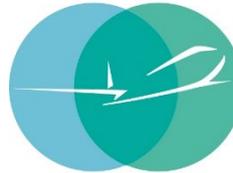


POST-CONCERTATION SUR LE RÉAMÉNAGEMENT DE NANTES-ATLANTIQUE

Compte-rendu de la réunion publique d'information du 18 septembre 2024



Projet de réaménagement de
NANTES-ATLANTIQUE

Paris, le 18 octobre 2024

Note liminaire :

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

Les réponses aux questions Sli.do qui n'ont pas pu être traitées durant la réunion publique sont disponibles à la fin de ce document.

1. LE CONTEXTE

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

Quand : Mercredi 18 septembre 2024, de 19h à 21h.

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

Participants : Un pic de connexion à 40 personnes ; environ 37 personnes ont suivi la présentation intégrale du projet.

Format :

En introduction, *Pierre-Emmanuel PORTHERET, secrétaire général de la Préfecture de Loire-Atlantique*, remercie les participants pour leur présence à cette réunion publique et leur mobilisation importante sur le projet de réaménagement de l'aéroport de Nantes-Atlantique. Il souligne la nécessité de prendre en compte les préoccupations des riverains et de toutes les populations impactées par le réaménagement.

Emmanuel MERCENIER, délégué ministériel au réaménagement de Nantes-Atlantique, salue la garante de la Commission nationale du débat public (CNDP), Sylvie HAUDEBOURG, les équipes de la Direction générale de l'aviation civile (DGAC), de la Préfecture, de la Direction départementale des Territoires et de la Mer, l'Observatoire régional de santé (ORS) et Air Pays de la Loire. Il rappelle qu'une [consultation numérique](#) a été lancée du lundi 9 septembre au 30 septembre 2024 sur le site internet du réaménagement de l'aéroport.

L'objectif de cette réunion publique est d'informer les participants de l'avancement du projet de réaménagement de l'aéroport et de nourrir l'appel d'offres en cours pour la nouvelle concession.

Sylvie HAUDEBOURG, garante de la Commission nationale du débat public (CNDP), rappelle qu'elle garantit avec Brigitte FARGEVIELLE la concertation relative à ce projet depuis la concertation préalable de 2019, qui a permis de questionner l'opportunité et les alternatives du projet. Depuis décembre 2019, une phase de concertation continue a démarré, dont l'objectif est d'accompagner la poursuite de l'élaboration du projet, en permettant l'information, la consultation et la participation du public.

Adrien DESCHAMPS, directeur du projet de réaménagement de l'aéroport de Nantes-Atlantique, rappelle les grands objectifs du projet et les chiffres clés de l'aéroport Nantes-Atlantique.

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

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

Certaines questions écrites n'ont pas pu être traitées en séance. Une réponse leur a été apportée à la fin de ce présent compte-rendu.

2. LES ÉCHANGES

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

- **La gouvernance du projet**
- **L'appel d'offres pour la nouvelle concession**
- **Les travaux d'urgence**

Un participant sur Sli.do demande quelles sont les ambitions en termes de développement des destinations à l'aéroport Nantes-Atlantique.

Emmanuel MERCENIER, délégué ministériel sur le projet de réaménagement de Nantes-Atlantique, rappelle que le concessionnaire actuel a déjà développé un certain nombre de destinations. Les ambitions de développement font partie des enjeux du cahier des charges qui est en cours de rédaction, et dépendent également de la réponse apportée par les futurs candidats. Le délégué ministériel indique qu'il existe un réel besoin de développement des destinations.

Un participant sur Sli.do demande s'il est possible d'ajouter des éléments au format proposé du cahier d'acteurs, considérant qu'il est assez « fermé » en l'état.

Emmanuel MERCENIER indique que l'objet de la consultation actuelle est le cahier des charges. Les questions de la consultation ont été identifiées en ce sens, avec un thème central sur les usages de l'aéroport. Néanmoins, il est important que chacun puisse s'exprimer, y compris les personnes qui ne sont pas des usagers de l'aéroport. Pour cela, il y a la possibilité de remplir [le formulaire de contact](#) du site internet, ainsi que d'envoyer un cahier d'acteurs pour pouvoir s'exprimer librement sur d'autres thèmes.

Sylvie HAUDEBOURG, garante de la Commission nationale du débat public, ajoute qu'une concertation continue est une succession de phases de concertation qui visent à traiter différents points du projet. En tant que garantes, Brigitte FARGEVIEILLE et elle-même ont soutenu la DGAC dans la volonté d'ouvrir cette phase de consultation centrée sur l'expression des besoins à prendre en compte pour les usages de l'aéroport relevant d'un concessionnaire. Elles seront donc particulièrement attentives aux éléments qui aborderont cette thématique.

D'autres préoccupations peuvent être exprimées, mais elles seront traitées dans des phases ultérieures de la concertation continue, qui sont fortement préconisées par les garantes.

Un participant sur Sli.do demande si la présentation PowerPoint de la réunion publique sera diffusée.

Emmanuel MERCENIER indique que la présentation et l'enregistrement de la réunion Zoom seront publiés sur le site internet du projet.

Ces deux documents sont désormais accessibles ici : <https://www.reamenagement-nantes-atlantique.fr/informer/les-actualites/retour-reunion-publique>

Un participant sur Zoom, habitant de Bouguenais, demande si la durée de la prochaine concession a déjà été fixée.

Adrien DESCHAMPS, directeur du projet de réaménagement de l'aéroport de Nantes-Atlantique, indique que la durée telle qu'indiquée dans l'appel d'offres se situe entre 35 et 45 ans. Elle est calculée de manière à permettre un équilibre économique pour le projet de réaménagement.

Un participant sur Sli.do rappelle que l'appel à candidature mentionnait la présence d'une activité d'aviation légère et sportive sur l'aéroport, et demande comment sera prise en compte la pérennisation de cette activité dans le cadre du réaménagement de l'aéroport.

Emmanuel MERCENIER explique qu'il a échangé sur ce sujet avec M. Olivier DUMAS, président de l'Aéroclub de Loire-Atlantique (ACA). Un courrier co-signé du délégué ministériel et du préfet lui a d'ailleurs été adressé fin juillet. Il rappelle que les terrains fonciers sont rares sur la plateforme et qu'un travail est en cours pour rechercher des pistes d'optimisation. Il a été demandé à la Direction de la sécurité de l'aviation civile Ouest (DSAC-O) de se rapprocher de monsieur DUMAS pour avancer concrètement sur le devenir de cette activité.

Un participant sur Sli.do demande ce que deviendra la ligne ferroviaire à proximité de l'aéroport et s'il est possible d'imaginer une desserte future de l'aéroport par cette ligne.

Emmanuel MERCENIER explique que la future desserte de l'aéroport fait l'objet d'un travail avec la Région Pays de la Loire et Nantes Métropole, qui sont les maîtres d'ouvrage des futures infrastructures de transport.

Nicolas JURDY, chef de projet aéroport Nantes-Atlantique et grands dossiers Nantes Métropole à la Direction Départementale des Territoires et de la Mer de Loire-Atlantique, indique qu'un avenant au contrat de projet Etat-Région a été signé en novembre 2023, en présence du ministre délégué aux Transports, pour le financement de l'amélioration de la desserte de l'aéroport en transports en commun. Deux projets sont en cours :

- Un bus à haut niveau de service (BHNS) pour desservir l'aéroport, porté par Nantes Métropole, avec aménagement d'une voie réservée sur le périphérique nantais entre les portes de Bouguenais et Grand Lieu, porté par la DIR Ouest,
- Une halte-gare sur la ligne Nantes – St-Gilles-Croix-de-vie /Pornic, située au nord de l'aéroport, et dont l'implantation est en cours d'étude par SNCF Gares & Connexions.

Ces aménagements doivent se réaliser à horizon 2030. Un certain nombre de financements, s'élevant à plus de 20 millions d'euros, sont déjà prévus pour les études.

Un participant sur Sli.do demande une explication concernant les prévisions à la hausse du nombre de passagers, en parallèle d'une diminution du nombre de mouvements. Il fait l'hypothèse d'une hausse du taux de remplissage des avions ou de l'utilisation d'avions plus grands.

Emmanuel MERCENIER indique que l'emport des avions, à savoir la capacité d'accueil du nombre de passagers par avion, est aujourd'hui en forte augmentation.

Adrien DESCHAMPS ajoute que cette augmentation de l'emport est due à une harmonisation des flottes vers des avions plus capacitaires de type Boeing 737 et A320, ainsi qu'une amélioration du taux de remplissage des compagnies. Ainsi, à nombre de passagers égal, moins d'avions sont nécessaires pour les transporter, avec potentiellement moins de nuisances.

B. Restitution des échanges après la seconde phase de présentation portant sur les avancées sur la protection de la population :

- **La navigation aérienne**
- **Les aides aux riverains et l'accompagnement territorial**
- **La santé, en présence du docteur Jean-François Buyck, directeur de l'Observatoire Régional de Santé et David Bréhon, directeur d'Air Pays de la Loire**

Un participant sur Sli.do demande quel est le niveau d'avancement pour l'actualisation de la carte du Plan d'exposition au bruit (PEB), sa date limite de publication et si elle tiendra compte de l'abandon de l'allongement de la piste.

Emmanuel MERCENIER rappelle que le plan d'exposition au bruit (PEB) actuel date de 2004 et doit être actualisé. Il le sera, en tenant compte de l'abandon définitif de l'allongement de la piste.

Actuellement se consolident les avancées sur le Plan de Prévention du Bruit dans l'Environnement (PPBE), qui devra en particulier être présenté dès que possible pour avis devant la Commission Consultative de l'Environnement (CCE).

Un participant sur Sli.do demande si un guidage satellitaire est envisagé à Nantes-Atlantique, comme sur d'autres aéroports urbains.

Emmanuel MERCENIER indique qu'un travail important sur les trajectoires a été mené ces derniers mois par la DGAC, avec de réelles avancées, en particulier concernant le guidage satellitaire, comme alternative au guidage « ILS » (*Instrument Landing System* ou « instrument d'aide à l'atterrissage »). Il s'agit de la

technologie dite « RNP-AR » (*Required Navigation Performance with Authorization Required*). Cette dernière est déjà bien développée dans d'autres aéroports et permet des progrès conséquents. Cependant, il nécessite un équipement particulier pour les compagnies aériennes : certaines sont déjà équipées de ce nouvel équipement, d'autres non. Ce sujet des nouveaux instruments de guidage est en discussion avec les élus et a été abordé au dernier Comité d'aéroport.

M. Frédéric DANTZER, chargé de mission à Direction de la sécurité de l'Aviation civile (DSAC) ajoute qu'un guidage satellitaire existe déjà en latéral à l'aéroport de Nantes, notamment pour les approches face au sud. Si l'option du guidage ILS n'est pas validée, un guidage satellitaire vertical RNP-AR serait ajouté et pourrait améliorer les conditions d'atterrissage sur la plateforme.

Un participant sur Sli.do demande quels sont les développements prévus pour éviter que les avions atterrissent ailleurs en cas de mauvais temps.

Adrien DESCHAMPS explique que des réflexions sont en cours autour de deux scénarios pour remplacer l'approche actuelle : la mise en place d'une double approche avec ILS (*Instrument Landing System*) ou de la technologie RNP AR. La mise en place d'une de ces deux hypothèses permettrait d'éviter des déroutements de l'approche actuelle lorsque les conditions de météorologiques sont dégradées.

Un participant sur Zoom demande s'il est envisagé d'exiger des compagnies aériennes l'utilisation de carburants durables (aussi appelés « SAF », *Sustainable Aviation Fuel*). En effet, il est estimé que ces carburants émettent moins de carbone, ce qui réduirait les particules ultrafines.

Kévin GUITTET, sous-directeur du développement durable (SDD) à la DGAC, explique que les carburateurs entrent depuis 2022 dans le champ d'application de la taxe incitative relative à l'utilisation d'énergie renouvelable dans le transport (TIRUERT). La réglementation française impose ainsi aux fournisseurs de carburants d'intégrer une part minimale de biocarburants dans leurs ventes en France, sous peine d'être redevables de la taxe. En 2025, une réglementation européenne appelée « *ReFuelEU Aviation* » sera mise en place avec une obligation d'incorporation de 2 % de biocarburants. Par la suite, ces seuils augmenteront progressivement.

Un participant sur Zoom demande s'il faut s'attendre à une augmentation du bruit des avions, compte-tenu de l'augmentation de l'emport des avions.

Il précise également qu'il existe plusieurs façons de prendre en compte le bruit : celui enregistré administrativement et celui réellement perçu au sol. Il dit avoir entendu que la mesure retenue à Nantes-Atlantique était plus laxiste que pour d'autres aéroports, ce qui risquait d'amener certaines compagnies à y favoriser les avions les plus bruyants.

Kévin GUITTET explique que les données les plus fiables et décrivant le mieux la performance acoustique des avions sont les données de certification. Elles sont donc utilisées pour établir les restrictions d'exploitation, en imposant par exemple des minima de performance acoustique, car ce sont des données certifiées et réalisées dans des cadres normalisés.

Adrien DESCHAMPS précise qu'un travail sur les mesures du bruit est en cours dans le cadre des réflexions menées sur le PPBE et le PEB.

Philippe Briand, Agence IMMO à Saint-Aignan de Grand Lieu, revient sur le terme « faible accroissement » de la population dans le Plan d'exposition au bruit (PEB), et souhaite connaître l'interprétation précise de ces termes. Il est par exemple cité les chiffres de 0 à 2 habitations sur les communes de Saint-Aignan de Grand Lieu et Bouguenais.

Nicolas JURDY explique que le Plan d'exposition au bruit s'impose aux documents d'urbanisme des collectivités et pose un certain nombre d'interdictions et de prescriptions en fonction du niveau de bruit auquel un bien est exposé. En zone C du PEB, il n'est possible d'autoriser les nouveaux projets qu'à partir du moment où l'accroissement de la population exposée au bruit est faible. Le législateur avait souhaité laisser une marge d'interprétation pour que chaque commune puisse délivrer un permis de construire au regard de l'interprétation qu'elle a de ce « faible accroissement » de la population, en fonction du tissu urbain où se situe le projet. En effet, autour de l'aéroport d'Orly par exemple, le tissu urbain est très dense et l'interprétation est différente que pour Saint-Aignan de Grand Lieu. L'État est présent auprès des communes pour les aider dans cette interprétation.

Un participant sur Sli.do demande si les rails d'atterrissage et de décollage ont changé au niveau de la commune de Rezé.

Un autre participant sur Sli.do demande pourquoi il n'est question que des atterrissages mais pas des décollages dans la présentation de la maîtrise d'ouvrage. Il demande également pourquoi les couloirs de décollages ont été modifiés, précisant que les avions décollent aujourd'hui essentiellement au-dessus de Rezé, Nord de Pont Saint-Martin et des Sorinières.

Pour ces deux questions, *Adrien DESCHAMPS* indique que les procédures de décollage n'ont pas été modifiées, mais il peut y avoir différentes trajectoires derrière une même procédure au décollage en fonction du vent, de la température, des avions ou de leur masse au décollage. Tous ces facteurs peuvent modifier les trajectoires des avions au décollage. Il n'y a pas eu non plus de modification des procédures à l'atterrissage.

Sylvain RICQ, chef du service de la navigation aérienne Ouest (DSNA-O), confirme qu'il n'y a pas eu de modifications de procédures de décollage depuis plusieurs années. A l'automne 2022, une expérimentation d'une nouvelle procédure de départ pour éviter le survol de la commune de La Chevrolière a été conduite mais non concluante et le projet de nouvelle procédure a été abandonnée. En revanche, les procédures de départs comprennent un virage important induisant des trajectoires résultantes qui peuvent évoluer en fonction des conditions du moment (météo, masse de l'avion, type d'appareil, ...). La flotte d'appareils sur Nantes ayant évolué, cela a induit de légères modifications de trajectoires.

Un participant sur Sli.do, habitant au nord de Pont-Saint-Martin, a relevé des niveaux sonores maximum de 95,8 décibels (dB). Il demande pourquoi ne pas interdire les avions extrêmement bruyants et quelle est la procédure pour faire changer ses fenêtres.

Emmanuel MERCENIER rappelle que le couvre-feu, datant de 2022, interdit les vols entre minuit et 6 h du matin, ainsi que les avions les plus bruyants entre 22 h et minuit. Depuis le 1^{er} juin 2024, un arrêté modificatif à droit constant (c'est-à-dire sans changement des restrictions d'exploitation) a permis de renforcer l'application du couvre-feu et de diminuer les infractions qui étaient commises par certaines compagnies par rapport au couvre-feu.

Adrien DESCHAMPS précise que le concessionnaire actuel, Aéroport du Grand Ouest, centralise les aides à l'insonorisation. Il est possible de retrouver les informations sur le site internet du site de réaménagement de l'aéroport de Nantes, ou bien sur le [site d'Aéroport du Grand Ouest](#), dans la thématique « Territoire et environnement » et « [Aide à l'insonorisation des logements des riverains](#) ».

Emmanuel MERCENIER ajoute qu'il est également possible de se rapprocher du groupement d'intérêt public « Fonds de compensation Nantes-Atlantique » (GIP-FCNA) à la Préfecture, dont la directrice est Laurence Chanut, pour obtenir des renseignements complémentaires sur les aides en saisissant pref-gipfcna@loire-atlantique.gouv.fr ou en consultant [la page dédiée aux aides aux riverains sur le site internet du projet](#).

Un participant sur Sli.do s'interroge sur les différentes prévisions de trafic annoncées par la DGAC aujourd'hui (8 millions de passagers en 2030) et celles de la Préfecture lors de la concertation de 2019 (11 à 14 millions en 2040).

Adrien DESCHAMPS indique que les prévisions de trafic sont toujours difficiles à estimer et sont soumises à beaucoup d'aléas. Les prévisions actuelles de la DGAC sont en effet de 8 millions de passagers pour 2030 et 6,9 millions pour 2025.

Plusieurs facteurs peuvent expliquer l'évolution des prévisions de trafic :

- pour les chiffres de 2019 (7,2 millions de passagers) : la prise en compte de la crise Covid ;
- pour les chiffres entre 2021 et 2023 (6,5 millions) : la prise en compte des enjeux de décarbonation et de leurs coûts associés, ainsi que les perspectives économiques impactées par la crise énergétique et la crise en Ukraine.

Les prévisions complètes de trafic sont disponibles sur [le site internet du projet](#).

Un participant sur Sli.do demande quelles mesures seront préconisées pour réduire les émissions carbone de l'aéroport et si elles seront imposées au concessionnaire dans le cadre du cahier de charges de l'appel d'offre.

Adrien DESCHAMPS rappelle l'objectif d'avoir un aéroport le plus vertueux possible en matière environnementale. Le cahier des charges prévoit des mesures ambitieuses sur ce sujet, avec des certifications associées, telles que la certification ACA 4 (*Airport Carbon Accreditation* – niveau 4), soit un niveau proche de la neutralité carbone, et la certification HQE (Haute Qualité Environnementale). Des travaux sont également en cours sur l'électrification des postes avion et des engins de piste.

Emmanuel MERCENIER précise que ces mesures vont permettre un meilleur accompagnement territorial sur le développement durable.

Un participant sur Sli.do demande quel serait le calendrier probable de mise en service de la nouvelle concession.

Emmanuel MERCENIER explique que l'objectif de signature et de mise en service de la nouvelle concession est courant 2026. Le travail sur le cahier des charges est en cours, avec l'objectif d'une transmission aux candidats retenus en fin d'année, et une remise des offres à l'été 2025.

C. Réponses aux questions Sli.do non traitée durant la réunion publique

Qu'en est-il de l'approche équilibrée ?

Le travail engagé sur le PPBE 2025-2029 sera bientôt consolidé, avant d'être présenté en CCE pour avis courant décembre prochain. Une fois le PPBE validé et publié et, en fonction de ses conclusions, l'étude d'impact selon l'approche équilibrée pourra être engagée, soit au printemps 2025.

La mise en service de l'aéroport ne sera-t-elle pas plus tardive que 2026 comme annoncée, en raison du temps des études et des travaux ?

L'objectif est toujours, à ce jour, de signer le contrat de concession courant 2026.

Le sujet de l'ILS est-il inscrit dans l'appel d'offres pour la nouvelle concession ?

Il est prévu de préciser le type de trajectoire retenu pour l'approche face au sud dans le futur cahier des charges

La prochaine réunion publique peut-elle avoir lieu en présentiel ?

Le prochain retour public concernera la restitution de cette consultation. Le processus de rendu sera élaboré en lien avec les garantes afin qu'il réponde le mieux aux attentes du public.

Quelles sont les études envisagées pour l'analyse du bruit ?

Plusieurs actions ou études sont en cours :

- **La révision du Plan de prévention du bruit dans l'environnement (PPBE)**, pilotée par la préfecture, qui devrait aboutir en début d'année prochaine et qui permet, grâce à la réalisation de cartes, l'identification des niveaux de bruit auxquels sont exposés les populations et déterminer les mesures à mettre en œuvre pour traiter des nuisances sonores.
- **La révision du Plan d'exposition au bruit (PEB)** qui devrait être lancée début 2025. Cette révision, pilotée par la préfecture également, doit permettre de mettre à jour la carte identifiant les zones exposées au bruit à l'horizon 15/20 ans pour une prise en compte dans l'aménagement et la délivrance des actes d'urbanisme.
- **Une étude sur la santé** réalisée par l'Observatoire Régional de Santé (ORS), et lancée par la DGAC, en lien avec la Préfecture de Loire-Atlantique, le GIP FCNA (Groupement d'intérêt public fonds de compensation Nantes-Atlantique) et l'Agence régionale de santé (ARS) Pays de la Loire. Cette étude doit permettre de décrire de façon objective et globale l'état de santé des habitants des communes les plus impactées par les nuisances de l'aéroport, et notamment celles liées au bruit aérien.

En outre, des mesures de bruit sont réalisées tout au long de l'année avec plusieurs dispositifs fixes et mobiles. Les résultats sont consultables sur [le site de l'Observatoire territorial autour de Nantes-Atlantique \(OTANA\)](#)

3. CONCLUSION

Pierre-Emmanuel PORTHERET remercie les participants pour leur attention et la pertinence des questions posées. Il rappelle que l'État est soucieux des préoccupations exprimées et qu'elles sont au cœur des réflexions sur le cahier des charges et des obligations qui pèseront sur le futur concessionnaire. La santé de la population est une préoccupation majeure en matière de réaménagement de l'aéroport. Il est important que des réunions de ce type se tiennent régulièrement afin de maintenir ce processus de concertation continue.

Emmanuel MERCENIER remercie les participants et les intervenants pour la qualité des échanges. Il les invite à s'exprimer sur la consultation numérique en cours jusqu'au 30 septembre : www.reamenagement-nantes-atlantique.fr/

Il rappelle qu'une restitution aura lieu après cette phase de concertation, sous l'égide de la Commission nationale du débat public.

Sylvie HAUDEBOURG rappelle que, même si cette phase de concertation est particulièrement axée sur le cahier des charges, il était important de tenir cette réunion publique d'information qui délivre un état à date des différents chantiers et de leur avancement, autour du réaménagement de l'aéroport. *Brigitte FARGEVIEILLE* et elle-même analyseront les échanges et questions, de façon à faire des préconisations méthodologiques à la DGAC, en particulier sur le besoin de faire des fiches pédagogiques sur certains sujets.