillant des parkings automobiles de proximité. L'appel d'offres tient compte de cette mesure. <i>Les garantes notent que la réalisation effective de cet engagement devra être démontrée dans la suite du projet.</i>
M 21 - Desserte terrestre de l'aéroport	En cours Dans le dialogue avec les collectivités territoriales compétentes, l'aménagement de l'emprise aéroportuaire tiendra compte des projets d'amélioration de la desserte terrestre de l'aéroport par les transports en communs, la route, les taxis et, le cas échéant, par un système de navettes en autocars depuis les villes voisines. <i>Les garantes notent que la réalisation effective de cet engagement devra être démontrée dans la suite du projet.</i>
M22 -Financement de la future concession	En cours Aucune subvention publique ne sera versée au futur concessionnaire pour la réalisation des travaux de réaménagement de l'aéroport, ni pour son exploitation. <i>Les garantes notent que la réalisation effective de cet engagement devra être démontrée dans la suite du projet.</i>

Mesure	Avancement – vu des garantes
M23 - Préfinancement déjà verse par les compagnies aériennes	En cours Le préfinancement apporté par les compagnies aériennes en vue de la réalisation de l'ancien projet à Notre-Dame-des-Landes contribuera à financer le réaménagement de Nantes-Atlantique. <i>Les garantes notent que la réalisation effective de cet engagement devra être démontrée dans la suite du projet.</i>
M24 - Travaux sur la plateforme d'ici fin 2021	En cours Un programme de travaux a été proposé par AGO, qui répond à cette mesure. La DGAC, en sa qualité de concédant, suit le bon avancement de ces travaux.
M25 - Amélioration du stationnement automobile d'ici fin 2021	Réalisé Un programme de travaux a été proposé par AGO, qui répond à cette mesure. L'extension du système de bloc parking au P0 Est s'est finalement avérée inopportune au regard de la crise sanitaire. Le parking modulaire a été mis en service à l'été 2020, le parking dit « de la tour » l'a été en avril 2021. La DGAC, en sa qualité de concédant, suit le bon avancement de ces travaux.
M26 - performance environnementale	En cours L'Etat impose, dans l'appel d'offre de la concession, diverses mesures relatives à la neutralité carbone, une politique énergétique durable, une certification HQE pour les nouveaux bâtiments, une aérogare ayant une identité architecturale de qualité. <i>Les garantes notent que la réalisation effective de cet engagement devra être démontrée dans la suite du projet.</i>
M27 - Comité de suivi des engagements de l'Etat et des collectivités territoriales	Réalisé Le comité est en place depuis mi 2020 et s'est réuni 2 fois. <i>Les garantes signalent que le comité a vocation à durer tant que le projet n'est pas achevé.</i>
M28 - Observatoire de Nantes-Atlantique	Réalisé Les travaux techniques de préfiguration et de l'observatoire et de définition des indicateurs ont été menés à compter de l'automne 2019. L'observatoire en place depuis octobre 2020 <a href="https://www.otana.fr/">https://www.otana.fr/</a> .
M29 - Comité de pilotage stratégique	Réalisé Un groupe contact associant les collectivités a été mis en place pour les tenir informées et échanger sur le projet.
M30 - Concertation après l'entrée en vigueur de la future concession	En cours L'Etat concédant (DGAC) imposera au nouveau concessionnaire de mettre en place une politique de dialogue, de concertation et d'information adaptée aux enjeux du projet et à la bonne insertion de l'aéroport dans son environnement humain, environnemental et économique. <i>Les garantes notent que la réalisation effective de cet engagement devra être démontrée dans la suite du projet</i>
M31 - Site internet du projet	Réalisé Le site est actualisé au fur et à mesure de l'avancement du projet. Il permet au public de poser des questions au maître d'ouvrage.

## 6. Respect du droit à l'information et à la participation

Les collectivités et les élus des communes riveraines, ainsi que les principales organisations professionnelles et associations ont bénéficié dès 2020 d'informations sur l'avancement du projet au travers de la comitologie en place, et ont été consultés sur les sujets dont la mise en œuvre avait été jugée prioritaire, et faisant l'objet d'une instruction réglementaire.

L'information du public au sens plus large a repris mi 2021, après d'une part la période de réserve électorale et d'autre part à l'issue d'une phase de crise sanitaire, notamment avec l'actualisation du site internet du projet, reconfiguré et jusqu'à présent mis à jour de façon dynamique intégrant également les éléments issus des réunions publiques d'informations de septembre. Le site du projet fournit en particulier aux particuliers des explications sur les aides exceptionnelles décidées (délaissement,

revente, insonorisation), avec des éclaircissements sur les modalités et la portée, et une aide à la géolocalisation. Il permet de poser des questions à la DGAC, ou de formuler des propositions.

Les garantes notent qu'un sujet a toutefois fait l'objet de nombreuses critiques et demandes, à savoir l'accès au dossier de consultation pour le renouvellement de la concession aéroportuaire, pour vérifier la conformité aux engagements de l'Etat et le modèle économique mis en œuvre. Plusieurs associations ont saisi en ce sens, fin 2020, la Commission d'Accès aux Documents Administratifs (CADA), qui a confirmé début 2021 le caractère « préparatoire » et donc confidentiel des documents visés, décision dont les garantes ont pris acte.

S'agissant de la possibilité offerte aux publics d'être consultés voire de contribuer à l'élaboration du projet, sous certains de ses aspects, les garantes notent l'insatisfaction exprimée lors des comités (CSEE et CCE) par plusieurs élus et associations qui demandent plus de partage dans la mise en œuvre des études et décisions : sur l'élaboration du PPBE (cartes stratégiques de bruit, mesures retenues), sur la modification des trajectoires d'approche, sur le modèle économique du transport aérien sur Nantes Atlantique tenant compte des prévisions de trafic, sur les modalités et le financement des aides, sur l'élaboration de l'étude d'impact, sur les modalités de réaménagement de la plate-forme...

De fait, le dispositif actuel ne prévoit pas de séquences formelles de partage et de travail avec les parties prenantes, soit que les sujets sont traités dans le cadre de processus réglementaires très encadrés (PPBE, décret de restriction d'exploitation, modification des trajectoires d'approche), soit que la DGAC considère que d'autres sujets (liés au réaménagement de la plate-forme) seront concertés avec le futur concessionnaire.

La capacité à participer aux décisions demande l'existence de marges de manœuvre, fonction du sujet, dont les attendus peuvent être objectivés et mis en discussion pour confronter les points de vue. La définition de ces marges de manœuvre constitue donc un préalable à toute co-construction avec le territoire. Dans le cas présent, plusieurs aspects de la problématique du réaménagement de Nantes Atlantique en vue de réaliser les 7 enjeux associés au projet sont de toute évidence réglementairement encadrés voire contraints.

**Pour autant, les garantes considèrent que la complexité des sujets concourant à la protection des riverains, à la protection de l'environnement, à l'attractivité de l'aéroport, et à son accès, et l'évidente sensibilité exprimée localement sur ces sujets, militent pour un meilleur partage des données et études, et la confrontation des points de vues et des expertises en présence.**

## 7. Préconisations des garantes pour la suite de la concertation

Aujourd'hui, le projet est dans une phase d'instruction de certaines de ses composantes (trajectoires, dessertes, aides aux riverains...) et de cadrage de ses caractéristiques sur d'autres composantes (nouvelle aérogare, circulations et parking, piste...), intégrant une première identification des impacts sur l'environnement et des façons de les éviter, de les réduire ou de les compenser.

Les préoccupations exprimées par les publics sont diverses, et concernent aussi bien des points précis de mise en œuvre que des besoins d'éclaircissement des données et modèles utilisés par la DGAC pour élaborer ses décisions, en passant par des mises en perspective de l'avenir du territoire.

**Il est donc nécessaire de proposer, pour les prochains mois, des dispositifs diversifiés pour traiter ces différentes préoccupations, au-delà de l'information, et cela sans attendre la nomination du futur concessionnaire.**

Plus précisément, les garantes considèrent qu'il est indispensable, en amont de la désignation du prochain concessionnaire de l'aéroport :

- De poursuivre l'information des citoyens concernés par le projet, de répondre à leurs questions, et de leur **donner de la visibilité sur les enquêtes réglementaires durant lesquelles ils pourront intervenir** ;

- D'informer les élus et les représentants des collectivités, ainsi que les acteurs associatifs et les collectifs de citoyens, de répondre à leurs questions et de recueillir les sujets de préoccupations ou les propositions à approfondir. **Cela en amont des consultations des personnes publiques associées et des consultations publiques, et de façon complémentaire aux dispositifs réglementaires (CCE) ou ad hoc (CSEE).**
- De préciser le calendrier des diverses instructions réglementaires, et les temps accordés au dialogue et à la consultation des publics

Dans cette optique les garantes préconisent en particulier :

1. De **reconduire les réunions d'information publiques** mises en œuvre en septembre **au moins tous les 6 mois**, pour informer les personnes qui s'estiment concernées par le projet de son avancement, et répondre à leurs questions.

Le format distancié utilisé en septembre présente des avantages en termes de périmètre géographique touché, et de liberté d'expression des participants. Il ne peut toutefois suffire à lui seul, et doit être complété, a minima par **des permanences locales en présentiel** pour toucher de façon plus exhaustive les riverains et garantir l'égalité de traitement entre les publics.

2. **De proposer aux élus et aux représentants des collectivités des réunions d'échange** sur des sujets précis liés au réaménagement, permettant de présenter les hypothèses retenues et les modélisations effectuées, les options proposées, de recueillir les interrogations et propositions en vue d'améliorer le projet, et de faciliter la préparation des enquêtes ou consultations publiques.
3. **De proposer, aux acteurs associatifs et au collectifs de riverains, des ateliers d'échange et de travail** ou des permanences sur des sujets précis liés au réaménagement, permettant de présenter les hypothèses retenues et les modélisations effectuées, les options proposées, et de confronter les points de vue, pour les sujets sur lesquels les associations et les collectifs ont développé des expertises d'usage ou techniques qu'elles souhaitent faire valoir.
4. **D'intensifier l'utilisation du site internet du projet** pour mettre en ligne des informations sur la vie du projet, les présentations utilisées, les questions posées en réunions d'information et les réponses, les liens vers des études, etc.

Sur ce point, les garantes suggèrent d'élaborer et de faire vivre des « fiches d'informations » sur les sujets les plus récurrents et complexes : les mesures de lutte contre le bruit, les cartes de bruit, les perspectives d'évolution du guidage des avions et leurs impacts, les évolutions technologues, les synthèses des études menées (avec les hypothèses étudiées et les conclusions)...

5. **De prévoir une réunion publique en présentiel quand le concessionnaire aura été désigné**, pour faire un point d'ensemble vis-à-vis du territoire du projet et donner des perspectives, tenant compte des propositions du concessionnaire désigné.

## 8. Annexes

### Annexe 1 - Nomination des garantes pour la concertation « post concertation préalable »



**SÉANCE DU 4 DECEMBRE 2019**

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

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

La Commission nationale du débat public,

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

après en avoir délibéré,

**DÉCIDE :**

**Article 1 :**

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

**Article 2 :**

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

**Article 3 :**

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

**Article 3 :**

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

La Présidente  
  
Chantal JOUANNO

## Annexe 2 – Rappel des préconisations des garantes – août 2019

### RECOMMANDATION 1

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

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

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

### RECOMMANDATION 2

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

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

### RECOMMANDATION 3

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

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

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

### RECOMMANDATION 4

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

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

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

### RECOMMANDATION 5

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

Les garantes recommandent au maître d'ouvrage d'organiser des modalités du suivi particulières, en articulant mieux les dimensions territoriales, thématiques et globales. Elles l'invitent à préciser les

modalités par lesquelles il s'assurera très régulièrement de l'équilibre entre les efforts et moyens mobilisés pour chacune des missions du concessionnaire.

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

#### RECOMMANDATION 6

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

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

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

#### RECOMMANDATIONS 7 et 8

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

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

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

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

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

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

#### RECOMMANDATION 9

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

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

#### RECOMMANDATION 10

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

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

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

#### RECOMMANDATION 11

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

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

#### RECOMMANDATION 12

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

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

## Annexe 3 – Rappel des engagements de l'Etat – octobre 2019

Nature	Mesure	Description de la mesure
Protection population & environnement	M1 - COUVRE-FEU	Dans le respect du règlement (UE) n°598/2014, l'Etat a lancé une étude d'approche équilibrée dans l'objectif d'une interdiction de programmer les vols la nuit, entre minuit et 6h du matin, et d'une interdiction des avions les plus bruyants (marge acoustique inférieure à 13 EPNdB) de 22h00 à 6h du matin. Cette mesure pourra entrer en vigueur avant la fin de l'année 2021.
Protection population & environnement	M2 - ENGAGEMENTS VOLONTAIRES DES COMPAGNIES AERIENNES	L'Etat souhaite, aux côtés des collectivités territoriales, approfondir le dialogue avec les compagnies aériennes. Les compagnies aériennes, déjà engagées dans la démarche de mise en place du couvre-feu, pourront faire part de leurs engagements volontaires afin d'améliorer la situation sans attendre l'entrée en vigueur du couvre-feu.
Protection population & environnement	M3 - AUGMENTATION DU TARIF DE LA TNSA	Le PGS d'ANA, révisé en mai 2019, ouvre droit à une aide à l'insonorisation pour plus de 7 100 logements. Pour financer cette aide, le tarif de la taxe sur les nuisances sonores aériennes (TNSA) appliquée à ANA a déjà été porté de 10 € à 20 € le 1er juillet 2019. Afin d'être en mesure de répondre de manière satisfaisante aux attentes des riverains, le PLF pour 2020 prévoit de placer ANA dans le groupe d'aéroports dont le tarif de la taxe est compris entre 20 € et 40 €.
Protection population & environnement	M4 - AIDE COMPLEMENTAIRE A L'INSONORISATION	Le Gouvernement a annoncé des mesures de compensation exceptionnelles en faveur des riverains, dont la mise en place d'une aide complémentaire à celle déjà permise par le PGS. Elle consiste, pour les biens inscrits dans le périmètre du plan de gêne sonore, en une augmentation du taux d'aide à l'insonorisation. Pour les logements individuels, le taux d'aide à l'insonorisation de 80% est porté à 90% et le taux de 90% sous conditions de ressources est porté à 100%.
Protection population & environnement	M5 - DROIT DE DELAISSEMENT EXCEPTIONNEL	Ce droit de délaissement exceptionnel sera créé par la loi et les conditions d'application de cette mesure seront précisées par décret. Il pourra être exercé pendant une période de 5 ans à compter de l'entrée en vigueur du décret d'application cette loi. Il permettra aux propriétaires d'un logement exposé à un niveau de bruit d'indice Lden supérieur à 62 décibels, s'ils le souhaitent, de demander à l'Etat de leur racheter leur bien. Le prix de rachat neutralisera toute éventuelle dépréciation induite par le réaménagement d'ANA.
Protection population & environnement	M6 - AIDE A LA REVENTE DES LOGEMENTS.	Si l'évolution des prix de l'immobilier constatée pendant une durée de 2 ans le justifie, le Fonds de compensation NA apportera, aux propriétaires qui souhaitent vendre leur logement, une aide tenant compte de l'éventuelle dépréciation de leur bien. Dans ce cas, le dispositif de compensation sera créé par la loi et les conditions d'application de cette mesure seront précisées par décret. L'aide pourra être sollicitée pendant une durée de 3 ans à compter de l'entrée en vigueur du dispositif de compensation.
Protection population & environnement	M7 - AIDE A LA MISE AUX NORMES ACTUELLES D'INSONORISATION	Pour les logements situés dans le périmètre du PGS mais n'étant pas éligibles à une aide à l'insonorisation, le Fonds de compensation de Nantes-Atlantique financera une aide exceptionnelle à la mise aux normes actuelles d'insonorisation, sur la base d'un diagnostic technique.
Protection population & environnement	M8 - RELOCALISATION D'EQUIPEMENTS PUBLICS.	A titre de compensation exceptionnelle, le fonds de compensation de Nantes-Atlantique pourra participer au financement de la relocalisation du collège de la Neustrie à Bouguenais et des trois écoles de Saint-Aignan-Grand lieu.
Protection population & environnement	M9 - POLITIQUE TARIFAIRE DU FUTUR CONCESSIONNAIRE.	Au travers du futur contrat de concession, l'Etat imposera au nouveau concessionnaire de mettre en place une politique commerciale favorisant les avions les moins polluants et à la performance acoustique la plus élevée : <ul style="list-style-type: none"> <li>• les redevances aéroportuaires seront modulées pour inciter les compagnies aériennes à utiliser les avions les moins bruyants et les moins polluants ;</li> <li>• la redevance d'atterrissage intégrera une modulation pour tenir compte du coût environnemental des vols de nuit.</li> </ul>
Protection population & environnement	M10 - COMMUNICATION DE L'ETAT INITIAL DE L'ENVIRONNEMENT.	Attente que les études environnementales soient rendues publiques en toute transparence. En réponse, la DGAC s'engage à rendre public l'état initial de l'environnement au plus tard en décembre 2019 et à en partager l'analyse avec les parties prenantes au travers du « Comité de suivi des engagements de l'Etat et des collectivités territoriales » (voir mesure n°25). Cet état, dès qu'il sera achevé, sera aussi mis en ligne sur le site internet de la concertation

Nature	Mesure	Description de la mesure
Protection population & environnement	M11 - ETUDE DES IMPACTS ENVIRONNEMENTAUX ET SANITAIRES.	<p>Demande d'une étude approfondie de l'impact du projet sur l'environnement et sur la santé.</p> <p>Dans le respect du cadre posé par l'article R. 122-5 du code de l'environnement, la DGAC veillera à ce que l'étude d'impact environnemental du projet apporte des éclairages nouveaux. Les nuisances sonores, les émissions de polluants et l'impact sanitaire du projet feront l'objet d'une attention particulière :</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• pour l'analyse des nuisances sonores, la prise en compte d'indicateurs complémentaires sera envisagée</li> <li>• concernant les émissions de polluants, l'étude tiendra compte des particules fines et ultrafines et de leurs effets sur la santé humaine ;</li> <li>• l'évaluation de l'impact sanitaire sera réalisée en se basant sur les méthodes d'analyse les plus récentes.</li> </ul>
Protection population & environnement	M12 - EMISSIONS DE GAZ A EFFET DE SERRE.	<p>Attente de mieux connaître les émissions de gaz à effet de serre qui résultent des déplacements en avion, afin que les passagers aériens effectuent leurs choix de manière informée.</p> <p>Le ministère de la Transition Ecologique et Solidaire a d'ores et déjà mis en ligne un outil qui permet à chaque voyageur aérien qui le souhaite de calculer les émissions de gaz à effet de serre, dont le CO2, de ses déplacements : <a href="https://eco-calculateur.dta.aviation-civile.gouv.fr/">https://eco-calculateur.dta.aviation-civile.gouv.fr/</a></p>
Réaménagement ANA	M13 - OPTIONS DE PISTE ECARTEES.	<p>Afin de ne pas exposer de nouveaux territoires et des habitants jusqu'à présent éloignés des nuisances sonores et afin de limiter l'impact du projet sur l'environnement et les terres agricoles, l'option d'une piste en « V », l'option d'une piste transversale et celle d'un allongement de 800 mètres de la piste existante ne sont pas retenues.</p>
Réaménagement ANA	M14 - CAPACITE D'ACCUEIL.	<p>L'aéroport sera dimensionné pour permettre l'accueil de 11,4 millions de passagers par an à l'horizon 2040.</p> <p>L'aménagement prévoira des réserves foncières afin que, notamment, l'aérogare puisse être agrandie, si le trafic réel devait finalement s'avérer supérieur aux prévisions retenues par l'Etat, pour permettre d'accueillir jusqu'à 15 millions de passagers par an.</p>
Réaménagement ANA	M15 - ALLONGEMENT DE LA PISTE EXISTANTE.	<p>Afin d'améliorer la situation des habitants situés au nord de l'aéroport et, dans le même temps, de limiter l'impact du projet sur le territoire de la commune de Saint-Aignan-Grand lieu, l'Etat retient l'option d'un allongement de la piste existante vers le sud, sur une longueur de 400 mètres.</p> <p>Cet allongement permet, au total, de décaler le seuil nord de la piste de 650 mètres vers le sud. Cet allongement ne permettra pas d'accueillir des avions plus gros que ceux qui fréquentent actuellement l'aéroport de Nantes-Atlantique.</p>
Réaménagement ANA	M16 - RELEVEMENT DE L'ALTITUDE DE SURVOL DE SAINT-AIGNAN-GRANDLIEU.	<p>Pour améliorer la situation des habitants du bourg de Saint-Aignan-Grand lieu, le seuil sud de la piste sera décalé de 400 mètres vers le nord. Cette mesure permettra d'augmenter la hauteur de survol du bourg.</p>
Réaménagement ANA	M17 - SCENARIO PRIVILEGIE POUR LES TRAJECTOIRES D'APPROCHE.	<p>Pour les atterrissages face au sud, afin de limiter les nuisances pour les populations survolées, l'Etat privilégie un scénario central fondé sur deux approches.</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- Les trajectoires actuelles, désaxées de 13° par rapport à l'axe de la piste, seront maintenues lorsque les conditions météorologiques et d'exploitation le permettront. La pente d'approche sera de 3°, comme actuellement. Un système de guidage vertical barométrique sera mis en place. Grâce à l'allongement de la piste, l'altitude de survol sera augmentée de 33 mètres au total.</li> <li>- Une autre procédure sera mise en place pour améliorer la sécurité en conditions météorologiques dégradées. Les avions atterriront dans l'axe de la piste, avec un système de guidage vertical (ILS). La pente d'approche sera augmentée de 3° à 3,5°. Au total, l'altitude de survol sera augmentée de plus de 100 mètres au niveau du centre-ville de Nantes.</li> </ul>
Réaménagement ANA	M18 - AMENAGEMENT D'ENSEMBLE DE LA PLATEFORME AEROPORTUAIRE.	<p>Pour, d'une part, limiter l'impact du projet sur l'environnement, les terres agricoles et la ressource foncière et, d'autre part, afin de préserver l'organisation des dessertes terrestres existantes, l'aérogare sera maintenue, modernisée et développée sur son emplacement actuel, à l'est de la piste. L'aménagement retenu nécessitera d'acquiescer environ 35 ha de foncier et permettra de libérer 65 ha, soit un bilan net de 30 ha valorisables.</p>
Réaménagement ANA	M19 - NIVEAU DE SERVICE EN AEROGARE.	<p>La plupart des participants à la concertation se sont prononcés contre des terminaux différenciés selon leur niveau de service, c'est-à-dire dédiés soit aux compagnies aériennes traditionnelles, soit aux compagnies à bas coût.</p>

Nature	Mesure	Description de la mesure
		L'aéroport ne sera pas équipé d'aérogares différenciées selon le niveau de service.
Réaménagement ANA	M20 - AMENAGEMENT DES ABORDS DE L'AEROGARE	Les participants à la concertation ont souhaité que les options mises en débat pour l'aménagement des abords de l'aérogare ne soient pas envisagées comme étant exclusives l'une de l'autre. Les abords de l'aérogare feront l'objet d'un traitement paysager qualitatif, en prévoyant des espaces dédiés aux mobilités douces tout en accueillant des parkings automobiles de proximité.
Réaménagement ANA	M21 - DESSERTE TERRESTRE DE L'AEROPORT	L'attente que l'aéroport soit bien desservi par les transports terrestres, notamment par les transports en commun, est ressorti comme une attente forte et quasi-unanime de la concertation. Dans le dialogue avec les collectivités territoriales compétentes, l'aménagement de l'emprise aéroportuaire tiendra compte des projets d'amélioration de la desserte terrestre de l'aéroport par les transports en communs, la route, les taxis et, le cas échéant, par un système de navettes en autocars depuis les villes voisines.
Réaménagement ANA	M22 - FINANCEMENT DE LA FUTURE CONCESSION	Aucune subvention publique ne sera versée au futur concessionnaire pour la réalisation des travaux de réaménagement de l'aéroport, ni pour son exploitation. Cet engagement sera inscrit, le moment venu, dans la déclaration d'utilité publique du projet.
Réaménagement ANA	M23 - PREFINANCEMENT DEJA VERSE PAR LES COMPAGNIES AERIENNES	Le préfinancement apporté par les compagnies aériennes en vue de la réalisation de l'ancien projet à Notre-Dame-des-Landes contribuera à financer le réaménagement de Nantes-Atlantique.
Réaménagement ANA	M24 - TRAVAUX SUR LA PLATEFORME D'ICI FIN 2021	Dans l'attente du renouvellement du contrat de concession fin 2021, l'Etat concédant (DGAC) veillera à ce que l'exploitant actuel prenne toute mesure nécessaire pour améliorer la qualité du service public aéroportuaire, en particulier pour fluidifier les postes d'inspection et de filtrage et le passage du contrôle à la frontière, ainsi que pour permettre l'accueil du Beluga XL à l'automne 2020.
Réaménagement ANA	M25 - AMELIORATION DU STATIONNEMENT AUTOMOBILE D'ICI FIN 2021	Pour améliorer le stationnement automobile, l'Etat veillera à ce que l'exploitant de l'aéroport prenne les mesures nécessaires en vue du maintien du système de « bloc parking » déjà expérimenté sur le P0 Est, de l'aménagement d'un parking automobiles permanent sur un terrain proche de la tour de contrôle de l'aéroport et de la mise en place d'un parking modulaire.
Réaménagement ANA	M26 - PERFORMANCE ENVIRONNEMENTALE	Pour l'ensemble projet de réaménagement de l'aéroport de Nantes-Atlantique, l'Etat vise l'atteinte d'un haut niveau de performance environnementale. A cet effet, l'Etat concédant (DGAC) imposera au futur concessionnaire : <ul style="list-style-type: none"> <li>• que l'aéroport atteigne la neutralité carbone par exemple dans le cadre du programme international « Airport Carbon Accreditation » ;</li> <li>• de mettre en place une politique énergétique durable, consistant notamment à appliquer un plan de maîtrise des besoins énergétiques et des émissions de polluants ainsi qu'un plan de recours aux énergies renouvelables ;</li> <li>• d'obtenir la certification d'un haut niveau de performance environnementale pour toute construction nouvelle ;</li> <li>• de réaliser une aérogare ayant une identité architecturale de qualité et reflétant l'identité des territoires.</li> </ul> L'Etat imposera aussi au concessionnaire des obligations particulières pour la phase de réalisation des travaux : <ul style="list-style-type: none"> <li>• le chantier sera organisé pour minimiser l'impact des travaux, en particulier sur les territoires, l'environnement, la qualité du service public aéroportuaire ;</li> <li>• un plan spécifique de gestion durable des déchets de chantier sera élaboré et mis en œuvre.</li> </ul> L'Etat complètera et précisera ces obligations en particulier à l'issue de l'enquête publique préalable à la DUP du projet de réaménagement d'ANA.
Meilleure transparence et gouvernance ouverte aux CC et aux PP	M27 - COMITE DE SUIVI DES ENGAGEMENTS DE L'ETAT ET DES COLLECTIVITES TERRITORIALES	A l'issue de la concertation publique, l'Etat prend des engagements dont la mise en œuvre relèvera soit de lui-même, soit qu'il imposera au futur concessionnaire. Pour en assurer le suivi et, au-delà, pour poursuivre le développement du projet en toute transparence, l'Etat créera un « Comité de suivi des engagements de l'Etat et des collectivités territoriales » d'ici la fin de l'année 2019. Ce comité suivra aussi les engagements que prendra l'Etat à l'issue de l'enquête publique préalable à la déclaration d'utilité publique du projet de

Nature	Mesure	Description de la mesure
Meilleure transparence et gouvernance ouverte aux CC et aux PP	M28 - OBSERVATOIRE DE NANTES-ATLANTIQUE	<p>réaménagement de l'aéroport de Nantes-Atlantique, prévue au second semestre 2021.</p> <p>Un « observatoire de Nantes-Atlantique » sera créé d'ici la fin de l'année 2019.</p> <p>Cet observatoire sera chargé, dès sa mise en place, d'étudier les effets de la présence de l'aéroport sur le territoire.</p> <p>L'observatoire comportera un collège scientifique et technique chargé de valider la qualité méthodologique, scientifique et technique de ses productions.</p> <p>En s'appuyant sur les instances et organismes existants, l'observatoire aura pour missions :</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- de suivre les études particulières correspondant aux engagements de l'Etat ;</li> <li>- d'observer le bruit aérien ;</li> <li>- d'observer la qualité de l'air, en s'appuyant pour cela sur Air Pays de la Loire ;</li> <li>- d'observer l'évolution des prix du foncier et de l'immobilier ;</li> <li>- de suivre les effets de l'aéroport sur l'économie et l'emploi.</li> </ul> <p>L'observatoire rendra compte au moins annuellement de la mise en œuvre de ses missions au comité de suivi des engagements de l'Etat et des collectivités territoriales. L'Etat en assurera le pilotage technique.</p> <p>Il rendra publics les rapports et études réalisés dans le cadre de ses missions.</p>
Meilleure transparence et gouvernance ouverte aux CC et aux PP	M29 - COMITE DE PILOTAGE STRATEGIQUE	<p>Le comité stratégique de Nantes-Atlantique présidé par le préfet de la région Pays de la Loire sera pérennisé pour toute la durée du projet.</p> <p>Il associera l'Etat et les élus représentants Nantes Métropole, le Département de la Loire-Atlantique, la Région Pays de la Loire et les communes intéressées à la réflexion stratégique sur l'aéroport de Nantes-Atlantique.</p> <p>Ce comité sera consulté sur la mise en œuvre du projet de réaménagement.</p>
Meilleure transparence et gouvernance ouverte aux CC et aux PP	M30 - CONCERTATION APRES L'ENTREE EN VIGUEUR DE LA FUTURE CONCESSION	<p>Au-delà des instances de concertation déjà en place et prévues par la réglementation, l'Etat concédant (DGAC) imposera au nouveau concessionnaire de mettre en place une politique de dialogue, de concertation et d'information adaptée aux enjeux du projet et à la bonne insertion de l'aéroport dans son environnement humain, environnemental et économique.</p> <p>A cette fin, le futur concessionnaire devra mettre en place :</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• une plateforme numérique d'échange avec le public, afin de répondre aux questions sur l'aéroport ;</li> <li>• une instance de dialogue avec les riverains et les acteurs du territoire de proximité de l'aéroport, qui aura vocation à se réunir au moins deux fois par an.</li> </ul> <p>Par ailleurs, les dispositifs et instances de droit commun demeureront pleinement mobilisés :</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• La commission consultative de l'environnement (CCE), et notamment son comité permanent, est une instance de concertation à laquelle participent déjà des associations représentant les riverains et différentes parties prenantes.</li> <li>• Une maison de l'environnement de l'aéroport de Nantes-Atlantique assurera aussi une mission de mise en relation des différents acteurs et d'information des riverains et des acteurs économiques locaux.</li> </ul>
Meilleure transparence et gouvernance ouverte aux CC et aux PP	M31 - SITE INTERNET DU PROJET	<p>La DGAC mettra en ligne l'information sur l'évolution du projet de réaménagement de l'aéroport de Nantes-Atlantique sur le site internet : <a href="http://www.reamenagement-nantes-atlantique.fr">www.reamenagement-nantes-atlantique.fr</a>.</p>

