

2^{ème} rapport intermédiaire de la concertation continue

Réaménagement de l'aéroport Nantes Atlantique

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

BILAN RELATIF A LA CONCERTATION CONTINUE SUR L'ANNEE 2022

Sylvie HAUDEBOURG
Brigitte FARGEVIEILLE

Date de remise du rapport, le 20 février 2023



Sommaire

Sommaire	2
Préambule	3
Les dates clefs de la concertation sous l'égide de la CNDP	3
La mission des garantes.....	3
1. Fiche d'identité du projet.....	4
2. Rappel des engagements pris par le responsable de projet à la suite du débat public ou de la concertation préalable.....	6
3. Actualités liées au projet et évolutions.....	8
3.1. Le contexte	8
3.2. L'année 2022 en bref.....	9
3.3. Etat de la mise en œuvre des 12 recommandations faites par les garantes à l'issue de la concertation préalable de 2019	9
4. Que s'est-il passé en 2022 en matière de participation ?	14
4.1. Les données clés de l'avancement du projet et de la concertation continue en 2022.....	14
Les échanges des garantes avec les parties prenantes et le maître d'ouvrage en 2022	16
4.2. Le suivi des engagements du porteur de projet	17
4.3. Avis des garantes sur le déroulement de la concertation	20
5. La suite de la concertation continue	21
6. Préconisations des garantes sur la suite de la concertation continue et demande de précisions au responsable de projet	21
Annexes.....	23
Annexe 1 - Nomination des garantes pour la concertation continue	23
Annexe 2 – Rappel des préconisations des garantes – août 2019.....	25
Annexe 3 – Rappel des engagements de l'Etat – octobre 2019	28

Préambule

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

Le présent document constitue le rapport intermédiaire n°2 des garantes couvrant la période du 1^{er} janvier au 31 décembre 2022. Il rend compte, en toute neutralité et transparence, de la concertation et des arguments échangés durant l'année passée, et il indique les préconisations des garantes pour la suite de la concertation continue.

Il est réalisé dans sa version finale sur l'année 2022 en format PDF non modifiable, et communiqué au responsable du projet pour publication sans délai par ses soins, sur le site dédié au projet (art. R121-23 du Code de l'Environnement) : <https://www.reamenagement-nantes-atlantique.fr/>

Ce second rapport intermédiaire de la concertation continue a également été remis à cette même date à la Commission nationale du débat public (CNDP).

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

- 17 janvier 2018 : le gouvernement, constatant que les conditions n'étaient pas réunies pour mener à bien le projet de Notre-Dame-des-Landes, prend la décision d'abandonner le projet de construction d'un nouvel aéroport, et demande que soit défini un projet de réaménagement de l'aéroport de Nantes Atlantique
- 25 octobre 2018 : la CNDP est saisie par le directeur général de l'aviation civile, en tant que maître d'ouvrage du projet de réaménagement de l'aéroport actuel de Nantes Atlantique
- 27 mai 2019 au 31 juillet 2019 : la concertation préalable est menée sous l'égide des garantes Brigitte Fargevieille et Sylvie Haudebourg
- 4 septembre 2019 : publication du bilan des garantes
- 28 octobre 2019 : publication de la décision du porteur de projet
- Janvier 2020 : début de la concertation continue (« post concertation préalable »), sous l'égide des garantes Brigitte Fargevieille et Sylvie Haudebourg
- 4 janvier 2022 : publication du 1^{er} rapport intermédiaire des garantes (période 2020-2021)

La mission des garantes

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

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

Dans le cadre de la concertation continue, le.a garant.e s'assure que :

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

Le garant.e reçoit une lettre de mission qui spécifie les attentes de la Commission nationale du débat publique concernant la démarche participative et informative dans le cadre du projet/plan ou programme.

1. Fiche d'identité du projet

Responsable du projet et décideurs impliqués

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

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

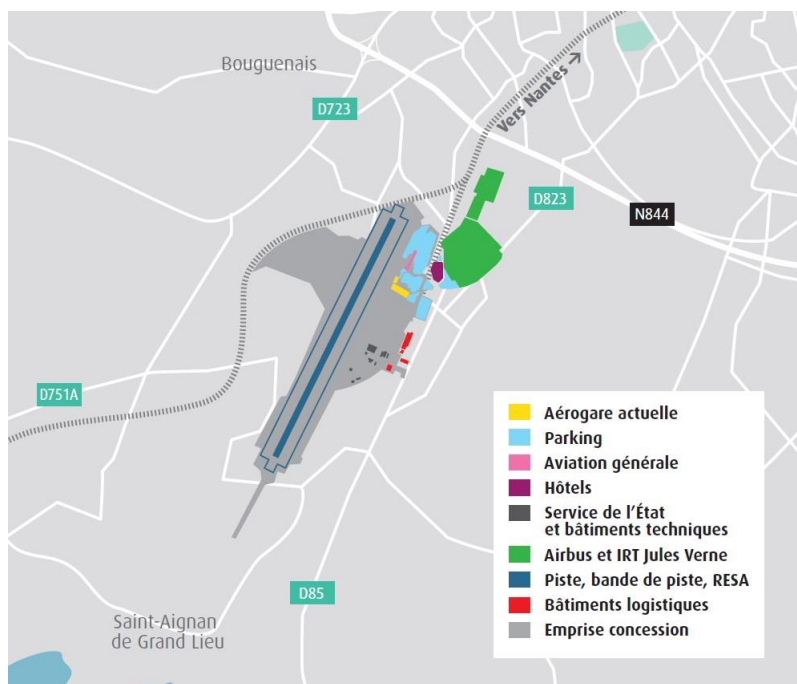
Par ailleurs différents services de l'État en région étaient également présents tout au long de la préparation de la concertation et de sa mise en œuvre, en particulier la préfecture des Pays-de-la-Loire.

Carte du projet ou plan de situation

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

L'emprise au sol est de 340 ha.

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



Source : DGAC

Objectifs du projet

Les objectifs fixés par l'Etat au projet de réaménagement de l'aéroport de Nantes-Atlantique sont d'améliorer l'accueil des voyageurs et l'attractivité de l'aéroport, en vue de l'augmentation 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 :

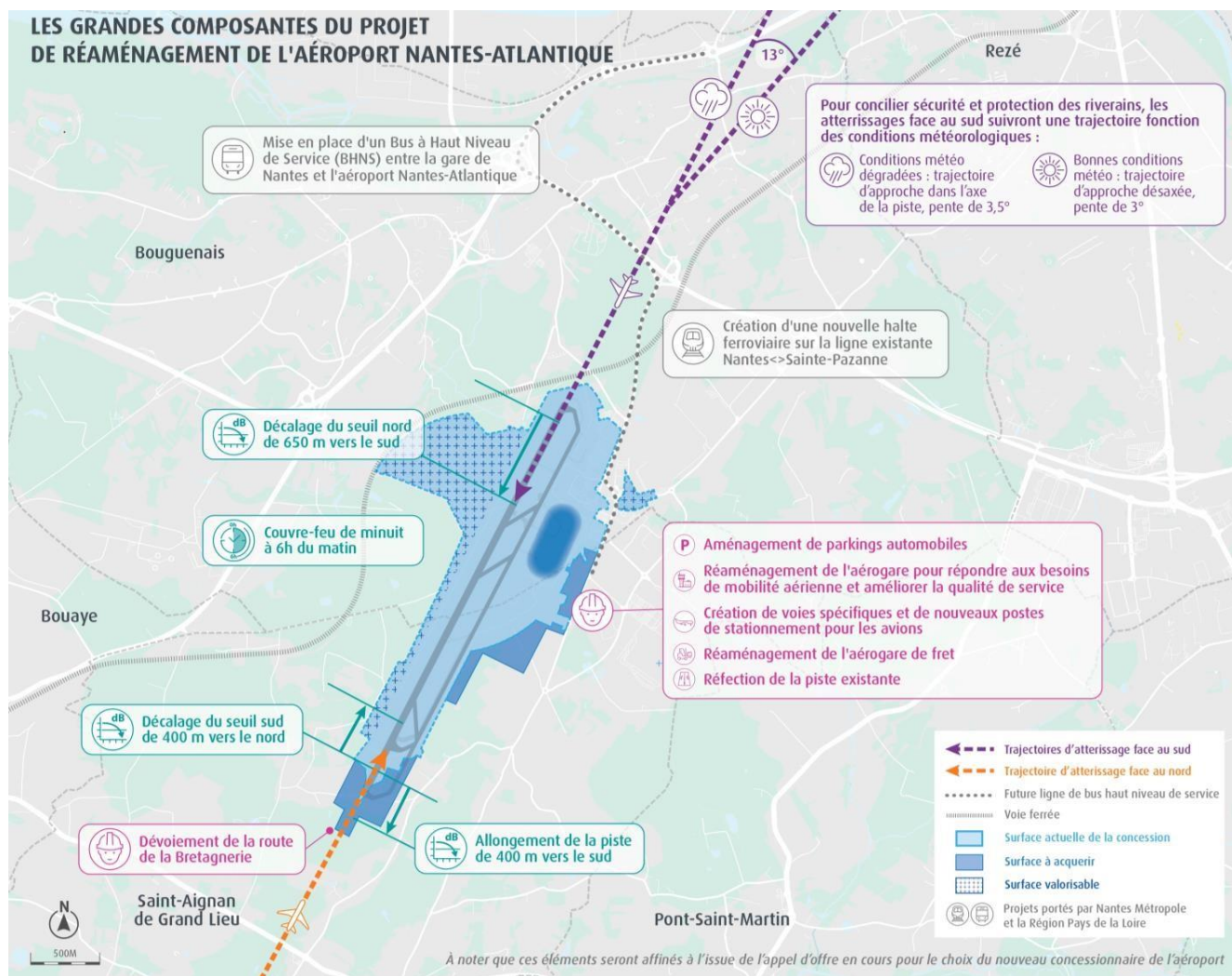


Source : DGAC

Caractéristiques du projet

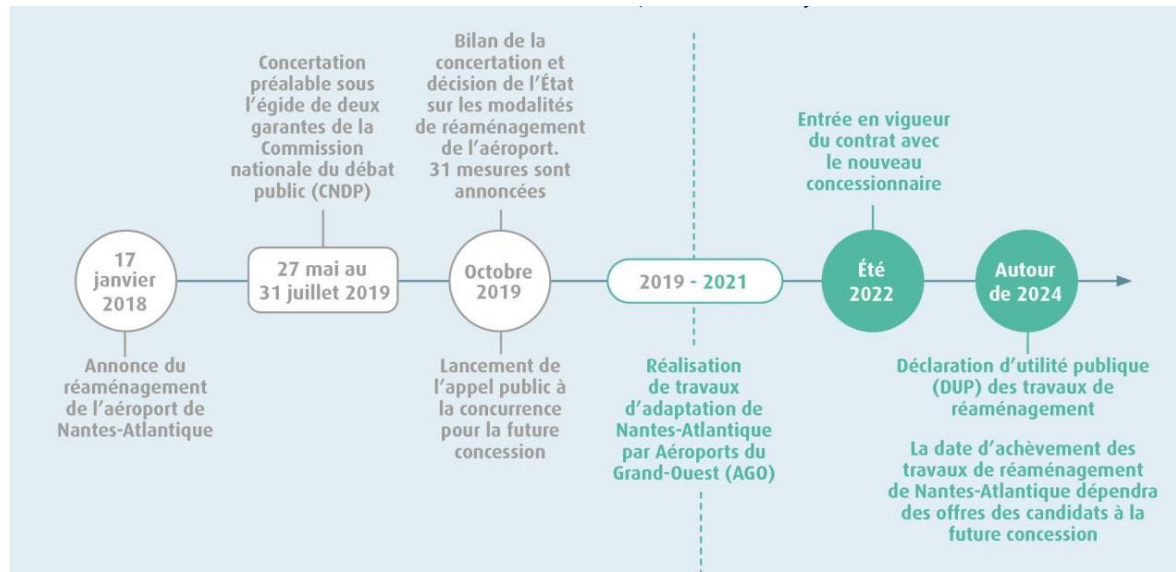
Le projet prévoit :

- un allongement de 400 mètres de la piste d'atterrissage ;
- 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'Etat a estimé que le coût du projet de réaménagement décidé à l'issue de la concertation préalable de 2019 se situe autour de 450 M€ HT.

Le coût du projet sera connu à l'issue d'un appel d'offres que conduit la DGAC afin de choisir le nouveau concessionnaire, lequel réalisera les travaux de réaménagement et exploitera l'aéroport Nantes- Atlantique. 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).

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

A la suite de la concertation préalable sur le réaménagement de l'aéroport de Nantes-Atlantique qui s'est déroulée du 27 mai au 31 juillet 2019 et du bilan des deux garantes désignées par la CNDP, 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. Les garantes et la DGAC ont chacun analysé près de 11 700 contributions en ligne, 125 cahiers d'acteurs, 783 contributions reçues par coupon-T ainsi que les avis recueillis auprès des 2 100 participants aux ateliers, aux permanences et lors des réunions du panel de citoyens. Le maître d'ouvrage a également étudié les 12 recommandations des deux garantes de la concertation et y a répondu dans son bilan.

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

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

- **un bilan de qualité, qui répond point par point aux préconisations faites par les garantes, et justifie de façon explicite les critères qui ont conduit 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 ».

Le dispositif de concertation prévu par la DGAC dans sa décision de 2019

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'Etat, les chambres consulaires, des associations de riverains, des associations environnementales, des organisations professionnelles et syndicales.

- 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, comportant un collègue scientifique et technique chargé de valider la qualité méthodologique, scientifique et technique de ses productions. L'observatoire est en place depuis octobre 2020 (<https://www.otana.fr/>).

Par ailleurs, 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. Actualités liées au projet et évolutions

3.1. Le contexte

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

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

D'autre part la liaison aérienne Nantes - Orly a été interrompue 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
Nombre annuel de passagers (en millions)	7,2	8,3	11,4
Nombre annuel de mouvements (en milliers)	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

3.2. L'année 2022 en bref

L'année 2022 présente quelques caractéristiques notables :

- La reprise progressive du trafic aérien, à un niveau de presque 5,8 millions de passagers,
- La mise en œuvre de divers engagements de l'Etat (couvre-feu, expérimentation de la modification des trajectoires des décollages face au sud pour éviter le survol de La Chevrolière, études portant sur la mesure des concentrations de particules ultrafines - PUF),
- La poursuite de l'animation par la DGAC et la Préfecture Pays de la Loire du dispositif de gouvernance,
- **Des initiatives de dialogue et de travail avec des parties prenantes** sur des sujets environnementaux (PUF, bruit, etc.) et sur l'expérimentation de la modification des trajectoires survolant La Chevrolière,
- **Un climat local qui reste crispé**, du fait :
 - des tensions autour de la mise en place du couvre-feu (du fait de nombreux non-respects de la part des compagnies aériennes dans les 1^{ers} mois) et de l'expérimentation de la modification des trajectoires survolant La Chevrolière (avec le constat de nuisances estimées fortes et inacceptables par les habitants voisins de Saint-Philbert-de-Grand-Lieu),
 - des incertitudes autour de l'allongement de la piste, relayées par la presse, suite à l'intervention des élus métropolitains qui exigent une clarification de son opportunité,
 - du retard pris par le renouvellement de la concession (initialement annoncé mi 2022), sans qu'en soient exposées les motivations précises et les conséquences au plan environnemental et économique.

Les garantes ont poursuivi les contacts avec les différentes parties prenantes et sont restées à l'écoute des acteurs du territoire.

Elles ont participé à différents comités de suivi (comité de suivi des engagements de l'Etat, groupe contact, ...), et reçu les comptes-rendus des réunions des différentes instances, organisées par la préfecture et / ou la DGAC.

Les garantes ont rencontré régulièrement le maître d'ouvrage en formulant des recommandations pour informer plus régulièrement et en toute transparence les publics, organiser des réunions d'information, mettre à jour le site internet du projet et mettre à disposition les études engagées...

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

Le tableau qui suit fait le point de la mise en œuvre, au 31 décembre 2022, des recommandations ou demandes formulées par les garantes dans leur bilan de 2019.

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

Réponses apportées au 31/12/2022 par le responsable du projet et les acteurs décisionnaires

Demande de précisions et/ ou recommandation formulée par les garants en 2019	Réponse du maître d'ouvrage Situation au 31 décembre 2022	Observations des garantes
<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>Les garantes notent, en 2022, la tenue d'ateliers thématiques Bruit et Eau dans le cadre de l'observatoire territorial autour de l'aéroport Nantes Atlantique (OTANA), et les réunions de partage autour des études portant sur la mesure des concentrations de particules ultrafines (PUF) à proximité de l'aéroport Nantes-Atlantique.</p> <p>La DGAC indique poursuivre les échanges avec les parties prenantes locales en 2023.</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>Mise en œuvre à voir avec la DGAC et le futur concessionnaire à partir de 2023 (suite au décalage de sa désignation).</p>	<p>Lors des réunions d'échanges tenues en 2021 avec chaque soumissionnaire de l'appel d'offre, les garantes ont rappelé leurs préconisations.</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>Recommandation mise en œuvre en 2019.</p>	

Demande de précisions et/ ou recommandation formulée par les garants en 2019	Réponse du maître d'ouvrage Situation au 31 décembre 2022	Observations des garantes
<p>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 :</p> <ul style="list-style-type: none"> • 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. 	<p>La DGAC a tenu compte de cette préconisation (mesure28). Recommandation mise en œuvre en 2020.</p>	
<p>R5 Les garantes recommandent au maître d'ouvrage d'organiser des modalités du suivi particulières, en articulant mieux les dimensions territoriales, thématiques et globales.</p> <p>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.</p> <p>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</p>	<p>La DGAC indique avoir tenu compte des préconisations lors de la conduite de l'appel d'offres.</p> <p>Mise en œuvre à voir avec la DGAC et le futur concessionnaire à partir de 2023 (suite au décalage de sa désignation)</p>	<p>Lors des réunions d'échanges tenues en 2021 avec chaque soumissionnaire de l'appel d'offre, les garantes ont rappelé leurs préconisations.</p>
<p>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.</p> <p>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 ...</p>	<p>La DGAC indique avoir tenu compte des préconisations lors de la conduite de l'appel d'offres.</p> <p>Mise en œuvre à voir avec la DGAC et le futur concessionnaire à partir de 2023 (suite au décalage de sa désignation)</p>	<p>Lors des réunions d'échanges tenues en 2021 avec chaque soumissionnaire de l'appel d'offre, les garantes ont rappelé leurs préconisations.</p>

Demande de précisions et/ ou recommandation formulée par les garants en 2019	Réponse du maître d'ouvrage Situation au 31 décembre 2022	Observations des garantes
<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"> • 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 <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>Recommandation mise en œuvre en 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) destinée à préparer l'étude selon l'approche équilibrée préparatoire au couvre-feu.</p> <p>La DGAC indique</p> <ul style="list-style-type: none"> • que « le dialogue s'est poursuivi et une réunion entre les compagnies aériennes et les collectivités locales s'est tenue fin 2020 ». • que « les compagnies ont réalisé et doivent continuer à réaliser d'importants efforts pour respecter le couvre-feu (programmation revue à la baisse et allongement des durées de rotation des équipes pour assurer une meilleure résilience, avions de secours voire équipes de secours supplémentaires, déroutements de vols tardifs vers d'autres aéroports...) ». 	<p>Les garantes rappellent à la DGAC que leur recommandation vise à impliquer les compagnies aériennes dans un débat plus large sur la réduction des nuisances environnementales, sur les sujets qui les concernent (progrès technologiques, mesures d'exploitation).</p> <p>C'est à dire un véritable travail de fond avec les compagnies, souvent en mesure d'être force de proposition avec des solutions complémentaires aux mesures pilotées par la DGAC.</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>Recommandation mise en œuvre en 2021</p>	

Demande de précisions et/ ou recommandation formulée par les garants en 2019	Réponse du maître d'ouvrage Situation au 31 décembre 2022	Observations des garantes
<p>R10 Les garantes invitent le maître d'ouvrage à communiquer et à transmettre le bilan de la concertation préalable à tous les participants contributeurs et acteurs de la concertation, aux élus des territoires concernés, à la presse régionale et spécialisée, aux autorités compétentes amenées à intervenir dans la suite de la procédure et dans la décision (autres services de l'État, autorité environnementale, commissaire enquêteur, commission européenne, etc.). Elles l'invitent à en faire de même quand le maître d'ouvrage rendra public les enseignements qu'il tire du bilan de la concertation préalable.</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>Recommandation mise en œuvre en 2019</p>	
<p>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</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 continue (« 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>En attente de la désignation du concessionnaire et d'une réunion publique en présentiel ad hoc.</p>	
<p>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</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>Recommandation mise en œuvre en 2019</p>	

4. Que s'est-il passé en 2022 en matière de participation ?

4.1. Les données clés de l'avancement du projet et de la concertation continue en 2022

Dates clés relatives à l'avancement du projet de réaménagement

Avancement du projet

8 avril 2022 : entrée en vigueur du couvre-feu interdisant la programmation des décollages et des atterrissages entre minuit et 6 heures du matin, et étendant l'interdiction des avions les plus bruyants sur le créneau entre 22h et 6h.

28 juin 2022 : publication des 2 premiers rapports intermédiaires de l'étude portant sur la mesure des concentrations de particules ultrafines (PUF) à proximité de l'aéroport Nantes- Atlantique.

2 juin 2022 : avis de l'Autorité environnementale (AE), suite à la saisine au cas par cas par la DGAC pour la réalisation des travaux liés à la mise en place d'un système de guidage ILS. L'AE a demandé une évaluation environnementale « sur l'ensemble des opérations indissociables de l'ILS, en particulier la dérogation envisagée pour tous les atterrissages quelle que soit leur direction, mais aussi les autres travaux au sol nécessaires pour répondre aux augmentations de trafic permises », demande confirmée la 22 septembre 2022, suite au recours gracieux engagé par la DGAC.

8 septembre au 8 novembre 2022 : expérimentation de la modification des trajectoires survolant la Chevrolière, correspondant à l'engagement 7 bis « Eviter le survol de la ville de la Chevrolière »

8 décembre 2022 : allocation de moyens complémentaires pour le fonds de compensation Nantes-Atlantique (FCNA), pour financer des aides à l'insonorisation (2,5M€).

A noter que la DGAC indique avoir lancé, à partir de février, des études pour le plan d'exposition au bruit, à la demande des élus locaux.

Dispositions d'information et concertation

A destination des acteurs institutionnels

- La Commission consultative de l'environnement s'est réunie 3 fois, les 10 mars, 4 mai et 8 décembre. Deux groupes de travail ont été créés sous l'égide de la CCE : pour le bilan intermédiaire du PPBE (première réunion en décembre 2022) et pour le bilan de l'expérimentation de la modification des trajectoires survolant La Chevrolière (première réunion le 14 décembre 2022).
- Le « groupe contact » associant les collectivités pour les tenir informées et échanger sur le projet s'est réuni à une fréquence régulière mensuelle. La séance du 9 novembre 2022 a été consacrée à un échange avec les représentants des compagnies aériennes concernant le couvre-feu.
- Le Comité de pilotage de l'observatoire territorial autour de l'aéroport Nantes Atlantique(OTANA) a tenu son COPIL le 15 mars, et organisé des ateliers thématiques « bruit » et « qualité de l'eau » les 24 et 25 novembre 2022.

Le comité de Suivi des Engagements de l'Etat (CSEE) ne s'est pas réuni en 2022 (il a été décalé du 14 octobre 2022 au 27 janvier 2023).

A destination du public

Information sur le site <https://www.reamenagement-nantes-atlantique.fr/> :

- 23 février 2022 : point d'étape du projet, mis en ligne sur le site
- 7 avril 2022 : Information sur l'entrée en vigueur du couvre-feu
- 28 juin 2022 : publication d'une synthèse et des deux premiers rapports relatifs à l'étude sur les particules ultra fines (PUF)
- 20 Juillet 2022 : retour sur les réunions d'information sur l'expérimentation de la modification des trajectoires survolant La Chevrolière des 6 et 7 juillet 2022
- 11 octobre 2022 : point d'étape relatif au couvre-feu six mois après sa mise en œuvre

De façon générale, le site du projet a été tenu à jour et intègre les divers documents mis à disposition en 2022, et les comptes-rendus des réunions qui ont eu lieu.

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

Dans le cadre de l'expérimentation de la modification des trajectoires survolant la Chevrolière :

- 2 réunions publiques d'information les 6 et 7 juillet 2022 à Saint-Philbert-de-Grand-Lieu et à Geneston pour présenter le projet au public
- 1 réunion publique le 19 octobre 2022 à Saint-Philbert-de-Grand-Lieu, à la demande du maire
- Un groupe de travail intégrant des représentants des parties prenantes a été constitué pour établir le bilan de l'expérimentation (communes, riverains, aéroport, pilotes, DGAC, Préfecture). Il s'est réuni le 14 décembre une première fois. Une deuxième réunion est prévue le 31 janvier 2023.

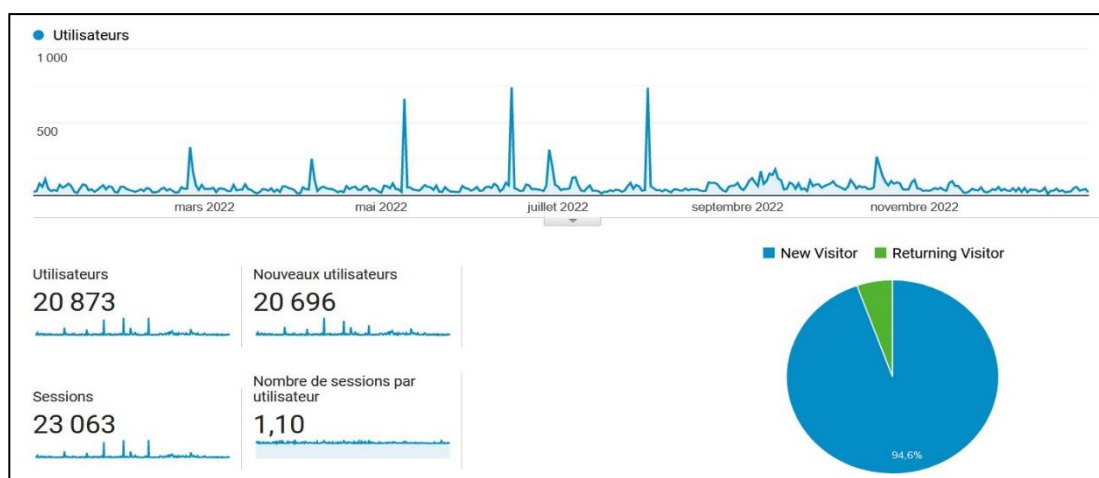
Les garants ont été consultés en amont de cette expérimentation sur les mesures d'information à privilégier, mais n'ont pas été associés aux réunions, auxquelles elles n'ont pas participé.

Il n'a pas été organisé de réunions publiques d'information en 2022, la DGAC annonçant un décalage au 1^{er} trimestre 2023.

Participation du public, questions et contributions

Site internet du projet. En 2022 :

- **Nombre de connexions** : 20 873 connexions au total, dont 20 696 utilisateurs uniques (**soit une baisse de 28,5% par rapport à 2021**) avec deux pics d'utilisation quasiment équivalents à 735 et 738 connexions le 15/06 et 01/08/22.
 - 2021 : 28 497 connexions
 - 2020 : 12 179 connexions
- Pages les plus consultées : la page d'accueil (10 342 vues), la présentation du projet (1 678 vues), le fonctionnement d'un aéroport (1 655 vues) et l'actualité sur l'entrée en vigueur du couvre-feu (1 212 vues). 2021 : 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)
- 2020 : la page d'accueil (4 295 vues), le bilan de la concertation (1 940) et le fonctionnement d'un aéroport (1 938)



Source : DGAC

En complément, le site a enregistré 27 questions ou avis transmis à l'attention de la DGAC.

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

- En 2020, le site a enregistré 2 449 connexions (avec un fort pic en octobre à 1747, puis 488 en novembre 2020)
- 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).
- En 2022, le site a enregistré 1 838 connexions

Les échanges des garantes avec les parties prenantes et le maître d'ouvrage en 2022

Les garantes ont eu des contacts réguliers avec plusieurs parties prenantes locales, soit au fil de l'eau en fonction de l'actualité du projet et des alertes que certaines souhaitent porter à connaissance, soit dans le cadre de points particuliers que les garantes ont souhaité faire avec les élus de Rezé, Bouguenais et Saint-Aignan-Grandlieu, avec la Région, et avec différents réseaux pour identifier les ressentis et attentes particulières.

De ces échanges il ressort :

- **Des critiques sur la gouvernance du projet** : avec un dialogue jugé trop « descendant », qui laisserait peu de place à la co-construction, qui ne permettrait pas d'apporter toutes les réponses aux questions soulevées. Le besoin d'un interlocuteur de proximité, au fait du contexte local, est évoqué.
- **Des inquiétudes sur la mise en œuvre des mesures d'aide aux riverains**, en particulier dans le cadre du Fonds de compensation Nantes-Atlantique, avec un droit de délaissement géré de façon trop restrictive (il ne concerne que les biens acquis entre 2010 et 2018), et des délais d'instruction longs, l'aide à la revente jugée inopérante, le reste à charge sur l'aide à l'insonorisation jugé trop élevé, et de façon générale des fonds estimés insuffisants.
- **Des critiques sur la gestion de l'expérimentation de la modification des trajectoires survolant la Chevrolière**, dont les garantes rappellent qu'elle a été souhaitée et acceptée lors de la concertation préalable, puis mise en expérimentation en 2022.
- **L'exaspération face aux nombreuses infractions constatées au démarrage du couvre-feu**, et au manque d'information sur le traitement opéré par l'ACNUSA
- **Une inquiétude grandissante sur le projet de réaxage des trajectoires pour les atterrissages face au sud**,
- La demande récurrente
 - d'un **élargissement du couvre-feu** (les vols étant très nombreux juste avant minuit et juste après 6h, générant une nuisance importante dont témoignent de plus en plus de riverains)
 - d'une **justification plus poussée de l'allongement de la piste** (suite à la demande formulée par les 24 maires de l'agglomération nantaise au ministre en charge des transports, en mars 2022)
 - d'une **plus grande transparence sur la façon dont la DGAC traite les engagements de l'Etat dans l'appel d'offre de la nouvelle concession**

Les garantes ont aussi eu des contacts réguliers avec la DGAC et le nouveau directeur de projet (nommé fin 2021), pour suivre l'avancement du projet et traiter des sujets d'actualité.

Elles ont aussi formulé, dès le printemps 2022, des préconisations :

En particulier la nécessité de distinguer les 2 sujets :

- d'une part **l'information et le dialogue avec les riverains de Nantes Atlantique** (dans la continuité des réunions publiques d'information de septembre 2021), pour présenter l'avancement des divers sujets (mise en œuvre du couvre-feu, mise en place d'un système de guidage ILS et avis de l'Autorité Environnementale, aides aux riverains, études de modification des trajectoires de départ sur la Chevrolière et Bouaye, études PUF, PEB, etc.).

Les garantes ont préconisé la tenue de 1 ou 2 réunions publiques d'informations en mode distanciel fin juin 2022, avant la période d'été et l'augmentation du trafic aérien. Cette préconisation n'a pas été suivie.

- d'autre part **l'information et la consultation des publics concernés par la mise en place du système de guidage ILS et de la double trajectoire d'approche par le nord**, en amont de l'enquête publique annoncée par la DGAC. L'objectif étant d'instaurer le dialogue avec des populations qui ont peu participé à la concertation préalable de 2019 et ne connaissent

vraisemblablement pas la problématique, de diffuser de l'information via des dispositifs de proximité, et de recueillir les questions et réactions.

Ou de façon plus ponctuelle, par exemple :

- la nécessité de communiquer en direction des populations concernées par l'expérimentation de la modification des trajectoires survolant la Chevrolière ; puis, ultérieurement, l'importance d'associer les publics impactés à l'analyse des résultats de l'expérimentation.
- la nécessité d'accompagner la publication des études sur les particules ultra fines (PUF) auprès des élus et des associations.

4.2. Le suivi des engagements du porteur de projet

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

Plusieurs des engagements relèvent du futur concessionnaire.

Mesure	Avancement – vu des garantes
M1 - Couvre-feu	Réalisé L'arrêté portant restriction d'exploitation de l'aérodrome de Nantes-Atlantique a été signé le 28 septembre 2021. Le couvre-feu est rentré en vigueur le 8 avril 2022.
M2 - Engagements volontaires des compagnies aériennes	Réalisé Une réunion a eu lieu entre les compagnies aériennes et les collectivités locales fin 2020. Les compagnies ont par ailleurs présenté des pistes d'amélioration en groupe contact courant 2022. <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 taxe sur les nuisances sonores aériennes TNSA	Réalisé. L'arrêté interministériel du 18 janvier 2021 a porté le tarif de la TNSA applicable à Nantes-Atlantique à 30 €. A noter, fin 2022, l'allocation de moyens complémentaires pour le fonds de compensation Nantes-Atlantique (FCNA), pour financer des aides à l'insonorisation (2,5M€).
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 ^{er} 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>

Mesure	Avancement – vu des garantes
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. Les 2 premiers rapports ont été publiés en juin 2022 et un 3 ^{ème} rapport est attendu en 2023. L'observatoire territorial autour de l'aéroport Nantes Atlantique (OTANA) a organisé des ateliers thématiques « bruit » et « qualité de l'eau » en novembre 2022. <i>Les garantes notent que la DGAC anime des échanges sur les sujets environnementaux avec les parties prenantes, ce qui devrait permettre la réalisation effective de cet engagement, et alimenter la préparation de l'enquête publique par le futur concessionnaire.</i>
M12 - Emissions de gaz à effet de serre.	Réalisé Le ministère de la Transition Ecologique et Solidaire a d'ores et déjà mis en ligne un outil qui permet à chaque voyageur aérien qui le souhaite de calculer les émissions de gaz à effet de serre, dont le CO2, de ses déplacements. Par ailleurs, le site internet de l'OTANA comprend une rubrique sur les émissions de gaz à effet de serre (cf. mesure 28)
M13 - Options de piste écartées.	Réalisée L'Etat a écarté les options piste en « V », piste transversale et allongement de 800 mètres de la piste existante
M14 - Capacité d'accueil.	Réalisé L'Etat a retenu, pour l'appel d'offre sur la concession, un dimensionnement pour l'accueil de 11,4 millions de passagers par an à l'horizon 2040, avec des réserves foncières pour accueillir jusqu'à 15 millions de passagers par an, le cas échéant.
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. <i>Les garantes notent toutefois que des informations divergentes ont circulé en 2022 sur cette option, dont une justification plus précise et une remise en cause ont été demandées par les élus de la Métropole en mars 2022.</i>
M16 - Relèvement de l'altitude de survol de Saint-Aignan-Grand lieu.	En cours Pour améliorer la situation des habitants du bourg de Saint-Aignan-Grand lieu, le seuil sud de la piste sera décalé de 400 mètres vers le nord. Cette mesure, intégrée dans l'appel d'offre sur la concession, permettra d'augmenter la hauteur de survol du bourg.
M17 - Scénario 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 courant 2025. <i>Les garantes notent que la réalisation effective de cet engagement est conditionnée à la mise en place d'un système de guidage ILS, d'une enquête publique et une autorisation réglementaire. L'avis donné en juin 2022 par l'Autorité Environnementale élargit le périmètre de l'évaluation environnementale nécessaire.</i> <i>Les garantes ont préconisé à la DGAC de lancer dès que possible l'information et la consultation des publics concernés par la mise en place du système de guidage ILS et d'une nouvelle trajectoire d'approche par le nord, en amont de l'enquête publique.</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 1 ^{ères} discussions ont eu lieu avec les maires. Les élus ont confirmé leur souhait d'étudier le projet de manière plus approfondie, avec une phase d'expérimentation préalable et une campagne de mesures du bruit. <i>La phase d'expérimentation a été menée au 3^{ème} trimestre 2022, et a suscité des oppositions fortes sur Saint-Philbert-de-Grand-Lieu. L'analyse de l'expérimentation conditionne la décision finale, sachant que toute modification serait soumise à une enquête publique et une autorisation réglementaire.</i>

Mesure	Avancement – vu des garantes
M18 - Aménagement d'ensemble de la plateforme aéroportuaire.	<p>En cours</p> <p>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.</p> <p><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></p>
M 19 - Niveau de service en aérogare.	<p>Réalisé</p> <p>L'aéroport ne sera pas équipé d'aérogares différenciées selon le niveau de service. L'appel d'offres tient compte de cette mesure.</p>
M 20 - Aménagement des abords de l'aérogare	<p>En cours</p> <p>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.</p> <p><i>Les garantes notent que la réalisation effective de cet engagement devra être démontrée dans la suite du projet.</i></p>
M 21 - Desserte terrestre de l'aéroport	<p>En cours</p> <p>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.</p> <p><i>Les garantes notent que la réalisation effective de cet engagement devra être démontrée dans la suite du projet.</i></p>
M22 -Financement de la future concession	<p>En cours</p> <p>Aucune subvention publique ne sera versée au futur concessionnaire pour la réalisation des travaux de réaménagement de l'aéroport, ni pour son exploitation.</p> <p><i>Les garantes notent que la réalisation effective de cet engagement devra être démontrée dans la suite du projet.</i></p>
M23 - Préfinancement déjà versé par les compagnies aériennes	<p>En cours</p> <p>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.</p> <p><i>Les garantes notent que la réalisation effective de cet engagement devra être démontrée dans la suite du projet.</i></p>
M24 - Travaux sur la plateforme d'ici fin 2021	<p>Réalisé</p> <p>Un programme de travaux a été réalisé par AGO, qui répond à cette mesure (fluidification de l'accès aux postes d'inspection filtrage et du passage du contrôle à la frontière, accueil du BELUGA XL, construction d'un bâtiment de tri des bagages, construction de 2 parkings complémentaires).</p>
M25 - Amélioration du stationnement automobile d'ici fin 2021	<p>Réalisé</p> <p>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.</p>
M26 - performance environnementale	<p>En cours</p> <p>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.</p> <p><i>Les garantes notent que la réalisation effective de cet engagement devra être démontrée dans la suite du projet.</i></p>
M27 - Comité de suivi des engagements de l'Etat et des collectivités territoriales	<p>Réalisé</p> <p>Le comité est en place depuis mi 2020 et s'est réuni 2 fois.</p> <p>Il n'y a pas eu de réunion en 2022.</p> <p><i>Les garantes signalent que le comité a vocation à durer tant que le projet n'est pas achevé.</i></p>
M28 - Observatoire de Nantes-Atlantique	<p>Réalisé</p> <p>Les travaux techniques de préfiguration et de l'observatoire et de définition des indicateurs ont été menés à compter de l'automne 2019.</p> <p>L'observatoire en place depuis octobre 2020 https://www.otana.fr/.</p>
M29 - Comité de pilotage stratégique	<p>Réalisé</p> <p>Un groupe contact associant les collectivités a été mis en place pour les tenir informées et échanger sur le projet.</p>

Mesure	Avancement – vu des garantes
M30 - Concertation après l'entrée en vigueur de la future concession	<p>En cours</p> <p>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><i>Les garantes notent que la réalisation effective de cet engagement devra être démontrée dans la suite du projet</i></p>
M31 - Site internet du projet	<p>Réalisé</p> <p>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.</p>

4.3. Avis des garantes sur le déroulement de la concertation

En 2022 la DGAC et la Préfecture ont poursuivi l'animation du dispositif de gouvernance (qui s'appuie sur le groupe Contact avec les élus, la commission consultative de l'environnement, l'observatoire de Nantes-Atlantique - OTANA - et le comité de suivi des engagements de l'Etat et des collectivités territoriales - CSEE), exception faite du CSEE, reporté en 2023.

Les garantes notent avec satisfaction que des initiatives ont été prises au-delà de l'application ce dispositif, avec :

- la présentation aux associations des premiers rapports portant sur la mesure des concentrations de particules ultrafines (PUF) à proximité de l'aéroport Nantes-Atlantique, à laquelle les garantes ont été associées, et qui a permis des échanges constructifs,
- un groupe de travail intégrant des représentants des parties prenantes, pour établir le bilan de l'expérimentation de la modification des trajectoires survolant La Chevrolière,
- des ateliers thématiques « bruit » et « qualité de l'eau » dans le cadre de l'OTANA.

Elles prennent aussi acte de l'engagement de la DGAC de transparence sur les données brutes de bruit, exprimé en groupe contact fin 2022, et qui devrait se concrétiser par une mise à disposition des données aux membres de la CCE qui le demandent, à partir de la prochaine réunion d'OTANA (janvier 2023).

Dans leurs recommandations de décembre 2021, les garantes avaient préconisé au maître d'ouvrage d'informer plus régulièrement les publics ; de ce fait **elles regrettent fortement l'absence de réunions publiques d'information en 2022**, dans la continuité de celles instaurées en 2021, et cela sans perspective donnée pour la mise en place d'un dispositif de dialogue territorial plus global, plus inclusif et ouvert, qui permettrait le dialogue direct avec les publics et limiterait les jeux d'acteurs.

S'il est nécessaire d'articuler la concertation avec l'agenda politique, s'agissant d'un projet sensible pour le territoire, et à forts enjeux environnementaux et économiques, il est regrettable que cela se fasse au détriment de l'information des publics concernés ou impactés par le projet de réaménagement, et de la transparence attendue de la puissance publique sur ce projet.

Sur un autre plan, elles regrettent aussi la difficulté récurrente de la DGAC à travailler en amont de façon approfondie et collaborative avec les parties prenantes locales sur les mesures à mettre en œuvre, de façon à anticiper les difficultés et faciliter la communication.

Les garantes notent par ailleurs :

- D'une part que les divers dispositifs « institutionnels » d'échange ne sont pas forcément satisfaisants pour les élus locaux en attente de plus de visibilité, de collaboration et de soutien argumentaire s'agissant de thématiques complexes,
- D'autre part qu'ils n'ont pas permis de donner un cadre d'échanges et de dialogue suffisant pour anticiper et traiter des inquiétudes fortes comme celles liées à la mise en œuvre du couvre-feu et aux dysfonctionnements constatés au démarrage, ou celles liées aux possibles effets sur Saint-Philbert-de-Grand-Lieu de la mise en œuvre de l'expérimentation sur la modification des trajectoires.
- Que la presse ou des parties prenantes très impliquées se substituent régulièrement aux porteurs du projet pour donner des informations ou des analyses de la situation,

- Enfin que le report dans la désignation d'un nouveau concessionnaire repousse de fait la mise en place d'un dispositif d'ancrage territorial que les garantes jugent indispensable dans le contexte du réaménagement de l'aéroport Nantes Atlantique. **Les publics et collectifs restent à l'écart du dialogue, et n'ont pu s'appuyer que sur le site internet et la presse pour s'informer et suivre le projet.**

En ce sens l'application du droit à l'information et la participation reste insatisfaisante.

5. La suite de la concertation continue

La DGAC s'est engagée à tenir début 2023 un comité de suivi des engagements de l'Etat et des réunions publiques d'information.

Au-delà de ces dispositions indispensables, les garantes notent que la désignation du nouveau concessionnaire de l'aéroport, annoncée en 2023, devrait permettre de clarifier des sujets sensibles pour les élus et les associations concernées par le projet, liés au réaménagement de l'aéroport (allongement de la piste, réaménagement des bâtiments, etc.).

Les garantes rappellent qu'il reste à la DGAC des sujets majeurs à partager et concerter, en parallèle de leur instruction, dans le cadre du traitement des nuisances liées à l'aéroport : la révision du plan d'exposition au bruit, l'arbitrage sur la modification des trajectoires survolant la Chevrolière (mesure M17 bis), la mise en œuvre de la double approche pour les atterrissages par le nord (mesure M17).

6. Préconisations des garantes sur la suite de la concertation continue et demande de précisions au responsable de projet

Fin 2021, dans leur bilan, les garantes avaient préconisé :

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.

Elles reconduisent ces préconisations pour 2023, en insistant sur la nécessité

- **d'être plus transparent sur les divers items du projet global** (suivi de l'application du couvre-feu, reporting sur les aides aux riverains, désignation d'un nouveau concessionnaire et périmètre & modalités de la concession, mise en œuvre de l'allongement de la piste, ...),
- **de s'adresser à tous les publics concernés par le projet de réaménagement de l'aéroport,** au titre de l'égalité de traitement.

S'agissant du futur concessionnaire, les garantes rappellent leur recommandation n°6 et en maintiennent les termes « dans leur esprit et leur lettre ».

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 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, la réduction des bruits et des pollutions lors des atterrissages et décollages, des visites régulières des installations ...

Annexes

Annexe 1 - Nomination des garantes pour la concertation continue



SÉANCE DU 4 DECEMBRE 2019

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

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

La Commission nationale du débat public,

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

après en avoir délibéré,

DÉCIDE :

Article 1 :

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

Article 2 :

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

Article 3 :

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

Article 3 :

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

La Présidente

Chantal JOUANNO

Annexe 2 – Rappel des préconisations des garantes – août 2019

RECOMMANDATION 1

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

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

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

RECOMMANDATION 2

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

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

RECOMMANDATION 3

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

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

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

RECOMMANDATION 4

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

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

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

RECOMMANDATION 5

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

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

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

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

RECOMMANDATION 6

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

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

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

RECOMMANDATIONS 7 et 8

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

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

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

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

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

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

RECOMMANDATION 9

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

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

RECOMMANDATION 10

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

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

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

RECOMMANDATION 11

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

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

RECOMMANDATION 12

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

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

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"> • les redevances aéroportuaires seront modulées pour inciter les compagnies aériennes à utiliser les avions les moins bruyants et les moins polluants ; • la redevance d'atterrissage intégrera une modulation pour tenir compte du coût environnemental des vols de nuit.
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"> • pour l'analyse des nuisances sonores, la prise en compte d'indicateurs complémentaires sera envisagée • concernant les émissions de polluants, l'étude tiendra compte des particules fines et ultrafines et de leurs effets sur la santé humaine ; • l'évaluation de l'impact sanitaire sera réalisée en se basant sur les méthodes d'analyse les plus récentes.
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 : https://eco-calculateur.dta.aviation-civile.gouv.fr/</p>
Réaménagement ANA	M13 - OPTIONS DE PISTE ECARTEES.	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.
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.	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.
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"> - 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. - 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.
Réaménagement ANA	M18 - AMENAGEMENT D'ENSEMBLE DE LA PLATEFORME AEROPORTUAIRE.	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'acquérir environ 35 ha de foncier et permettra de libérer 65 ha, soit un bilan net de 30 ha valorisables.
Réaménagement ANA	M19 - NIVEAU DE SERVICE EN AEROGARE.	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.

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"> • que l'aéroport atteigne la neutralité carbone par exemple dans le cadre du programme international « Airport Carbon Accreditation » ; • 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 ; • d'obtenir la certification d'un haut niveau de performance environnementale pour toute construction nouvelle ; • de réaliser une aérogare ayant une identité architecturale de qualité et reflétant l'identité des territoires. L'Etat imposera aussi au concessionnaire des obligations particulières pour la phase de réalisation des travaux : <ul style="list-style-type: none"> • le chantier sera organisé pour minimiser l'impact des travaux, en particulier sur les territoires, l'environnement, la qualité du service public aéroportuaire ; • un plan spécifique de gestion durable des déchets de chantier sera élaboré et mis en œuvre. 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"> - de suivre les études particulières correspondant aux engagements de l'Etat ; - d'observer le bruit aérien ; - d'observer la qualité de l'air, en s'appuyant pour cela sur Air Pays de la Loire ; - d'observer l'évolution des prix du foncier et de l'immobilier ; - de suivre les effets de l'aéroport sur l'économie et l'emploi. <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"> • 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, qui aura vocation à se réunir au moins deux fois par an. <p>Par ailleurs, les dispositifs et instances de droit commun demeureront pleinement mobilisés :</p> <ul style="list-style-type: none"> • 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. • 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.
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 : www.reamenagement-nantes-atlantique.fr.</p>

