

# 4<sup>ème</sup> 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 2024**

Sylvie HAUDEBOURG  
Brigitte FARGEVIEILLE

Date de remise du rapport : le 17 mars 2025



## Sommaire

Synthèse pour les décideurs et pour le public .....	3
Les enseignements clés de la concertation continue menée en 2024 .....	3
Préambule .....	5
Les dates clés de la concertation sous l'égide de la CNDP .....	5
La mission des garantes.....	5
1. Fiche d'identité du projet.....	6
2. Rappel des engagements pris par le responsable de projet à la suite de la concertation préalable .....	8
3. Actualités liées au projet et évolutions.....	9
3.1. Le contexte de l'aviation aérienne.....	9
3.2. L'année 2024 .....	10
3.2.1. En termes de trafic aéronautique : .....	10
3.2.2. En termes d'avancement du projet :.....	11
3.2.3. Les dates clés relatives à l'avancement du projet de réaménagement .....	13
3.3. Etat de la mise en œuvre des 12 recommandations faites par les garantes à l'issue de la concertation préalable de 2019 .....	13
4. Que s'est-il passé en 2024 en matière de participation ? .....	18
4.1. Les données clés de la concertation continue en 2024 .....	18
4.1.1. Dispositions d'information et de concertation à destination des acteurs institutionnels .....	18
4.1.2. Dispositions d'information et de concertation à destination du public.....	19
4.1.3. Participation du public, questions et contributions .....	21
4.2. Les échanges des garantes avec les parties prenantes et le maître d'ouvrage en 2024 .....	21
4.3. Le suivi des engagements du porteur de projet .....	22
4.4. L'avis des garantes sur le déroulement de la concertation en 2024 .....	27
5. Les sujets abordés et les arguments exprimés.....	28
6. La suite de la concertation continue .....	30
7. Préconisations des garantes sur la suite de la concertation continue .....	30
Annexes.....	33
Annexe 1 - Nomination des garantes pour la concertation continue .....	33
Annexe 2 – Rappel des préconisations des garantes – août 2019.....	35
Annexe 3 – Rappel des engagements de l'Etat – octobre 2019 .....	38

## Synthèse pour les décideurs et pour le public

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 le projet, mis en œuvre par la DGAC. Dans ce cadre, la participation et l'information du public se poursuivent. 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°4 des garantes couvrant la période du 1<sup>er</sup> janvier au 31 décembre 2024.

En 2024, la concertation continue s'inscrit dans un contexte :

- de quasi rattrapage du trafic aérien de 2019 en nombre de passagers transportés, alors que le nombre de mouvements reste inférieur de 20% à celui de 2019, du fait de l'augmentation de l'emport des avions,
- de mise en œuvre des engagements pris fin 2023 par le ministre délégué chargé des transports de l'époque, avec notamment la refonte du pilotage du projet et de sa gouvernance, l'association des collectivités à la nouvelle procédure d'appel d'offres, la modification de l'arrêté de restrictions d'exploitation de 2021 en vue d'une application renforcée du couvre-feu, le lancement d'une étude indépendante sur les enjeux de santé liés à l'activité aéroportuaire (avec un format participatif et l'association de riverains au comité de suivi), et un programme de travaux d'urgence « en faveur de la qualité de service » sur la plate-forme, à mener par le concessionnaire actuel.

Les garantes avaient regretté, fin 2023, que des associations et des collectifs de citoyens s'étant mobilisés pour la concertation préalable n'aient pas été associés à la réflexion sur le nouveau cahier des charges de la concession, et que les citoyens (les riverains de l'aéroport, ses usagers et les professionnels qui y travaillent) soient eux aussi restés hors du champ des échanges sur l'appel d'offres.

La DGAC a mené en septembre 2024 la consultation du public préconisée par les garantes pour alimenter ce cahier des charges. Elle a prévu, à la demande des garantes, la restitution de cette consultation via des permanences dans les communes riveraines, pour porter en direct les conclusions de la consultation, répondre aux questions, se mettre à l'écoute des personnes qui souhaitent être en contact avec la DGAC et ses représentants. Ces permanences se tiennent au 1<sup>er</sup> trimestre 2025.

### Les enseignements clés de la concertation continue menée en 2024

Après une année 2023 qui a suscité de nombreuses inquiétudes autour de l'aéroport, son exploitation (non-respect récurrent du couvre-feu, perspective de la double approche par le nord) et son avenir (report de la désignation d'un nouveau concessionnaire, délais de mise en œuvre des travaux les plus urgents de modernisation et mise aux normes), l'année 2024 apparaît comme plus constructive en termes d'échanges et de dialogue territorial.

Des échanges avec le public et les parties prenantes menés lors de la consultation pour alimenter le cahier des charges du futur appel d'offres il ressort notamment, au delà services attendus par les usagers de Nantes Atlantique :

- que l'accès à l'aéroport constitue un sujet extrêmement sensible, avec des demandes sur l'amélioration des accès routiers et transport en commun, des mobilités douces et du stationnement,
- que l'aménagement de l'aéroport selon les règles du développement durable suscite de nombreuses propositions,
- que le dialogue territorial nourrit lui aussi de nombreuses attentes.

La capacité à réduire les nuisances environnementales de l'aéroport reste questionnée ; le modèle de développement de l'aéroport (quelle possibilité de plafonner le nombre de vol et/ou d'étendre le couvre-feu ?) et son avenir à long terme (maintien ou déplacement ?) suscitent des avis divergents.

Dans ce contexte les garantes considèrent qu'il reste nécessaire et utile d'interagir avec le territoire sur plusieurs sujets à fort enjeu, par exemple :

- L'évolution des trajectoires, en particulier par le Nord, avec la possibilité d'une procédure d'approche par guidage satellitaire RNP AR en lieu et place de la double approche proposée en 2019.
- Les évolutions technologiques du secteur aérien et leurs possibles effets bénéfiques sur la riveraineté.

- L'évolution des systèmes de mobilité autour de l'aéroport, dans un contexte où le public témoigne régulièrement d'un manque de visibilité sur les projets correspondant, alors que la congestion routière devient un irritant de plus en plus fort.
- Les prévisions de l'évolution du trafic aérien en vue de partager les scénarii de moyen et long terme et les incertitudes associées, en lien avec la capacité d'accueil de l'aéroport.
- La mise en œuvre des dispositifs d'aides aux riverains et les avancées des différents dispositifs d'observation (santé, environnement, ...).

S'agissant du plus long terme, les garantes ont noté le souhait de plusieurs parties prenantes d'envisager un déplacement de l'aéroport en parallèle du réaménagement qui leur paraît souvent incontournable sur le court/moyen terme, mais dont ces acteurs estiment qu'il ne permettrait pas de répondre au dynamisme du territoire.

Il n'appartient pas aux garantes de se prononcer sur l'opportunité d'un déplacement de Nantes Atlantique, qui nécessiterait un fort consensus politique et sociétal. Elles considèrent toutefois que les démarches de clarification et de partage sur les évolutions technologiques du secteur aérien (et leur possibles impacts sur la limitation des nuisances – bruit, pollutions, etc.), sur les prévisions de trafic aérien (choix des hypothèses, incertitudes, lien avec la capacité d'accueil de l'aéroport), sur l'exploitation de l'aéroport et sur l'état de santé autour de Nantes Atlantique sont de nature à éclairer à la fois le public et les décideurs sur le modèle de développement de l'aéroport ou son avenir.

## 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 le projet, mis en œuvre par la DGAC. Dans ce cadre, la participation et l'information du public se poursuivent. 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°4 des garantes couvrant la période du 1<sup>er</sup> janvier au 31 décembre 2024. 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 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 quatrième 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 pour une mission d'expertise-conseil, puis ensuite pour une saisine en vue de la concertation
- 27 mai 2019 au 31 juillet 2019 : la concertation préalable est menée sous l'égide des garantes Brigitte Fargevielle et Sylvie Haudebourg
- 4 septembre 2019 : publication du bilan des garantes
- 28 octobre 2019 : publication des enseignements tirés de la concertation préalable par le porteur de projet et de la décision de poursuivre le projet
- Janvier 2020 : début de la concertation continue (« post concertation préalable »), sous l'égide des garantes Brigitte Fargevielle et Sylvie Haudebourg
- 4 janvier 2022 : publication du 1<sup>er</sup> rapport intermédiaire des garantes (période 2020-2021)
- 20 février 2023 : publication du 2<sup>ème</sup> rapport intermédiaire des garantes (période 2022)
- 1<sup>er</sup> avril 2024 : publication du 3<sup>ème</sup> rapport intermédiaire des garantes (période 2023)

## La mission des garantes

La Commission nationale du débat public (CNDP) est une autorité administrative indépendante, 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, les garantes veillent 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, les garantes s'assurent que :

- les recommandations des garantes et les engagements du maître d'ouvrage issus de la concertation préalable/débat public sont bien pris en compte ;
- les conditions d'un dialogue entre tous les publics sont 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 sont transmises de manière intelligible et complète au public, puis peuvent faire l'objet d'échanges.

Les garantes reçoivent une lettre de mission qui spécifie les attentes de la Commission nationale du débat public concernant la démarche participative et informative dans le cadre du projet.

## 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.

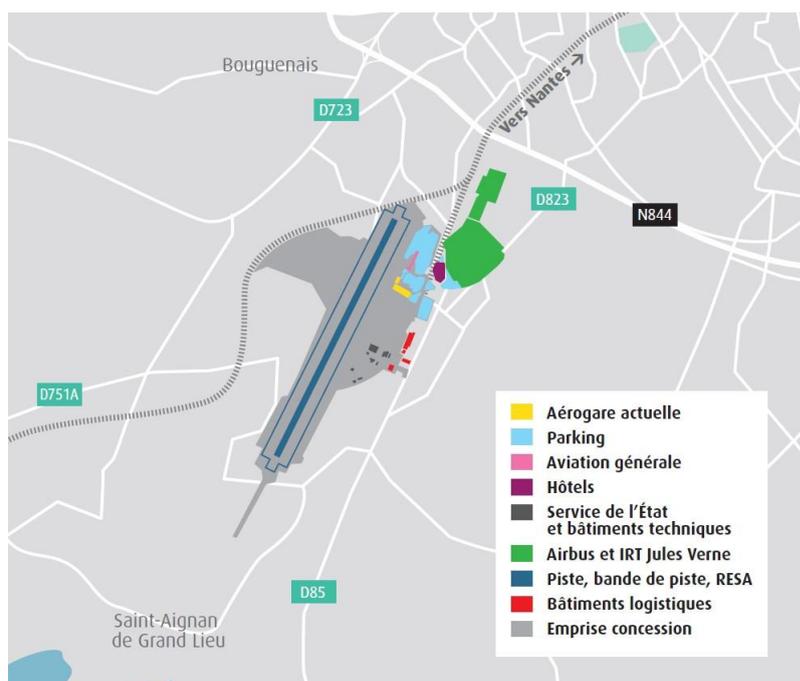
Par ailleurs différents services de l'État en région étaient également présents tout au long de la préparation de la concertation et de sa mise en œuvre, en particulier la préfecture des Pays-de-la-Loire.

### 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 m<sup>2</sup>.

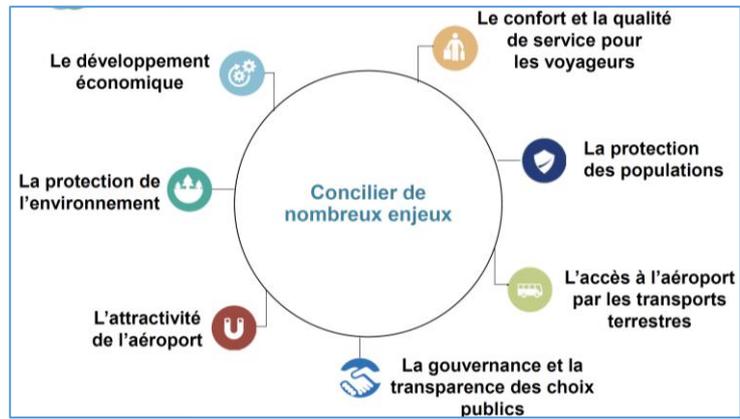


Source : DGAC

### Objectifs du projet

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

Le projet devra concilier plusieurs enjeux, selon le porteur de projet :



Source : DGAC

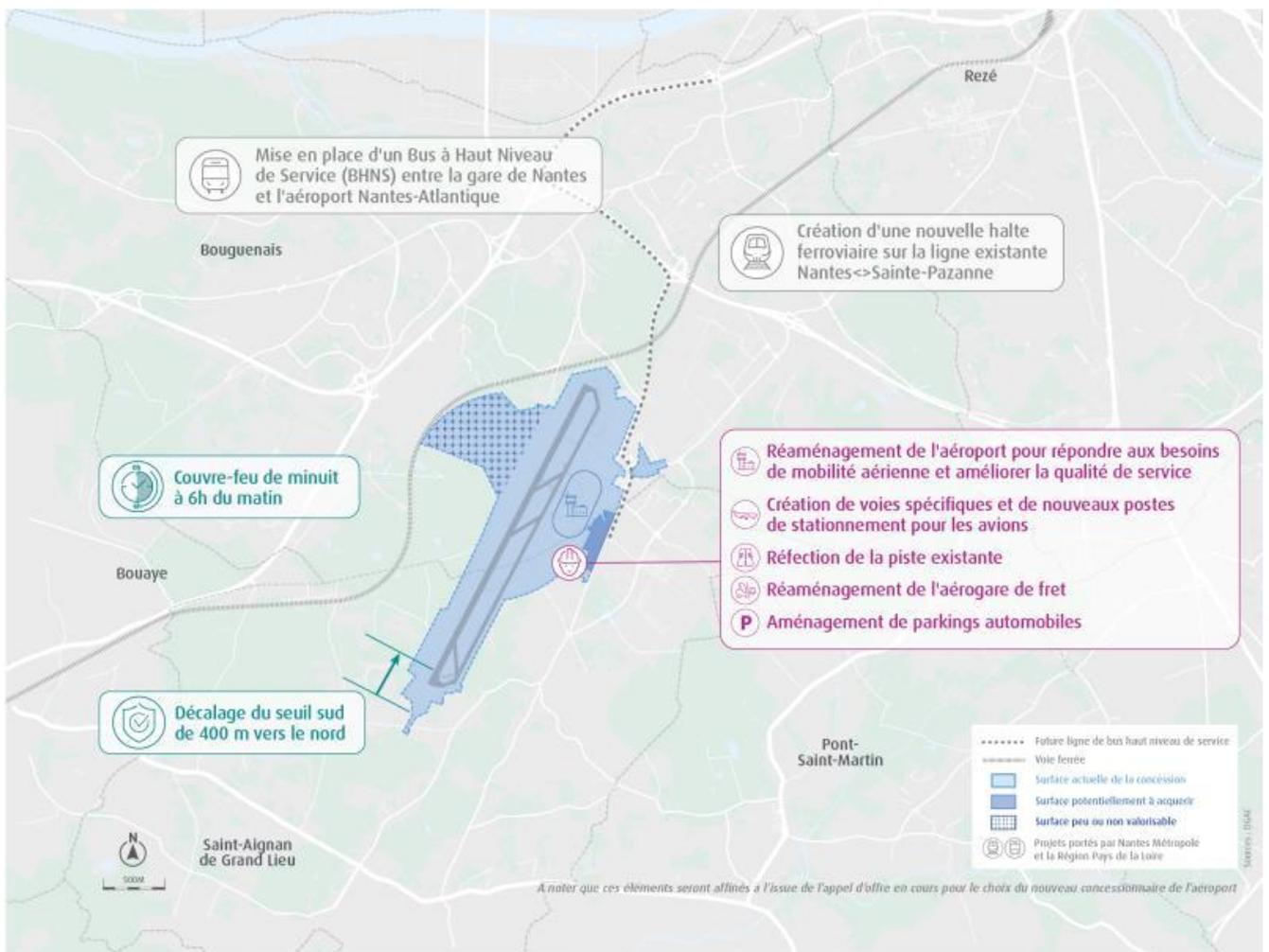
## Caractéristiques du projet

Le projet prévoit :

- 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 ;

L'allongement de 400 mètres de la piste d'atterrissage a été abandonné fin 2023.

La mise en place de la procédure dite « double approche » pour les atterrissages face au sud fait l'objet d'un moratoire décidé fin 2023.



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

## Calendrier du projet

L'abandon de la procédure de renouvellement de la concession lancée en 2019 a modifié le planning du projet. **Fin 2023, le calendrier était le suivant :**



Source : DGAC

Vu de fin 2024, l'analyse des offres pour la remise en concession est reportée sur 2025. Toutefois la signature du nouveau contrat de concession en 2026 est maintenue.

## 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. Il tiendra compte du périmètre modifié (abandon de l'allongement de la piste en particulier).

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 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, publié le 4 septembre 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 a pris 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 procédé au choix du projet retenu** (la minimisation du nombre de personnes survolées sans pour autant impacter de nouveaux habitants non concernés à ce jour, la libération de foncier sur Nantes et la limitation du foncier à acquérir pour un réaménagement),
- **une « décision du maître d'ouvrage » très détaillée**, organisée sur 31 points qui couvrent l'ensemble des thématiques associées à la problématique.

Elles ont toutefois considéré qu'il restait, à cette date, des questions en suspens ou des informations à consolider, 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 reportée 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

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.

Cette instance a été remplacée par le Comité d'Aéroport, créé par arrêté préfectoral le 29 décembre 2023, suite à une décision du ministre délégué en charge des transports de mettre en place une nouvelle gouvernance.

Le comité est constitué de 4 collèges et réunit les parlementaires de Loire Atlantique, les collectivités concernées par le projet, les représentants des services de l'Etat, des acteurs socio-économiques, des acteurs associatifs, des usages et des riverains, et les associations de protection de l'environnement.

Il a pour rôle de coordonner l'ensemble des sujets relatifs au réaménagement de l'aéroport et de diffuser l'information correspondante. Il doit accompagner « le développement et le fonctionnement de [la] plateforme aéroportuaire et confirme la volonté de l'État de travailler dans la transparence avec l'ensemble des parties prenantes au réaménagement de l'aéroport Nantes-Atlantique. Au-delà de permettre à chacun de suivre les avancées des décisions du ministre, avec le même degré d'information, ce comité se veut également être un lieu d'échanges constructifs entre les différentes parties prenantes ».

Il se réunit chaque trimestre sous le pilotage du préfet et du délégué au réaménagement de l'aéroport de Nantes-Atlantique (fonction créée en 2024). Les garantes sont invitées au Comité.

- 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 collège 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, il est prévu 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 futur 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, et 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 de l'aviation aérienne

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 après l'adoption de la loi « Climat-Résilience », qui ne permet pas qu'elle reprenne quand une alternative ferroviaire existe, et présente un temps de transport de moins de 2h30. 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 par cette compagnie).

Par ailleurs, les acteurs du transport aérien ont élaboré une feuille de route de décarbonation, avec un "engagement aspirational de long terme" pour le zéro émission nette de CO<sup>2</sup> pour le transport aérien international. Dans ce contexte, le recours aux carburants d'aviation durable (SAF) **qui ont un coût de production plus élevé que celui du kérosène**, et la mise en œuvre des autres leviers de décarbonation devraient modérer la demande de voyage, par leur effet sur le coût du billet d'avion.

La DGAC a publié mi 2023 sur le site du projet ses dernières prévisions :

	2019 (observé)	2022 (observé)	2025 (prévision)	2030 (prévision)	2040 (prévision)
Millions de passagers par an	7,2	5,8	6,9	8,0	9,2 (11,4 vu de 2019)
Milliers de mouvements d'avions par an	63,0	43,2	51,6	57,0	63,2 (89,1 vu de 2019)

source : DGAC

Les prévisions d'augmentation de trafic à l'horizon 2040 formulées en 2019 sont revues à la baisse : moins 19% en termes de nombre de passagers, et moins 29% en termes de nombre de mouvements d'avions.

Les garantes notent que la baisse des prévisions de moyen/long terme s'est accentuée entre l'exercice de 2021 et celui établi en 2023.

## 3.2. L'année 2024

### 3.2.1. En termes de trafic aéronautique :

Selon les chiffres communiqués par Vinci Airports<sup>1</sup>, le trafic en passagers de Nantes Atlantique s'est établi à environ 7 millions de passagers en 2024, soit 7,3 % de plus qu'en 2023 (6,5 millions de passagers), et 3 % de moins qu'en 2019.

Le trafic en mouvements commerciaux se monte à 50 668 mouvements en 2024, soit 4,1% de plus qu'en 2023 et 20% de moins qu'en 2019.

L'analyse de l'activité indique que « la période de forte activité de l'aéroport démarre désormais au printemps et s'étale jusqu'à l'automne. Sur toute cette période, le trafic a frôlé ou franchi la barre des 700 000 passagers par mois. Mais l'activité est aussi restée forte en fin d'année. Sur les trois derniers mois de 2024, Nantes Atlantique a ainsi vu passer plus de 1,6 million de passagers, soit + 5,8 % qu'au dernier trimestre 2023. »<sup>2</sup>

De nouvelles destinations ont été ouvertes en 2024 : « seize lignes, dont sept qui desservent des destinations nouvelles : Munich et Hambourg (Allemagne), Larnaca (Chypre), Rabat (Maroc), Salerne (Italie), Kos (Grèce) et Bournemouth (Royaume-Uni). À ces nouvelles arrivées s'ajoutent quatre autres, à compter de ce début d'année : Budapest (Hongrie), Patras-Araxos (Grèce), Tirana (Albanie) et Essaouira (Maroc). »<sup>3</sup>

<sup>1</sup> Source : [https://fr.newsroom.vinci-airports.com/actualites/vinci-airports-traffic-au-31-decembre-2024-69d1d-4b03d.html#:~:text=Plus%20de%20318%20millions%20de%20passagers%20ont%20fr%C3%A9quent%C3%A9%20les%20a%C3%A9roports,2023%20\(%2B8%2C5%20%25\).](https://fr.newsroom.vinci-airports.com/actualites/vinci-airports-traffic-au-31-decembre-2024-69d1d-4b03d.html#:~:text=Plus%20de%20318%20millions%20de%20passagers%20ont%20fr%C3%A9quent%C3%A9%20les%20a%C3%A9roports,2023%20(%2B8%2C5%20%25).)

<sup>2</sup> Source : <https://www.ouest-france.fr/pays-de-la-loire/loire-atlantique/nantes-atlantique-a-frole-son-record-de-frequentation-en-2024-0ac808a0-d42d-11ef-b406-af013b65761f>

<sup>3</sup> Source : [https://labaule.maville.com/actu/actudet\\_-nouvelles-destinations-avions-plus-grands...-l-aeroport-de-nantes-atlantique-en-quatre-chiffres-\\_fil-6637891\\_actu.Htm](https://labaule.maville.com/actu/actudet_-nouvelles-destinations-avions-plus-grands...-l-aeroport-de-nantes-atlantique-en-quatre-chiffres-_fil-6637891_actu.Htm)

### 3.2.2. En termes d'avancement du projet :

2024 a connu 2 périodes de réserve électorale du fait des élections européennes début juin puis législatives fin juin et début juillet, qui ont pu impacter les délais de mise en place de certaines démarches participatives.

Toutefois les engagements pris fin 2023 par le ministre délégué chargé des transports de l'époque ont été mis en œuvre, avec :

- **La refonte du pilotage du projet et de sa gouvernance**, avec
  - la nomination, par décret du 15 mars, d'un **délégué ministériel** au réaménagement de l'aéroport de Nantes-Atlantique, chargé du suivi du projet de réaménagement et de la nouvelle procédure d'appel d'offres portant sur la rénovation et la concession de la plateforme, et du pilotage du comité de l'aéroport,
  - le lancement formel du **comité d'aéroport** réunissant les élus, les acteurs du monde économique et les associations de riverains.
- **L'association des collectivités à la procédure d'appel d'offres** pour la remise en concession de l'aéroport, au travers d'un groupe de travail ad hoc, avec un engagement de confidentialité des élus désignés et une charte de fonctionnement.
- **La modification de l'arrêté de restrictions d'exploitation de 2021**, en vue d'une application renforcée du couvre-feu. Le nouvel arrêté vise à améliorer la lisibilité de la règle en précisant le périmètre de la notion de « raisons indépendantes de la volonté du transporteur ». L'objectif est de réduire le nombre de vols de nuit réalisés en dépit des règles du couvre-feu, et de permettre aux services locaux de l'aviation civile de s'opposer en temps réel à un mouvement d'avion lorsque la réglementation n'est pas respectée, et enfin pour accélérer et faciliter l'instruction des manquements et la procédure de sanction qui s'y rapporte.
- Le lancement d'une étude indépendante sur les enjeux de santé liés à l'activité aéroportuaire, 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. L'objectif du **projet d'observation de la santé des riverains** est d'approfondir les connaissances sur les enjeux de santé liés à l'activité aéroportuaire et compléter les éléments mis à disposition des riverains et de l'ensemble des acteurs de l'aéroport de Nantes.  
Il s'agit de décrire « de manière objective et globale l'état de santé des riverains de l'aéroport en prenant en compte leur ressenti en matière de santé, d'environnement et de qualité de vie sur le lieu de résidence. Cette étude est descriptive et ne vise pas à établir de lien entre la présence de l'aéroport et des pathologies, mais à décrire l'état de santé de la population concernée »<sup>4</sup>.  
Le projet comporte deux volets : une étude d'indicateurs de santé issus de bases médico-administratives, et une étude de faisabilité d'une enquête de santé perçue auprès des riverains de l'aéroport (réalisation d'entretiens exploratoires auprès d'acteurs et de citoyens du territoire pour décrire les nuisances ressenties liées à l'aéroport, les impacts associés à ces nuisances et les comportements de protection mis en œuvre, définition du protocole d'une étude de santé perçue auprès d'un échantillon représentatif de populations exposées aux nuisances de l'aéroport, de populations moins exposées et non exposées).
- **Un programme de travaux d'urgence** « en faveur de la qualité de service », d'environ 40 M€, notamment sur les volets environnementaux, de sûreté et d'accessibilité.

Le moratoire sur la procédure dite « double approche » pour les atterrissages face au sud a conduit la DGAC à évaluer une solution alternative considérée comme moins impactante : **une procédure d'approche par guidage satellitaire RNP AR** (Required Navigation Performance with Authorisation Required), pour sécuriser les approches en particulier en cas de météo dégradée, améliorer ainsi l'accessibilité de la plate-forme et limiter les remises de gaz.

L'étude est avancée et a fait l'objet de plusieurs présentations dans les dispositifs de travail et d'échanges du projet en 2024.

**La révision du PPBE** (plan de prévention du bruit dans l'environnement) pour la période 2025-2029 a fait l'objet de travaux dans le cadre de la commission consultative de l'environnement, qui a validé un projet à soumettre à la consultation publique en 2025.

---

<sup>4</sup> Source : comité de suivi du 4 novembre 2024

Par ailleurs, la DGAC a mis en œuvre, avec un peu retard du fait des périodes de réserve électorale, la préconisation faite fin 2023 par les garantes de conduire **une séquence de consultation du public pour alimenter le cahier des charges du futur appel d'offres**, à la suite de la consultation des principaux acteurs territoriaux à l'automne 2023. Cette consultation a eu lieu en septembre.

Enfin, la préfecture de Loire Atlantique et la DGAC ont poursuivi la réalisation des autres engagements de l'Etat (animation du dispositif de gouvernance local, indemnités réglementaires et spécifiques à Nantes Atlantique, études portant sur la mesure des concentrations de particules ultrafines – PUF, ...).

Il convient de noter que l'OTANA (Observatoire territorial autour de Nantes Atlantique) a entamé en 2024 une importante réflexion sur son rôle au sein du territoire.

L'observatoire a pour finalités d'apporter « des éléments de compréhension et rassembler des données consolidées sur les principaux sujets de préoccupation des riverains et de l'ensemble des acteurs », pour « objectiver les perceptions et permettre un suivi des effets du développement de l'aéroport sur l'environnement et les populations » et « contribuer aux réflexions prospectives des acteurs du territoire et à l'évaluation des actions publiques mises en œuvre autour de l'aéroport pour un aménagement durable »<sup>5</sup>. L'OTANA fonctionne donc aujourd'hui comme un outil de mise à disposition des connaissances produites par des organismes divers sur les impacts au sens large de Nantes Atlantique, pour alimenter les réflexions sur les aspects « activité de l'aéroport », « nuisances sonores locales et santé », « qualité de l'air et santé », « milieux naturel et climat », et « socio économie ». Cela en attendant la désignation d'un nouveau concessionnaire chargé de mettre en œuvre une stratégie d'ancrage territorial et ses outils propres. Il est piloté par la préfecture de Loire-Atlantique, la direction départementale des territoires et de la mer de Loire-Atlantique, et la direction de l'aviation civile, et associe plusieurs partenaires locaux ou régionaux.

Le décalage dans la désignation du concessionnaire a fait émerger la question d'une adaptation de l'observatoire au contexte actuel, tant au plan de la gouvernance qui s'est élargie, que des initiatives lancées pour nourrir la réflexion sur les interactions entre l'aéroport et son territoire ces prochaines années : l'étude sur les enjeux de santé liés à l'activité aéroportuaire par exemple, mais aussi des initiatives tierce comme la démarche SONO REZE (projet de recherche pour le diagnostic citoyen des environnements sonores de la ville de Rezé, qui associe la ville de REZE et l'université Gustave Eiffel).

La démarche lancée par les pilotes de l'Observatoire fait émerger le besoin d'une évolution des missions de l'information à l'accompagnement de politiques publiques locales, d'une plus grande transparence à garantir par conventionnement ou création de structure dédiée, et d'une meilleure implication du monde scientifique et des citoyens (avec des instances indépendantes, la capacité de nouer des partenariats de recherche et l'association des citoyens à l'enrichissement de l'observation et à l'analyse des résultats). Le futur Observatoire devrait aussi être pensé pour accompagner le futur concessionnaire dans son installation sur le territoire et le déploiement d'un dispositif d'ancrage territorial. La préfecture souhaite boucler une démarche d'amélioration de l'OTANA d'ici à 2026, et consolider la gouvernance et le nouveau périmètre d'actions à la suite.

S'agissant de l'amélioration de l'accès à l'aéroport, sujet sensible, les garantes ont pu constater la mise en place d'une navette 7 jours sur 7 de 4h30 à minuit, avec une fréquence de 20 ou 30 mn selon la saison et la période dans la journée, en correspondance immédiate avec le tramway et les lignes Chronobus.

Les garantes sont restées à l'écoute des acteurs du territoire, et ont participé à de nombreux échanges et dialogues avec les acteurs du territoire.

Elles ont rencontré régulièrement le maître d'ouvrage en formulant des recommandations pour une meilleure information des publics, et pour veiller à mieux associer les publics à la préparation du cahier des charges du nouvel appel d'offres pour la remise en concession de l'aéroport.

---

<sup>5</sup> Source : <https://www.otana.fr/observatoire>

### 3.2.3. Les dates clés relatives à l'avancement du projet de réaménagement

5 février 2024 :	lancement de la consultation publique sur le projet de modification de l'arrêté de restrictions d'exploitation, pour une durée de 3 semaines. La synthèse de la consultation est publiée le 30 avril.
15 mars 2024 :	nomination du délégué ministériel au réaménagement de l'aéroport de Nantes-Atlantique
4 avril 2024 :	séance d'installation du comité d'aéroport, nouvelle instance de gouvernance qui réunit l'ensemble des acteurs du territoire (politiques, économiques, associatifs, etc...), co-présidée par le préfet et le délégué ministériel
29 mars → mai 2024 :	réception et analyse des candidatures à la concession aéroportuaire
23 mai 2024 :	publication de l'arrêté du 23 mai 2024 modifiant l'arrêté du 28 septembre 2021 portant restriction d'exploitation de l'aérodrome de Nantes-Atlantique.
26 juin 2024 ;	sélection des candidats à la concession admis à déposer une offre
9 septembre 2024 :	lancement de la consultation du public pour alimenter le cahier des charges du futur appel d'offres, d'une durée de 3 semaines, intégrant la tenue d'une réunion publique le 18 septembre
12 juillet 2024 :	lancement d'une étude sur les enjeux de santé en lien avec l'activité aéroportuaire, 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.
12 août 2024 :	publication du rapport final de l'étude portant sur la mesure des concentrations de particules ultrafines (PUF) à proximité de l'aéroport Nantes- Atlantique
30 décembre 2024	envoi aux candidats du dossier de consultation des entreprises relatif au renouvellement de la concession aéroportuaire.

### 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 2024, des recommandations ou demandes formulées par les garantes dans leur bilan de la concertation préalable de 2019.

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

### Réponses apportées au 31/12/2024 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 2024	Observations des garants
<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>La DGAC a lancé la mise à jour de l'état initial. Les résultats seront connus fin 2025 ou début 2026.</p> <p><b><i>A ce stade de la concertation, la préconisation reste donc à mettre en œuvre.</i></b></p>	<p>Les garantes notent, depuis 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 a poursuivi les échanges avec les parties prenantes locales en 2024 et a produit un 4ème rapport intermédiaire sur les PUF, et le rapport final.</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 du 1<sup>er</sup> appel d'offres.</p>	<p>Sujet à voir avec la DGAC dans le cadre du nouvel appel d'offre relancé en 2024.</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><b><i>Recommandation mise en œuvre en 2019.</i></b></p>	

Demande de précisions et/ ou recommandation formulée par les garants en 2019	Réponse du maître d'ouvrage Situation au 31 décembre 2024	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"> <li>• La création d'un observatoire de la qualité de l'air des Pays de la Loire,</li> <li>• Les mesures de bruit réalisées et publiées,</li> <li>• Les mesures des microparticules effectuées sans tarder selon les méthodes reconnues scientifiquement.</li> </ul>	<p>La DGAC a tenu compte de cette préconisation (mesure28). <b>Recommandation mise en œuvre en 2020.</b></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 du 1er appel d'offres et pour le second appel d'offres.</p>	<p>Sujet à voir avec la DGAC dans le cadre du nouvel appel d'offre relancé en 2024.</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 du 1er appel d'offres et pour le second appel d'offres.</p>	<p>Sujet à voir avec la DGAC dans le cadre du nouvel appel d'offre relancé en 2024.</p>

Demande de précisions et/ ou recommandation formulée par les garants en 2019	Réponse du maître d'ouvrage Situation au 31 décembre 2024	Observations des garants
<p>R7 Les garantes souhaitent que les sujets ci-dessous fassent l'objet d'une réponse par la DGAC, en particulier :</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• La question de la pente à 3,5 degrés d'angle d'atterrissage, posée comme un moyen de réduire le bruit pour une partie des riverains</li> <li>• La réduction du nombre de vols</li> <li>• La transparence sur les trajectoires empruntées</li> <li>• La clarification sur l'état de l'étude d'approche équilibrée sur un couvre-feu</li> </ul> <p>Ces questions ramènent au lien entre aéroport et attractivité du territoire, qui nécessite de favoriser les contacts entre le monde économique et les riverains, en particulier pour déterminer les impacts des exigences de couvre-feu.</p>	<p>La DGAC a tenu compte de cette préconisation lors de son bilan d'octobre 2019 (Cf. « avis sur la décision du maître d'ouvrage » du 27 novembre 2019) et lors des réunions publiques d'informations de septembre 2021 (Cf. supports de la DGAC).</p> <p><b>Recommandation mise en œuvre en 2019 et 2021.</b></p>	<p><b>Sujets récurrents nécessitant une mise en perspective régulière</b></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"> <li>• que « le dialogue s'est poursuivi et une réunion entre les compagnies aériennes et les collectivités locales s'est tenue fin 2020 ».</li> <li>• 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...) ».</li> </ul>	<p><b>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).</b></p> <p><b>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.</b></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 NantesAtlantique » 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><b>Recommandation mise en œuvre en 2021</b></p>	

Demande de précisions et/ ou recommandation formulée par les garants en 2019	Réponse du maître d'ouvrage Situation au 31 décembre 2024	Observations des garants
<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><b>Recommandation mise en œuvre en 2019</b></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>Dans le cadre de la relance d'un appel d'offre en 2024, le Ministre a annoncé l'association des collectivités à la procédure, avec en particulier un groupe de travail associant les collectivités intéressées et la DGAC, qui est consacré à la préparation du cahier des charges du futur appel d'offres</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><b>Recommandation mise en œuvre en 2019</b></p>	

## 4. Que s'est-il passé en 2024 en matière de participation ?

### 4.1. Les données clés de la concertation continue en 2024

#### 4.1.1. Dispositions d'information et de concertation à destination des acteurs institutionnels

- La Commission consultative de l'environnement :

Elle s'est réunie 4 fois, les 15 janvier, 15 mars, 11 octobre et 19 décembre 2024.

Les réunions de janvier et mars ont porté sur le projet de modification de l'arrêté de restrictions d'exploitation (couvre-feu), avant et après la consultation du public en février.

La réunion du 15 mars a présenté le calendrier de la révision du PPBE 2025-2029 durant toute l'année 2025.

Les réunions d'octobre et décembre ont porté sur la révision du PPBE pour la période 2025-2029 (travaux démarrés début 2024 dans un groupe de travail ad hoc désigné par le comité permanent de la CCE, qui a produit 40 nouvelles actions à intégrer au projet dont 30 engagements volontaires des compagnies aériennes). Les cartes stratégiques de bruit ont été présentées en décembre. La CCE de décembre a validé un projet de PPBE à soumettre à la consultation publique début 2025 (du 31 janvier au 31 mars).

Le PPBE vise à prévenir les effets du bruit et à réduire, si nécessaire, les niveaux de bruit, ainsi qu'à protéger les zones calmes. Il est basé sur les cartes de bruit stratégiques.

Le document comprend l'identification des zones bruyantes et les populations exposées au bruit. Il recense les mesures prévues par les autorités compétentes pour traiter les situations identifiées par les cartes de bruit et notamment lorsque des valeurs limites sont dépassées ou risquent de l'être.

Le PPBE est mis à disposition du public pendant deux mois avant leur approbation.

Un suivi de l'application du couvre-feu a été présenté à 2 reprises en CCE en 2024.

- Le « groupe contact » associant les collectivités concernées (maires riverains, Nantes-Métropole, Département, Région) ainsi que les députés et sénateurs, se réunit entre 2 comités d'aéroport.

Des séances se sont tenues les 22 mai et 27 novembre 2024.

- Le Comité d'Aéroport, qui a remplacé fin 2023 le comité de Suivi des Engagements de l'Etat (CSEE), par décision du Ministre en novembre 2023 :

Le Comité d'Aéroport s'est réuni 3 fois en 2024, les 5 avril 9 septembre et 9 décembre. Les divers engagements de l'Etat y ont été abordés, et en particulier les travaux à mener en urgence dans l'aéroport, le renouvellement de la concession aéroportuaire, les sujets liés à la navigation aérienne (couvre-feu et trajectoires d'approche par le nord), les mesures d'accompagnement territorial, et les démarches liées à la santé.

La consultation publique sur la relance de l'appel d'offre de la remise en concession, l'étude de la mise en place de procédures d'approche RNP-AR par le nord plutôt que la double approche décidée en 2019, et l'étude Santé lancée avec l'ARS Pays de Loire ont été particulièrement discutés.

Les garantes sont invitées aux comités d'aéroport et ont suivi les 3 réunions de 2024.

- Les instances de travail sur le cahier des charges de la concession aéroportuaire :

Le délégué ministériel a présidé 4 réunions du groupe élus (maires riverains, Nantes Métropole, CARENE, Département, Région) entre mai et novembre 2024, et la DGAC a organisé 4 réunions supplémentaires avec les services.

- Le Comité de pilotage de l'observatoire territorial autour de l'aéroport Nantes Atlantique (OTANA) :

L'Observatoire a déployé une démarche participative de diagnostic et d'élaboration de préconisations en cours d'année, présentée en COPIL le 11 décembre 2024.

- Les instances de travail et de pilotage du projet d'observation de la santé des riverains de l'aéroport de Nantes

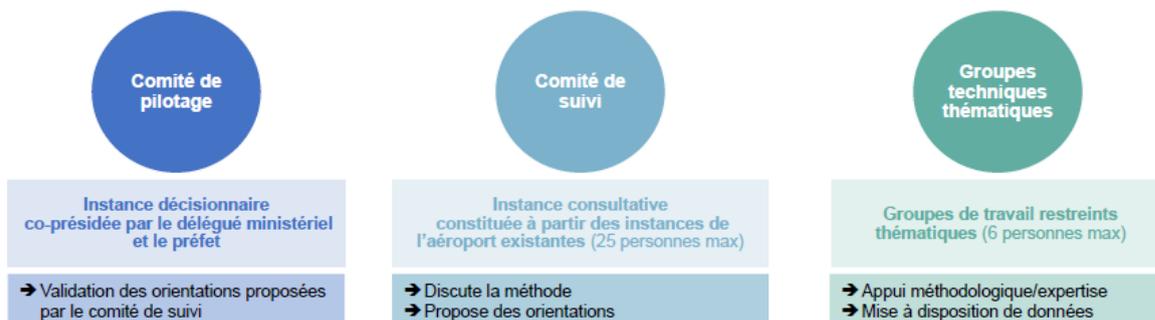
Le COPIL du projet Santé s'est réuni pour la 1<sup>ère</sup> fois le 12 juillet 2024, co-présidé par le délégué ministériel et le préfet.

Il réunit les services de l'Etat impliqués (Préfecture, DGAC, DDTM, ARS), l'Observatoire régional de la santé des Pays de la Loire et les collectivités territoriales concernées (Nantes-Métropole, Nantes, Bouguenais, Rezé, Saint-Aignan de Grand-Lieu, Région Pays de-la-Loire, Département de Loire-Atlantique) ; il sert à valider les orientations proposées par le comité de suivi.

Le comité de suivi du projet s'est réuni pour la 1<sup>ère</sup> fois le 24 novembre 2024.

Il est composé de six collèges : les services de l'Etat impliqués & l'Observatoire régional de la santé des Pays de la Loire, les collectivités territoriales concernées, des associations (dont le COCETA et FNE), des représentants des riverains, des professions de l'aéronautique (dont AGO), et des scientifiques (Université Gustave Eiffel, Air Pays de la Loire, Santé publique France, le Registre des cancers de Loire Atlantique). Les garantes sont invitées au comité de suivi.

Des « groupes de travail techniques » thématiques sont prévus pour approfondir certains sujets (par exemple : les indicateurs à retenir, le périmètre de l'étude, ...).



Par ailleurs un comité de pilotage sur le projet de 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, s'est tenu en juillet 2024.

#### 4.1.2. Dispositions d'information et de concertation à destination du public

o **La consultation du public pour alimenter le cahier des charges du futur appel d'offres :**

Elle a été organisée en septembre.

Cette consultation répond à une demande formulée par les garantes fin 2023 :

**Consulter les publics concernés ou impactés par l'aéroport pour recueillir des propositions sur le futur appel d'offres.**

*A cet effet, il convient de relancer une phase d'information et de consultation des divers publics du projet (riverains, collectifs, usagers...) d'une durée adaptée, associant les opérateurs de l'aéroport et les compagnies aériennes, pour partager les décisions prises, répondre aux inquiétudes et questions, et recueillir des suggestions complémentaires sur le réaménagement de l'aéroport.*

*Cette phase doit permettre non seulement d'informer sur l'évolution du réaménagement et de la concession, mais aussi d'écouter le public et de le faire s'exprimer. Elle peut aussi utilement clarifier des sujets connexes au strict réaménagement (indemnisations, nuisances, trafics...), et ouvrir des sujets de discussion (incluant les sujets prospectifs).*

*Elle doit se conclure par un bilan des échanges, précisant les interrogations et propositions des publics concernant le projet de réaménagement et les sujets à approfondir*

Elle a été annoncée sur le site du projet par un communiqué de presse, une lettre d'information publiée le 9 septembre (après la publication d'une 1<sup>ère</sup> annonce en juin, avant l'obligation de respecter une nouvelle période réserve électorale sur juillet 2024), et 3 campagnes numériques avec des encarts presse.

La presse a relayé l'information (Nante-infos.fr, Hello Gazette Nantes, le Figaro, Ouest-France, ...) ainsi que le site de l'ACNUSA.

Les garantes ont été associées à l'organisation de cette consultation, menée du 9 au 30 septembre, qui a mis en œuvre :

- La consultation du public avec la possibilité de s'exprimer en ligne, sur le site du projet, sur 7 items directement liés aux exigences faites aux soumissionnaires pour le renouvellement de la concession :
  - La répartition de l'espace en salle d'embarquement
  - Les attentes pour améliorer l'accueil des usagers
  - L'offre commerciale
  - L'aménagement des abords de l'aérogare
  - Le stationnement
  - La durabilité des aménagements
  - Le dialogue avec le futur concessionnaire

A noter la possibilité d'aborder d'autres sujets, la règle fixée par la DGAC et validée par les garantes étant que la plateforme n'affiche que les propositions et remarques relatives aux questions posées et que les remarques sur d'autres sujets sont synthétisées dans le bilan de la consultation.

- Un atelier mobile pour rencontrer des voyageurs à l'aéroport de Nantes-Atlantique, le 12 septembre, qui a permis d'échanger avec une 30aine de personnes.
- La possibilité de communiquer des cahiers d'acteurs sur une adresse mail dédiée
- Une réunion publique d'information le 18 septembre. Les garantes ont validé le principe d'une unique réunion dématérialisée, pour tenir compte de la durée relativement réduite de cette consultation, et pour garantir la possibilité d'une participation territoriale à la maille des publics concernés par l'aéroport et le transport aérien.

Cette réunion a été pilotée par le délégué ministériel au réaménagement de l'aéroport, le secrétaire général de la Préfecture de Loire-Atlantique, et le directeur de projet à la DGAC. Elle a réuni environ 40 participants et a permis de faire le point sur l'avancement du projet. Les participants ont pu s'exprimer en direct, ou via un outil de recueil de questions. Une des garantes a suivi la réunion et a garanti le processus de sélection de questions pour une réponse en ligne. L'ensemble des questions non retenues a été traité dans le compte-rendu ultérieur de la réunion, contrôlé par la garante.

La DGAC a mis en ligne l'enregistrement vidéo de la réunion et en a publié un compte-rendu le 18 octobre.

La DGAC a mis en ligne, en parallèle, une fiche synthétique sur « le rôle du concessionnaire et les étapes d'une procédure d'appel d'offres » pour rappeler des éléments de compréhension d'une concession aéroportuaire.

La consultation a permis de récolter

- 252 contributions sur la plate-forme de consultation, dont 11 modérées. Ces contributions émanent d'une 50aine de personnes, dont 18 habitants des communes riveraines de NA, 14 à Nantes et 4 hors Loire-Atlantique. Plus de 70% se déclarent utilisateur régulier ou fréquent de NA, et 10% salariés sur l'aéroport.
- 197 contributions lors de la rencontre de terrain à l'aéroport, émanant de 34 personnes dont une 20aine résident hors Loire-Atlantique.
- 11 cahiers d'acteurs communiqués par :

La Région Pays de Loire	L'association Vivre Ensemble à Saint-Aignan de Grand-Lieu
Le Groupe écologiste et citoyen de Nantes Métropole	L'association COLTRAN - Collectif des citoyens pour le transfert de l'aéroport
La commune de Saint-Aignan de Grand Lieu	L'association Atelier Citoyen (en plusieurs chapitres)
Le CESER Pays de Loire	L'association ACLA (Aéroclub de Loire-Atlantique)
Le MEDEF Pays de Loire	Un particulier riverain
La CCI Pays de la Loire	

- **L'information du public s'est poursuivie sur le site du projet <https://www.reamenagement-nantes-atlantique.fr/> :**

Elle s'est poursuivie avec en particulier

- |                  |  |
|------------------|--|
| 6 février 2024 : | la publication du 4 <sup>ème</sup> rapport intermédiaire de l'étude portant sur la mesure des concentrations de particules ultrafines (PUF) à proximité de l'aéroport Nantes-Atlantique, qui présente les résultats de la campagne allant de juillet 2022 à juillet 2023   |
| Mars 2024        | la publication du bilan n°3 des garantes de la concertation  |
| 12 août 2024 :   | la publication du rapport final de l'étude portant sur la mesure des concentrations de particules ultrafines (PUF) à proximité de l'aéroport Nantes-Atlantique, qui présente les résultats de la campagne de mesures allant de juillet 2023 à janvier 2024 sur le boulevard des Frères Goncourt à Nantes et la ferme de la Ranjonnière à Bouguenais, et la synthèse des grands enseignements des campagnes précédentes sur 8 stations de mesures différentes |
| 4 octobre 2024 : | la publication par l'Observatoire Régional de Santé (ORS) Pays de la Loire de 2 états des connaissances s'appuyant sur des revues bibliographiques portant sur la qualité de l'air et le bruit aux abords des aéroports (Les effets du bruit des avions sur la santé ; les effets de la pollution atmosphérique sur la santé)  |
| 9 décembre 2024  | la mise en ligne d'un dossier de presse récapitulant l'état d'avancement du projet (publié après le comité d'aéroport du 9 décembre)   |

Par ailleurs la DGAC a régulièrement publié des Newsletter « poussées » vers les internautes inscrits sur le site du projet, pour avertir de la mise à disposition de documents ou du lancement de démarches (consultation publique, étude santé, ...).

De façon générale, le site du projet a été tenu à jour et intègre les divers documents mis à disposition en 2024, et les comptes-rendus des réunions qui ont eu lieu.

Une revue des contenus s'impose toutefois pour améliorer la lisibilité du site et l'accès aux informations et documents.

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) puis au comité d'aéroport, au plan de gêne sonore et au fonds de compensation Nantes-Atlantique (FCNA), et à l'observatoire OTANA.

#### **4.1.3. Participation du public, questions et contributions**

Concernant les audiences sur le site internet, les nombres de consultations sont les suivants :

- Nombre d'utilisateurs actifs : 28 000
- Nombre de nouveaux utilisateurs : 27 000

## **4.2. Les échanges des garantes avec les parties prenantes et le maître d'ouvrage en 2024**

Les garantes sont restées en contact avec plusieurs acteurs notamment associatifs du territoire, de façon informelle, en 2024. Ces relations ont permis de capter des sujets de mécontentement et d'inquiétude, au-delà de ceux qui sont traités dans les instances de gouvernance, ou en complément.

Les garantes ont aussi eu des contacts réguliers avec la DGAC et l'équipe projet pour suivre l'avancement du projet et traiter des sujets d'actualité.

Elles ont rencontré le délégué ministériel au réaménagement de l'aéroport de Nantes-Atlantique fin mars, et le nouveau directeur de projet de la DGAC fin juillet.

Elles ont été associées dès avril à l'élaboration de la consultation du public pour alimenter le cahier des charges du futur appel d'offres, qu'elles avaient préconisée fin 2023.

Elles ont fait des préconisations à la DGAC à la suite de la consultation, pour **une restitution en présentiel** des enseignements tirés par la DGAC et des mesures retenues au cahier des charges. **Elles ont en particulier recommandé la tenue de permanences dans les communes riveraines et à Nantes, pour porter en direct les conclusions de la consultation, répondre aux questions, se mettre à l'écoute des personnes qui souhaitent être en contact avec la DGAC et ses représentants.**

Cette préconisation correspond :

- à une demande constante des garantes de s'adresser à tous les publics concernés par le projet de réaménagement de l'aéroport
- à leur préoccupation de ne pas attendre la désignation d'un nouveau concessionnaire pour établir la base d'un dialogue avec les citoyens

Nota : ces permanences se sont déroulées début 2025 en présence des garantes.

### 4.3. 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	<p><b>Réalisé – en évolution</b></p> <p>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.</p> <p>Une version modificative a été publiée le 23 mai 2024, visant une application renforcée du couvre-feu, pour améliorer la lisibilité de la règle en précisant le périmètre de la notion de « raisons indépendantes de la volonté du transporteur », pour réduire le nombre de vols de nuit réalisés en dépit des règles du couvre-feu (permettant aux services locaux de l'aviation civile de s'opposer en temps réel à un mouvement d'avion lorsque la réglementation n'est pas respectée), et enfin pour accélérer et faciliter l'instruction des manquements et la procédure de sanction qui s'y rapporte.</p> <p><i>Les garantes notent une réduction du nombre de vols réalisés la nuit par rapport à la période 2021-202, avec une « division par 12 en moyenne du nombre de vols commerciaux entre minuit et 6H par rapport à 2018 et 2019 », une baisse du nombre de procès-verbaux du fait d'une meilleure programmation par les compagnies et « d'une baisse de l'offre de vols en fin de soirée », et « une augmentation du nombre de nuits sans vol, ... y compris mes mois d'été » (source : Comité d'aéroport du 9 décembre 2024).</i></p>
M2 - Engagements volontaires des compagnies aériennes	<p><b>Réalisé</b></p> <p>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.</p> <p>A noter que les compagnies aériennes et le concessionnaire ont été mobilisés dans le cadre de l'élaboration du PPBE sur les possibles mesures de réduction des nuisances sonores.</p> <p><i>Les garantes rappellent qu'elles ont estimé nécessaire, dans leurs bilans, 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 faites durant la concertation.</i></p>
M3 - Augmentation du tarif de la taxe sur les nuisances sonores aériennes TNSA	<p><b>Réalisé.</b></p> <p>L'arrêté interministériel du 18 janvier 2021 a porté le tarif de la TNSA applicable à Nantes-Atlantique à 30 €.</p> <p>En 2020 et 2021, la crise sanitaire a engendré une perte de recettes importantes pour le dispositif des aides à l'insonorisation (TNSA). Des retards conséquents dans l'instruction des dossiers avaient pu être observés. Après un abondement financier exceptionnel du dispositif par l'État en 2023 (20 millions d'euros au niveau national, 2,5 millions d'euros pour Nantes Atlantique), ceux-ci sont intégralement apurés et la gestion des dossiers est redevenue fluide courant 2023.</p>

Mesure	Avancement – vu des garantes
M4 - Aide complémentaire à l'insonorisation	<p><b>Dispositif mis en place – réalisation en cours.</b></p> <p>Le dispositif (aide complémentaire à celle déjà permise par le plan de gêne sonore) est en place depuis le 1<sup>er</sup> juillet 2019.</p> <p>Fin 2023, le ministre a annoncé une hausse de 25% du plafond des aides à l'insonorisation, entrée en vigueur début janvier 2024.</p> <p>Au 09/12/2024 : 663 dossiers sont finalisés pour un montant d'aide de 1 053 107 €.</p>
M5 - Droit de délaissement exceptionnel	<p><b>Dispositif mis en place – réalisation en cours.</b></p> <p>Le droit de délaissement exceptionnel a été créé par la loi de finances pour 2020. Le dispositif est entré en vigueur en avril 2021</p> <p>En 2023, le GIP-FCNA (Groupement d'intérêt public–Fonds de compensation Nantes-Atlantique), guichet d'entrée unique pour les demandes de droit de délaissement et d'aide à la revente, s'est adjoint un assistant à maîtrise d'ouvrage afin d'accompagner les pétitionnaires dans leurs démarches et pour faciliter l'instruction des dossiers.</p> <p>Au 09/12/2024 : 17 biens ont été acquis par l'État (et 3 autres étaient cours d'instruction). Une nouvelle demande a été reçue sur Saint-Aignan-de-Grand-Lieu. La DGAC devrait prochainement valider un dispositif complémentaire pour faciliter la réutilisation et la cession des biens délaissés.</p>
M6 - Aide à la revente des logements.	<p><b>Dispositif mis en place – réalisation en cours.</b></p> <p>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.</p> <p>En 2023, le GIP-FCNA (Groupement d'intérêt public–Fonds de compensation Nantes-Atlantique), guichet d'entrée unique pour les demandes de droit de délaissement et d'aide à la revente, s'est adjoint un assistant à maîtrise d'ouvrage afin d'accompagner les pétitionnaires dans leurs démarches et pour faciliter l'instruction des dossiers.</p> <p>Au 18 septembre 2024 : 9 dossiers éligibles sur 10 ont été déposés par les pétitionnaires auprès du GIP FCNA.</p> <p>La DGAC a indiqué en 2023 qu'au regard du dynamisme du marché immobilier sur le territoire de la Métropole, il n'avait pas été constaté d'impact important de la décision du maintien de l'aéroport sur l'évolution des prix du foncier et des biens autour de l'aéroport. En effet, au regard des taux d'évolution calculés et publiés sur otana.fr, les taux d'évolution des prix de l'immobilier seraient comparables entre les secteurs situés dans les zones de bruit autour de l'aéroport et les secteurs « témoins » en dehors de ces zones de bruit.</p>
M7 - Aide à la mise aux normes actuelles d'insonorisation	<p><b>Dispositif mis en place – réalisation en cours.</b></p> <p>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.</p> <p>Au 18 septembre 2024 : 8 dossiers étaient éligibles, 6 dossiers finalisés pour un montant total de 59 409 € ; et 1 nouveau dossier était en cours d'évaluation.</p>
M8 - Relocalisation d'équipements publics.	<p><b>En cours.</b></p> <p>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.</p> <p>Concernant la réflexion pour relocaliser le collège Marie Marvingt à Bouguenais, un site de relocalisation potentielle avait été identifié en 2023, sans recueillir de consensus entre les collectivités. Les travaux se sont poursuivis et « différents scénarios restent à approfondir » suite à un COPIL tenu le 13 octobre 2024.</p> <p>Concernant les établissements scolaires de Saint-Aignan de Grand Lieu, les études environnementales conduites sur les sites potentiels de relocalisation ont conclu en 2023 à la présence de très forts enjeux environnementaux. Le projet de relocalisation des écoles ne serait accepté par la municipalité qu'au prix d'un important effort d'évitement des impacts. La faisabilité de cette relocalisation est approfondie dans le cadre de l'étude relative à la stratégie et au projet de territoire de la commune, sous maîtrise d'ouvrage de Nantes Métropole. Fin 2024, il est acté que la DDTM et le CEREMA doivent accompagner la commune au 1<sup>er</sup> trimestre 2025 sur la faisabilité de la délocalisation.</p>

Mesure	Avancement – vu des garantes
M9 - Politique tarifaire du futur concessionnaire.	<p><b>En cours.</b></p> <p>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.</p> <p>La DGAC indique que ce point a été inscrit dans le nouveau dossier de consultation (DCE) en 2024.</p> <p><i>Les garantes notent que la réalisation effective de cet engagement devra être démontrée lors de la désignation du futur concessionnaire.</i></p>
M10 - Communication de l'état initial de l'environnement.	<p><b>En cours</b></p> <p>La DGAC a réalisé une étude initiale en 2019, publiée en janvier 2020.</p> <p>Une mise à jour de cette étude est en cours, dont les garantes suivront la publication et le portage auprès du public.</p>
M11 - Etude des impacts environnementaux et sanitaires.	<p><b>En cours.</b></p> <p>L'appel d'offres pour la future concession intègre cette mesure.</p> <p>La DGAC a confié à Air Pays de la Loire une étude sur les PUF (campagne de mesures démarrée fin novembre 2021) et sur les dépôts de suie à Nantes-Atlantique. Les 2 premiers rapports ont été publiés en juin 2022 et un 3<sup>ème</sup> rapport en 2023. Un 4<sup>ème</sup> rapport a été publié en 2024, ainsi que le rapport final qui présente les résultats de la campagne de mesures allant de juillet 2023 à janvier 2024 sur le boulevard des Frères Goncourt à Nantes et la ferme de la Ranjonnière à Bouguenais, et la synthèse des grands enseignements des campagnes précédentes sur 8 stations de mesures différentes</p> <p>L'observatoire territorial autour de l'aéroport Nantes Atlantique (OTANA) a organisé des ateliers thématiques « bruit » et « qualité de l'eau » en novembre 2022.</p> <p>La DGAC a lancé en 2024 une étude sur les enjeux de santé en lien avec l'activité aéroportuaire, 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. L'objectif est approfondir les connaissances sur les enjeux de santé liés à l'activité aéroportuaire et compléter les éléments mis à disposition des riverains et de l'ensemble des acteurs de l'aéroport de Nantes.</p> <p><i>Les garantes notent que la DGAC anime des échanges sur les sujets environnement et santé avec les parties prenantes, en amont de l'élaboration d'une future étude d'impact, ce qui devrait permettre d'alimenter la préparation de l'enquête publique par le futur concessionnaire.</i></p>
M12 - Emissions de gaz à effet de serre.	<p><b>Réalisé</b></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. Par ailleurs, le site internet de l'OTANA comprend une rubrique sur les émissions de gaz à effet de serre (cf. mesure 28)</p>
M13 - Options de piste écartées.	<p><b>Réalisée</b></p> <p>L'Etat a écarté les options piste en « V », piste transversale et allongement de 800 mètres de la piste existante</p>
M14 - Capacité d'accueil.	<p><b>Réalisé</b></p> <p>L'Etat avait retenu, pour l'appel d'offre initial 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.</p> <p>La DGAC indique que ce point est en cours d'étude pour le nouvel appel d'offres.</p>
M15 - Allongement de la piste existante	<p><b>Abandonné</b></p> <p>L'Etat a retenu cette mesure en 2019, pour le 1<sup>er</sup> appel d'offre sur la concession, l'allongement de 400m de la piste existante vers le sud, accompagné de diverses mesures.</p> <p>Cette mesure a été abandonnée fin 2023 dans le cadre de la relance de la remise en concession de l'aéroport.</p>
M16 - Relèvement de l'altitude de survol de Saint-Aignan-Grand lieu.	<p><b>En cours</b></p> <p>Pour améliorer la situation des habitants du bourg de Saint-Aignan-Grand lieu, le seuil sud de la piste sera décalé de 400 mètres vers le nord. Cette mesure qui a été intégrée dans l'appel d'offre sur la concession, permettra d'augmenter la hauteur de survol du bourg.</p> <p>Cette mesure est maintenue.</p>

Mesure	Avancement – vu des garantes
M17 - Scenario privilégié pour les trajectoires d'approche.	<p><b>Suspendu à court terme</b></p> <p>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 toute mise en place, ce scénario devrait être soumis à l'avis du public puis à l'avis de la CCE.</p> <p>Le ministère a décidé fin 2023 un moratoire sur la modification des trajectoires d'atterrissage par le nord. La DGAC a évalué une solution alternative moins impactante : une procédure d'approche par guidage satellitaire RNP AR (Required Navigation Performance with Authorisation Required), pour sécuriser les approches en particulier en cas de météo dégradée, améliorer ainsi l'accessibilité de la plate-forme et limiter les remises de gaz. La trajectoire finale serait proche de la trajectoire désaxée actuelle. L'étude est très avancée et a fait l'objet de plusieurs présentations dans les dispositifs de travail et d'échanges du projet en 2024.</p> <p><i>Les garantes avaient noté que la réalisation effective de l'engagement initial était conditionnée à la mise en place d'un système de guidage ILS, d'une enquête publique et d'une autorisation réglementaire. L'avis donné en juin 2022 par l'Autorité Environnementale élargissait le périmètre de l'évaluation environnementale nécessaire. Les garantes avaient préconisé en 2022 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. La perspective d'une nouvelle procédure par guidage satellitaire RNP AR modifierait la situation ; il restait toutefois nécessaire de prévoir un dispositif d'information des publics concernés, tant pour partager les particularités, avantages et risques potentiels de la nouvelle approche que pour informer et entendre les nouveaux publics potentiellement concernés par le survol des avions.</i></p>
M17 bis - Eviter le survol de la ville de La Chevrolière	<p><b>Expérimentation terminée. Suite de la mesure à préciser</b></p> <p>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<sup>ères</sup> 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. La phase d'expérimentation a été menée au 3<sup>ème</sup> 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. La CCE du 22 mars 2023 a entériné que l'expérimentation était terminée, et qu'il ne convenait pas de poursuivre la mise en œuvre de la modification telle qu'expérimentée ; elle a demandé que lui soient présentés un retour d'expérience et les différents scénarios, s'ils existent, permettant de réduire les nuisances sonores sur la Chevrolière.</p>
M18 - Aménagement d'ensemble de la plateforme aéroportuaire.	<p><b>En cours</b></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><b>Réalisé</b></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><b>En cours</b></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><b>En cours</b></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>

Mesure	Avancement – vu des garantes
M22 -Financement de la future concession	<p><b>En cours</b></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>La DGAC a indiqué aux garantes que ce point a été inscrit dans le nouveau dossier de consultation (DCE) en 2024.</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 verse par les compagnies aériennes	<p><b>En cours</b></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>La DGAC a indiqué aux garantes que ce point a été inscrit dans le nouveau dossier de consultation (DCE) en 2024.</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><b>Dispositif mis en place – réalisation en cours.</b></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> <p>Du fait du report de la fin de la concession en cours, la DGAC a négocié avec le concessionnaire AGO un programme de travaux à mener rapidement, pour un montant de 40 M€ dont 4,4 M€ de subventions européennes.</p> <p>Certains travaux ont été finalisés fin 2024 (fluidification des accès parking, sécurisation des cheminement piétons, rénovation de la piste et des taxiway), d'autre sont en cours (renouvellement des équipements des postes d'inspection et filtrages, rénovation des postes de stationnement côté pistes, électrification des postes avion et des engins de piste, ouvrage de mise aux normes Loi sur l'eau) et d'autres à lancer par le concessionnaire actuel en 2025 (modernisation de la salle d'embarquement 4 du hall 3, liaison du hall 3 vers le hall 4, renouvellement de l'offre commerciale de l'aérogare).</p>
M25 - Amélioration du stationnement automobile d'ici fin 2021	<p><b>Réalisé</b></p> <p>Un programme de travaux a été réalisé 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><b>En cours</b></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>La DGAC a indiqué aux garantes que ce point a été inscrit dans le nouveau dossier de consultation (DCE) en 2024.</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><b>Réalisé / évolution en 2024</b></p> <p>Le comité est en place depuis mi 2020 et s'est réuni 3 fois (en 2021 et 2023).</p> <p>Suite aux engagements pris fin 2023 par le ministre délégué chargé des transports de l'époque, le comité d'aéroport a remplacé en 2024 le CSEE. Il réunit les élus, les acteurs du monde économique et les associations de riverains. Le comité est constitué de 4 collèges et réunit les parlementaires de Loire Atlantique, les collectivités concernées par le projet, les représentants des services de l'Etat, des acteurs socio-économiques, des acteurs associatifs, des usages et des riverains, et les associations de protection de l'environnement. Il a pour rôle de coordonner l'ensemble des sujets relatifs au réaménagement de l'aéroport et de diffuser l'information correspondante. Il se réunit chaque trimestre. Il est coprésidé par le délégué ministériel et par le Préfet de région et qui doit se réunir à échéance trimestrielle</p> <p>Les garantes participent au comité d'aéroport en tant qu'invitées.</p>
M28 - Observatoire de Nantes-Atlantique	<p><b>Réalisé</b></p> <p>Les travaux techniques de préfiguration 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 <a href="https://www.otana.fr/">https://www.otana.fr/</a>.</p>
M29 - Comité de pilotage stratégique	<p><b>Réalisé</b></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><b>En cours</b></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>La DGAC a indiqué aux garantes que ce point a été inscrit dans le nouveau dossier de consultation (DCE) en 2024.</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><b>Réalisé</b></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> <p><i>Les garantes notent que le site du projet diffusent régulièrement des actualités qui sont « poussées » vers les personnes inscrites, et permet d'accéder à de nombreux documents produits dans le cadre de l'instruction du réaménagement ou de la gouvernance du projet (commission consultative de l'environnement, comité d'aéroport).</i></p>

#### 4.4. L'avis des garantes sur le déroulement de la concertation en 2024

Après une année 2023 qui a suscité de nombreuses inquiétudes autour de l'aéroport, son exploitation (non-respect récurrent du couvre-feu, perspective de la double approche par le nord) et son avenir (report de la désignation d'un nouveau concessionnaire, délais de mise en œuvre des travaux les plus urgents de modernisation et mise aux normes), l'année 2024 apparaît comme plus constructive en termes d'échanges et de dialogue territorial.

Les engagements fin 2023 pris par le ministre délégué chargé des transports de l'époque ont clarifié certains aspects essentiels du projet, et leur mise en œuvre semble avoir instauré un meilleur niveau de confiance dans l'action de l'Etat et de ses services.

En particulier la nomination du délégué ministériel au réaménagement permet de mieux incarner le projet et d'identifier clairement un point d'entrée, au moins pour les parties prenantes institutionnelles. L'installation du comité d'aéroport trimestriel sur un périmètre élargi permet de mieux rythmer les échanges et d'alimenter la préparation des arbitrages. La mise en place de dispositifs de travail ad hoc comme le groupe de travail sur la révision du PPBE ou l'association des collectivités à la procédure d'appel d'offres pour la remise en concession paraissent avoir permis de salutaires confrontations et échanges préparatoires.

Les garantes avaient regretté, fin 2023, que des associations et des collectifs de citoyens s'étant mobilisés pour la concertation préalable n'aient pas été associés à la réflexion sur le nouveau cahier des charges de la concession, et que les citoyens (les riverains de l'aéroport, ses usagers et les professionnels qui y travaillent) soient eux aussi restés hors du champ des consultations sur l'appel d'offres.

Elles saluent donc la mise en œuvre, en septembre 2024, d'une séquence de consultation du public pour alimenter le cahier des charges du futur appel d'offres, qu'elles avaient préconisée fin 2023, et la restitution de cette consultation (début 2025) via des permanences dans les communes riveraines, pour porter en direct les conclusions de la consultation, répondre aux questions, se mettre à l'écoute des personnes qui souhaitent être en contact avec la DGAC et ses représentants.

Elles considèrent très positivement le lancement du projet d'observation de la santé des riverains de l'aéroport de Nantes avec son format participatif et l'association de riverains au comité de suivi.

Elles saluent la réflexion menée par l'OTANA sur l'évolution de son rôle et de sa gouvernance, orientée vers l'animation de la connaissance et la médiation scientifique, avec la volonté d'intégrer des expertises tierces et des démarches participatives. Ces choix vont dans le sens des préconisations qu'elles ont pu faire ces dernières années, et démontrent une évolution notable et positive de la posture des acteurs publics.

De façon générale, les garantes considèrent que les conditions d'une meilleure transparence sur la mise en œuvre du projet par la puissance publique se mettent en place.

**La façon dont les publics concernés ou impactés par le projet de réaménagement seront « embarqués » dans le dialogue reste évidemment un point de vigilance pour les garantes, dans un contexte :**

où la question des restrictions d'exploitation demeure un sujet sensible et clivant, avec la demande récurrente par certains d'une extension des horaires du couvre-feu,

où le plafonnement des mouvements constitue une seconde demande récurrente portée par des associations de riverains et certaines collectivités.

## 5. Les sujets abordés et les arguments exprimés

La consultation numérique du public pour alimenter le cahier des charges du futur appel d'offres a suscité plusieurs contributions sur les services attendus par les usagers de Nantes Atlantique, dont les garantes reprennent quelques verbatims.

La nécessité de pouvoir s'asseoir même en période d'affluence s'exprime clairement ; ainsi que le besoin de quelques espaces de détente et divertissement, et de dispositions pour faciliter le travail professionnel. Le besoin de développer l'offre commerciale fait débat. L'organisation au sein de l'aéroport doit être revue pour améliorer le parcours voyageur et l'accessibilité, ainsi que le mobilier.

L'aménagement des abords doit être revu pour faciliter les accès au système de mobilité. L'extension de l'offre de stationnement fait débat, en lien avec la nécessité d'éradiquer le stationnement « sauvage » ou et le développement de l'accès en transports en commun.

L'accès à l'aéroport constitue un sujet sensible, avec des demandes sur l'amélioration des accès routiers et transport en commun, des mobilités douces et du stationnement :

*« Faire arriver le tramway jusqu'à l'aéroport ou un busway mais avec une bonne fréquence et pas trop cher. » ; « Il faudrait créer d'autres routes pour accéder à l'aéroport avec différents accès Nord Sud » ; « le périphérique Nantais est de plus en plus souvent saturé et ce phénomène s'amplifie tous les ans. (15% de trafic en plus par an). Il faudra bientôt venir 6 h ou 7 h avant de prendre l'avion pour être sûr de ne pas le rater ! » ; « Comme le font de nombreux aéroports, déporter les parkings le long des transports en commun »*

*« Maintenir un accès dédié pour la commune de Saint-Aignan de Grand Lieu » ; « Organiser l'accès à Nantes Atlantique de telle sorte que le voyageur identifie clairement celui-ci. Les accès multiples tels qu'organisés aujourd'hui devront être simplifiés, en dehors des sujets de sûreté, un accès véhicules devra être organisé depuis la VM85 avec une voie interne à la concession qui irriguera vers les offres de stationnements et de services (loueurs compris). Il est indispensable de dissocier cet accès de celui de la commune de Saint-Aignan de Grand Lieu et/ou de la zone économique PIIJV »*

L'aménagement de l'aéroport selon les règles du développement durable suscite de nombreuses propositions :

*« Mettre en place des mesures en faveur de la biodiversité : zéro artificialisation des sols, végétalisation des toitures et des espaces avoisinants l'aérogare , création d'îlots de fraîcheur ; prise en compte de la nécessité d'adapter les infrastructures au réchauffement climatique : réflexion sur les revêtements afin que ceux-ci soient capables de résister à des températures élevées, gestion durable de l'eau (optimisation maximale de la consommation en eau, récupération des eaux de pluie), renforcer la résilience des bâtiments face aux vagues de chaleur »*

*« Intégrer dès la conception un objectif minimal d'artificialisation des sols pour éviter l'impact sur la biodiversité et augmenter le ruissellement sur les surfaces imperméabilisées ; intégrer dès la conception des bâtiments des prescriptions pour limiter au maximum l'impact sur la biodiversité comme par exemple des surfaces vitrées où il y a le plus de collision d'oiseaux. ; construire des bâtiments qui intègrent le changement climatique avec des toitures végétalisées et des façades végétalisées ; végétaliser au maximum les abords de l'aérogare »*

*Organiser la concession en s'appuyant sur des critères environnementaux : « le bilan carbone (construction et exploitation) ; la limitation de l'imperméabilisation du foncier ; la gestion des eaux de ruissellement et captation des rejets d'hydrocarbures et polluants ; la minimisation de l'usage des produits toxiques (dégivrage, herbicides, ...) ; un plan de gestion des espaces « naturels » ; l'accompagnement des communes riveraines s'inscrivant dans le territoire »*

*« Décarboner les usages aéroportuaires, en s'appuyant sur des projets comme le Plan Hydrogène et le développement de l'aviation décarbonée. ».*

Le dialogue territorial suscite lui aussi de nombreuses attentes :

*« L'ancrage territorial de l'aéroport doit être renforcé à travers des démarches participatives avec les riverains, les entreprises locales, et les collectivités, afin que chacun trouve sa place dans ce projet » ; « la transparence, l'inclusion et le dialogue actif avec les citoyens, les entreprises locales, et les autorités. » ; un « dialogue avec les riverains, les associations ..... » ; « Le futur concessionnaire devra maintenir un dialogue permanent avec les collectivités locales, les acteurs économiques et associatifs » ; « un vrai dialogue et non pas un dialogue tronqué dont on perçoit de façon trop nette les contours du futur projet déjà décidé. Et accessoirement que le "modérateur" de cette enquête prenne en compte l'avis de ceux qui choisissent aujourd'hui de ne plus prendre l'avion par solidarité envers les générations futures » ; « l'écoute réelle des usagers, salariés et riverains. Pour cela, le site internet pourrait rendre compte des démarches de consultations et surtout des actions qui en auront découlé »*

*« Une communication régulière sur l'état d'avancement des travaux, les éventuelles perturbations, et les dates-clés à venir » ; « une communication claire sur les mesures mises en place pour limiter les impacts environnementaux du chantier » ; « une information transparente sur les activités de l'aéroport, incluant les horaires des vols, les statistiques de fréquentation, les projets d'extension ou de réaménagement, ainsi que des rapports environnementaux réguliers » ; « Il est primordial que les informations soient transparentes, claires, et non biaisées ou censurées »*

*« Un dialogue continu avec la communauté : maintenir des rencontres régulières avec les élus locaux, associations de riverains et acteurs économiques pour discuter des impacts de l'aéroport sur le territoire et recueillir des retours sur les opérations courantes » ; « un point de contact dédié (en ligne ou physique) où les citoyens, entreprises, et autres parties prenantes peuvent poser des questions et soumettre leurs préoccupations. » ; « des réunions publiques, des ateliers d'information ou des webinaires pour expliquer les phases de réaménagement, recueillir des questions, et ajuster les mesures en fonction des retours de la communauté » ; « Une consultation régulière des parties prenantes »*

*« Des partenariats locaux : encourager l'aéroport à collaborer avec les entreprises locales et à soutenir les initiatives régionales. Cela pourrait inclure des projets d'innovation environnementale, des partenariats avec des universités locales pour la recherche ou des actions de sensibilisation avec des écoles. »*

*« Le concessionnaire, devra intégrer le fait qu'il existe aussi des activités aériennes de loisirs et qu'un dialogue est aussi nécessaire afin de conserver ce patrimoine vecteur d'une économie et de futures vocations liées à l'aérien »*

La consultation a provoqué des analyses et demandes qui vont au-delà :

La capacité à réduire les nuisances environnementales de l'aéroport reste questionnée :

*« De plus en plus de riverains se retrouvent impactés et pénalisés. Les trajectoires des avions sont modifiées et cela impacte davantage de population. Il y a de plus en plus de mécontents et il y a un risque d'embrasement en cas de gros problème. De plus, en écoutant les infos et en assistant aux diverses réunions avec la DGAC, tout est fait pour minimiser la situation et les futurs problèmes » ; « équiper l'aéroport de techniques de pilotage des avions modernes qui permettront de ne plus survoler les zones denses du centre ville » ; « Interdire le survol de l'agglomération de Nantes ..., élargir le couvre feu de 23h à 7h du matin pour respecter les recommandations de l'OMS sur la durée du sommeil »*

*« Intensifier des mesures telles que l'isolation phonique des habitations les plus proches de l'aéroport ainsi que des suivis réguliers de la qualité de l'air et du bruit »*

*« Pour répondre aux exigences de la transition écologique : ... optimiser les vols et réduire leurs émissions. En collaboration avec les compagnies aériennes, encourager l'utilisation d'aéronefs plus propres et économes en carburant. Optimiser la gestion des vols (gestion des trajectoires, temps au sol réduit) pour limiter les émissions de CO2 pendant les phases d'attente et de roulage. Cela rejoindrait largement les objectifs de l'approche équilibrée que nous préconisons fortement »*

Le modèle de développement l'aéroport et son avenir à long terme suscitent des avis divergents :

*« le cahier des charges [doit afficher] clairement qu'un plafonnement en termes de voyageurs pourra intervenir afin que le concessionnaire puisse établir son plan d'affaires en connaissance de cause et qu'il dimensionne en conséquence les divers équipements » ; « la sécurité et la santé des riverains de l'agglomération de Nantes doivent être primordiales et passer avant tous les autres intérêts. Il faut donc limiter le nombre de vols. Bien sûr, on doit pouvoir satisfaire aux*

déplacements du monde économique mais déjà si on limitait tous ces vols low cost pour aller au soleil en été. »

Faire de NA un hub car « la tendance est au Point to Point avec des avions monocouloirs éventuellement long courrier comme le A321 XLR . Des vols directs Nantes New-York ou Nantes Caraïbes par exemple seraient très intéressants et éviteraient une correspondance pénible et source de gaspillage à Paris, HUB ne veut pas forcément dire Paris, Nantes doit proposer des vols directs vers les HUB du golfe ou Istamboul ... Ceci se fait déjà par exemple à Lyon et Toulouse »

« Le cahier des charges devra prévoir une clause de revoyure sur un niveau d'activité concerté, en nombre de mouvements commerciaux, afin d'organiser les études et la planification sur le long terme » ... « en vue d'anticiper la nécessité d'une relocalisation de l'aéroport pour assurer son développement dans le cadre d'un aménagement concerté du territoire »

L'avenir de l'aéroclub (qui souhaite pérenniser son avenir sur la plate-forme) demeure un sujet.

## 6. La suite de la concertation continue

2025 devrait voir se poursuivre diverses démarches importantes intégrant des séquences de consultation et concertation :

- La consultation pour le renouvellement de la concession, avec la mise en place du dialogue avec les candidats qui auront répondu à l'appel d'offre et des ateliers d'échange avec les collectivités
- La révision du PPBE (plan de prévention du bruit dans l'environnement) pour la période 2025-2029 avec une consultation publique au 1<sup>er</sup> trimestre 2025
- L'étude sur l'évolution des trajectoires par le nord, avec l'évaluation des approches par guidage satellitaire et une possible étude d'impact de la circulation aérienne (EICA)
- Le déploiement des études pour l'observation de la santé des riverains de l'aéroport de Nantes
- Le lancement des travaux de révision du plan d'exposition au bruit.

## 7. Préconisations des garantes sur la suite de la concertation continue

En préliminaire les garantes rappellent les préconisations générales qu'elles font de façon constante depuis 2020 :

- **être 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, évolution des trajectoires, ...),
- **s'adresser à tous les publics concernés et impactés par le projet de réaménagement de l'aéroport**, au titre de l'égalité de traitement. A ce titre les garantes incitent le porteur du projet à communiquer de façon plus régulière pour que le grand public soit informé de l'avancement du projet et des démarches associées (évolution des trajectoires, étude santé, aides aux riverains, etc.)

Elles constatent que les responsables du projet (le délégué ministériel nommé en 2024, la DGAC au titre de la gestion du projet et la Préfecture de Loire Atlantique) sont à l'écoute de ces préconisations et en tiennent compte dans leurs actions de terrain.

Le projet de réaménagement, dans son périmètre le plus large, va se poursuivre sur plusieurs années. Les garantes notent qu'il reste nécessaire et utile d'interagir avec le territoire sur plusieurs sujets à fort enjeu, par exemple :

- L'évolution des trajectoires, en particulier par le Nord, avec la possibilité d'une procédure d'approche par guidage satellitaire RNP AR en lieu et place de la double approche.

La trajectoire consécutive est, à ce stade des études, annoncée comme proche de la trajectoire actuelle. Les garantes considèrent qu'il est nécessaire de partager avec le public la démarche et les études réalisées, de consulter sur les particularités, avantages et risques potentiels de la nouvelle approche et d'entendre les publics nouveaux ou pas concernés par le survol des avions. Cela en amont d'une possible étude d'impact de la circulation aérienne (EICA).

- Les évolutions technologiques du secteur aérien et leurs possibles effets sur la riveraineté.  
Les garantes considèrent qu'il est nécessaire de « réhabiliter » ces sujets facilement objets d'information et de désinformation, sur plusieurs aspects : les innovations (motorisations, carburants SAF et hydrogène, électrification, ...), le développement du trafic aérien (conditions d'élaboration des prévisions et limites, acteurs nationaux et internationaux, ...), la sécurité d'exploitation (trajectoires et guidages, exploitation, ...).  
L'objectif est de clarifier et partager les connaissances, de façon la plus objective possible, pour que le public se fasse une opinion sur ce que pourrait être l'exploitation de Nantes Atlantique à terme. L'association de la profession est à cet effet indispensable, en plus de l'apport d'expertise de l'Etat.
- L'évolution des systèmes de mobilité autour de l'aéroport  
Les garantes constatent que les attentes restent fortes sur l'amélioration des accès au sud de Nantes et à Nantes Atlantique, sur la mise à disposition de moyens de transport performants pour desservir la zone aéroportuaire dans son ensemble, et la mise en place de voies réservées aux mobilités douces. Le public témoigne régulièrement d'un manque de visibilité sur les projets relatifs au système de mobilité dans un contexte où la congestion routière devient un irritant de plus en plus fort.
- Les méthodes de prévisions de l'évolution du trafic aérien  
Les garantes notent l'incompréhension ou les critiques que peuvent parfois susciter les données de la DGAC et leur évolution dans le temps et le manque de confiance afférent, dans un contexte de crainte d'une « explosion » du trafic à moyen/long terme.  
L'expertise sur les prévisions de trafic de la DGAC, mandatée par la CNDP en 2019, dans le cadre de la concertation préalable avait montré que :
  - les prévisions de trafic aérien de la DGAC faites en 2019 ne semblaient pas surestimer le développement futur de l'aéroport de Nantes Atlantique à court et moyen terme (2030), avec un taux prévisionnel de croissance annuel moyen en accord avec les autres projections développées pour le secteur du transport aérien à moyen terme,
  - la croissance envisagée sur le long terme (2030-2050), vue de 2019, semblait moins probable, car l'offre de liaisons vers de nouvelles destinations internationales pourrait atteindre une asymptote en raison de la saturation du marché.
Il reste toutefois nécessaire de continuer à éclairer le public sur les diverses modalités de calcul des prévisions de trafics (hypothèses retenues, modèles prévisionnels, ...) aux différentes échelles de territoire et de temps, sur les limites de ces exercices, et leur application à Nantes Atlantique, en lien avec la capacité d'accueil de l'aéroport.
- Les avancées des différents dispositifs d'observation (sujets santé, environnement, ...)  
Les garantes constatent que ces sujets sont toujours prégnants depuis 2019 et que des actions sont conduites en parallèle, par exemple à Rezé avec l'institut Eiffel ; par ailleurs les démarches conduites par l'OTANA et l'étude santé pourront verser au débat des éléments factuels.
- Des informations régulières sur les dispositifs d'aides aux riverains (aides réglementaires et exceptionnelles pour l'insonorisation, aides à la revente des logement, droit de délaissement : lien <https://www.nantes.aeroport.fr/fr/aide-insonorisation#:~:text=Contacter%20ESPACE%209%20au%20n,les%20travaux%20acoustiques%20%3A%20Espace%209> .)

S'agissant du renouvellement de la concession, le dispositif d'association des élus et des services à la procédure constitue un geste fort et nécessaire pour améliorer la transparence de la démarche et la prise en compte des attentes territoriales. Les garantes comprennent qu'il est difficile de partager au-delà de ce cercle, mais rappellent leur préconisation de **tenir les publics informés des étapes de la procédure d'appel d'offres et de faire une réunion publique avec le concessionnaire dès qu'il sera désigné.**

S'agissant du sujet santé, les garantes resteront attentives aux travaux menés dans le cadre du projet d'observation de la santé des riverains de l'aéroport de Nantes, et à l'association des populations dans la démarche. **Elles s'intéresseront à la façon dont ce projet s'articule avec les autres démarches menées sur la santé (études PUF, ...).**

Les garantes ont aussi noté que l'avenir de l'aéroclub de Loire-Atlantique (ACA) n'est pas décidé à ce jour. La DGAC a indiqué que les terrains fonciers sont rares sur la plateforme et la Direction de la sécurité de l'aviation civile Ouest (DSAC-O) et a lancé un travail pour rechercher des pistes d'optimisation. **Les garantes considèrent que ce travail ne peut s'effectuer sans associer les publics concernés ou impactés, d'une façon à définir.**

En 2025 la DGAC et la Préfecture ont prévu de faire avancer plusieurs chantiers (concession, trajectoires, PPBE, PEB, suivi du couvre feu, santé, ...). Dans ce contexte les garantes préconisent de **privilégier les dispositifs de concertation qui permettent des échanges en direct :**

**essentiels pour rétablir et maintenir le dialogue de proximité,**

**plus intéressants et productifs pour traiter les sujets techniques ou experts, et pour aborder la déclinaison individuelle des diverses mesures décidées ou à l'étude.**

Elles suggèrent par exemple :

- De travailler avec les acteurs associatifs et les collectifs de riverains dans le cadre d'ateliers d'échange et de travail sur des thématiques précises, 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.
- D'échanger avec le public dans le cadre de permanences qui permettent à la fois de donner des informations sur l'avancement du projet dans ses diverses composantes, et d'aborder des sujets précis intéressant les riverains ou les usagers de l'aéroport.
- 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 par exemple 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 technologiques, les synthèses des études menées (avec les hypothèses étudiées et les conclusions)...

La façon dont l'OTANA pourrait constituer un moteur de ses démarches peut très utilement être examinée, afin d'articuler la concertation préalable sous l'égide des garantes (qui a vocation à s'arrêter avec les enquêtes publiques liées aux opérations de réaménagement que mènera le futur concessionnaire) et le dialogue territorial qui s'impulse autour de Nantes Atlantique.

S'agissant du plus long terme, les garantes ont noté le souhait de plusieurs parties prenantes d'envisager un déplacement de l'aéroport en parallèle du réaménagement qui leur paraît souvent incontournable sur le court/moyen terme, mais dont ces acteurs estiment qu'il ne permettrait pas de répondre au dynamisme du territoire.

Il n'appartient pas aux garantes de se prononcer sur l'opportunité d'un déplacement de Nantes Atlantique, qui nécessiterait un fort consensus politique et sociétal. **Elles considèrent toutefois que les démarches de clarification et de partage sur les évolutions technologiques du secteur aérien (et leur possibles impacts sur la limitation des nuisances – bruit, pollutions, etc.), sur les prévisions de trafic aérien (choix des hypothèses, incertitudes sur les scénarii modélisés, lien avec la capacité d'accueil de l'aéroport), sur l'exploitation de l'aéroport et sur l'état de santé autour de Nantes Atlantique sont de nature à éclairer à la fois le public et les décideurs sur le modèle de développement de l'aéroport ou son avenir.**

## 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 impliqués 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 de cette loi. Il permettra aux propriétaires d'un logement exposé à un niveau de bruit d'indice Lden supérieur à 62 décibels, s'ils le souhaitent, de demander à l'Etat de leur racheter leur bien. Le prix de rachat neutralisera toute éventuelle dépréciation induite par le réaménagement d'ANA.
Protection population & environnement	M6 - AIDE A LA REVENTE DES LOGEMENTS.	Si l'évolution des prix de l'immobilier constatée pendant une durée de 2 ans le justifie, le Fonds de compensation NA apportera, aux propriétaires qui souhaitent vendre leur logement, une aide tenant compte de l'éventuelle dépréciation de leur bien. Dans ce cas, le dispositif de compensation sera créé par la loi et les conditions d'application de cette mesure seront précisées par décret. L'aide pourra être sollicitée pendant une durée de 3 ans à compter de l'entrée en vigueur du dispositif de compensation.
Protection population & environnement	M7 - AIDE A LA MISE AUX NORMES ACTUELLES D'INSONORISATION	Pour les logements situés dans le périmètre du PGS mais n'étant pas éligibles à une aide à l'insonorisation, le Fonds de compensation de Nantes-Atlantique financera une aide exceptionnelle à la mise aux normes actuelles d'insonorisation, sur la base d'un diagnostic technique.
Protection population & environnement	M8 - RELOCALISATION D'EQUIPEMENTS PUBLICS.	A titre de compensation exceptionnelle, le fonds de compensation de Nantes-Atlantique pourra participer au financement de la relocalisation du collège de la Neustrie à Bouguenais et des trois écoles de Saint-Aignan-Grand lieu.
Protection population & environnement	M9 - POLITIQUE TARIFAIRE DU FUTUR CONCESSIONNAIRE.	Au travers du futur contrat de concession, l'Etat imposera au nouveau concessionnaire de mettre en place une politique commerciale favorisant les avions les moins polluants et à la performance acoustique la plus élevée : <ul style="list-style-type: none"> <li>• les redevances aéroportuaires seront modulées pour inciter les compagnies aériennes à utiliser les avions les moins bruyants et les moins polluants ;</li> <li>• la redevance d'atterrissage intégrera une modulation pour tenir compte du coût environnemental des vols de nuit.</li> </ul>
Protection population & environnement	M10 - COMMUNICATION DE L'ETAT INITIAL DE L'ENVIRONNEMENT.	Attente que les études environnementales soient rendues publiques en toute transparence. En réponse, la DGAC s'engage à rendre public l'état initial de l'environnement au plus tard en décembre 2019 et à en partager l'analyse avec les parties prenantes au travers du « Comité de suivi des engagements de l'Etat et des collectivités territoriales » (voir mesure n°25). Cet état, dès qu'il sera achevé, sera aussi mis en ligne sur le site internet de la concertation

Nature	Mesure	Description de la mesure
Protection population & environnement	M11 - ETUDE DES IMPACTS ENVIRONNEMENTAUX ET SANITAIRES.	<p>Demande d'une étude approfondie de l'impact du projet sur l'environnement et sur la santé.</p> <p>Dans le respect du cadre posé par l'article R. 122-5 du code de l'environnement, la DGAC veillera à ce que l'étude d'impact environnemental du projet apporte des éclairages nouveaux. Les nuisances sonores, les émissions de polluants et l'impact sanitaire du projet feront l'objet d'une attention particulière :</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• pour l'analyse des nuisances sonores, la prise en compte d'indicateurs complémentaires sera envisagée</li> <li>• concernant les émissions de polluants, l'étude tiendra compte des particules fines et ultrafines et de leurs effets sur la santé humaine ;</li> <li>• l'évaluation de l'impact sanitaire sera réalisée en se basant sur les méthodes d'analyse les plus récentes.</li> </ul>
Protection population & environnement	M12 - EMISSIONS DE GAZ A EFFET DE SERRE.	<p>Attente de mieux connaître les émissions de gaz à effet de serre qui résultent des déplacements en avion, afin que les passagers aériens effectuent leurs choix de manière informée.</p> <p>Le ministère de la Transition Ecologique et Solidaire a d'ores et déjà mis en ligne un outil qui permet à chaque voyageur aérien qui le souhaite de calculer les émissions de gaz à effet de serre, dont le CO2, de ses déplacements : <a href="https://eco-calculateur.dta.aviation-civile.gouv.fr/">https://eco-calculateur.dta.aviation-civile.gouv.fr/</a></p>
Réaménagement ANA	M13 - OPTIONS DE PISTE ECARTEES.	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"> <li>- Les trajectoires actuelles, désaxées de 13° par rapport à l'axe de la piste, seront maintenues lorsque les conditions météorologiques et d'exploitation le permettront. La pente d'approche sera de 3°, comme actuellement. Un système de guidage vertical barométrique sera mis en place. Grâce à l'allongement de la piste, l'altitude de survol sera augmentée de 33 mètres au total.</li> <li>- Une autre procédure sera mise en place pour améliorer la sécurité en conditions météorologiques dégradées. Les avions atterriront dans l'axe de la piste, avec un système de guidage vertical (ILS). La pente d'approche sera augmentée de 3° à 3,5°. Au total, l'altitude de survol sera augmentée de plus de 100 mètres au niveau du centre-ville de Nantes.</li> </ul>
Réaménagement ANA	M18 - AMENAGEMENT D'ENSEMBLE DE LA PLATEFORME AEROPORTUAIRE.	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"> <li>• que l'aéroport atteigne la neutralité carbone par exemple dans le cadre du programme international « Airport Carbon Accreditation » ;</li> <li>• de mettre en place une politique énergétique durable, consistant notamment à appliquer un plan de maîtrise des besoins énergétiques et des émissions de polluants ainsi qu'un plan de recours aux énergies renouvelables ;</li> <li>• d'obtenir la certification d'un haut niveau de performance environnementale pour toute construction nouvelle ;</li> <li>• de réaliser une aérogare ayant une identité architecturale de qualité et reflétant l'identité des territoires.</li> </ul> L'Etat imposera aussi au concessionnaire des obligations particulières pour la phase de réalisation des travaux : <ul style="list-style-type: none"> <li>• le chantier sera organisé pour minimiser l'impact des travaux, en particulier sur les territoires, l'environnement, la qualité du service public aéroportuaire ;</li> <li>• un plan spécifique de gestion durable des déchets de chantier sera élaboré et mis en œuvre.</li> </ul> L'Etat complétera et précisera ces obligations en particulier à l'issue de l'enquête publique préalable à la DUP du projet de réaménagement d'ANA.
Meilleure transparence et gouvernance ouverte aux CC et aux PP	M27 - COMITE DE SUIVI DES ENGAGEMENTS DE L'ETAT ET DES COLLECTIVITES TERRITORIALES	A l'issue de la concertation publique, l'Etat prend des engagements dont la mise en œuvre relèvera soit de lui-même, soit qu'il imposera au futur concessionnaire. Pour en assurer le suivi et, au-delà, pour poursuivre le développement du projet en toute transparence, l'Etat créera un « Comité de suivi des engagements de l'Etat et des collectivités territoriales » d'ici la fin de l'année 2019. Ce comité suivra aussi les engagements que prendra l'Etat à l'issue de l'enquête publique préalable à la déclaration d'utilité publique du projet de

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

