



Projet de réaménagement de
NANTES-ATLANTIQUE

COMITÉ DE SUIVI DES ENGAGEMENTS DE L'ÉTAT ET DES COLLECTIVITÉS TERRITORIALES

20 septembre 2021



**MINISTÈRE
CHARGÉ
DES TRANSPORTS**

*Liberté
Égalité
Fraternité*



direction
générale
de l'Aviation
civile



Introduction du préfet de la Loire-Atlantique

Didier MARTIN



Mot d'introduction des garantes de la concertation

Brigitte FARGEVIEILLE

Sylvie HAUDEBOURG

Garantes de la concertation (CNDP)



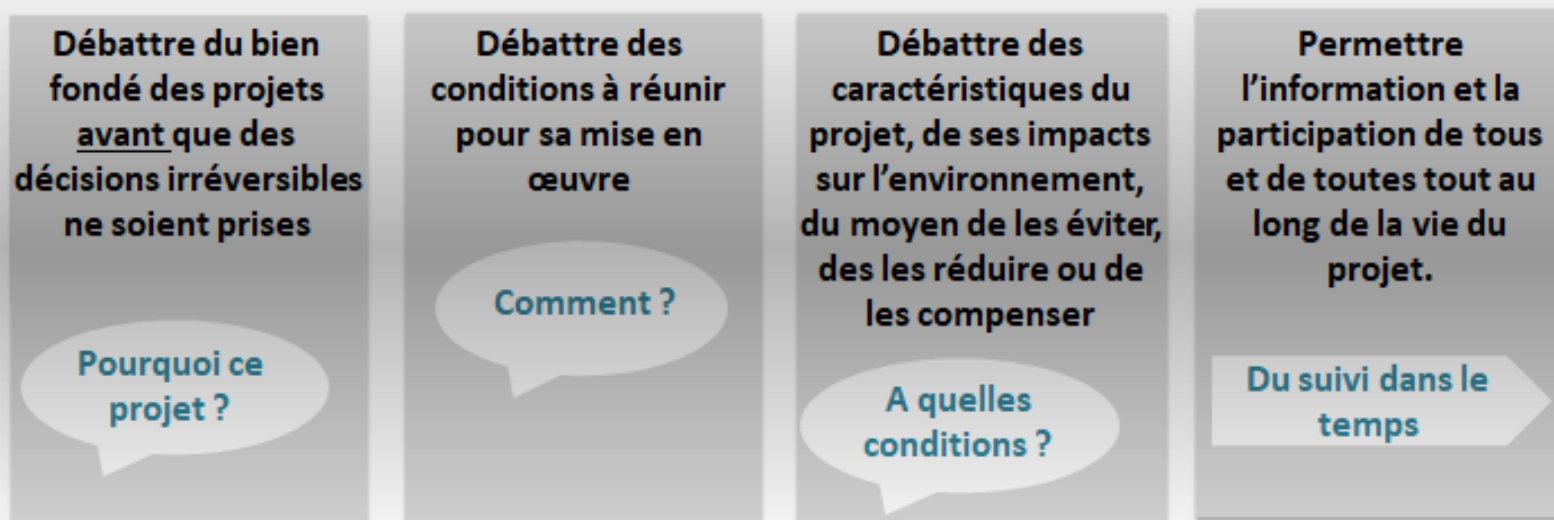
MA PAROLE A DU POUVOIR

Les interventions de la CNDP

La Commission Nationale du Débat Public défend un droit :

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

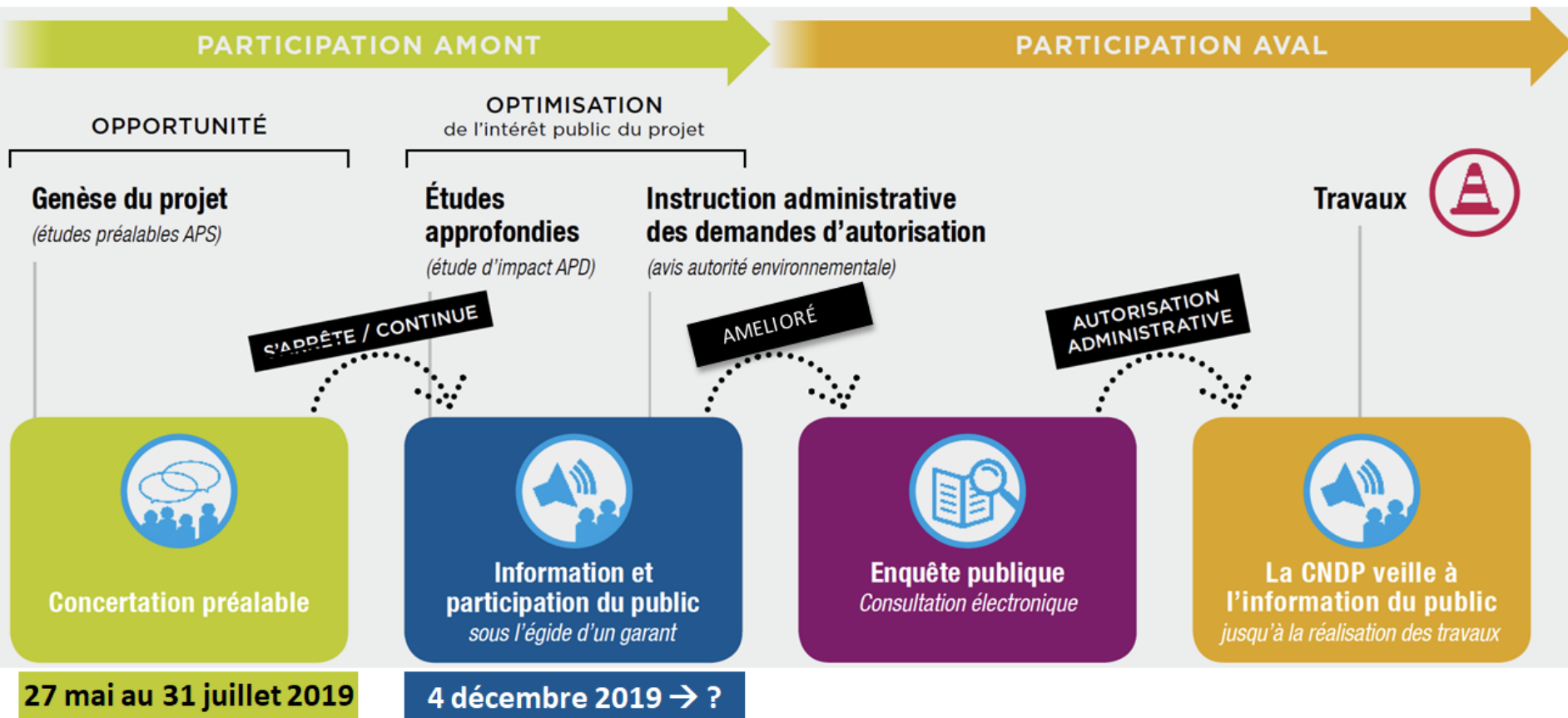
Article 7 de la Charte de l'Environnement – rendue constitutionnelle en 2005



Le temps du débat public ou de la concertation préalable

Le temps de la concertation
« post concertation préalable »

Concernant le projet de réaménagement de Nantes Atlantique



Le rôle des garants après un débat public ou une concertation préalable :

- veiller à la bonne information et à la participation du public jusqu'à l'ouverture de l'enquête publique.
- si nécessaire, publier des rapports intermédiaires, puis un rapport final, rendus publics.

Le rôle du garant : les 6 principes de la CNDP

INDEPENDANCE

Vis-à-vis de toutes les parties prenantes



NEUTRALITE

Par rapport au projet



TRANSPARENCE

Sur son travail, et dans son exigence vis-à-vis du responsable du projet



ARGUMENTATION

Approche qualitative des contributions, et non quantitative



EGALITE DE TRAITEMENT

Toutes les contributions ont le même poids, peu importe leur auteur



INCLUSION

Aller à la rencontre de tous les publics



Déroulé de la réunion

Mot d'introduction du maître d'ouvrage

1. Composantes du réaménagement de Nantes-Atlantique
2. Nouvelles perspectives de trafic et mesures de lutte contre le bruit
> Temps d'échanges n°1
3. Aides aux riverains
4. État d'avancement des études environnementales
> Temps d'échanges n°2
5. Conclusion



Mot d'introduction de la maîtrise d'ouvrage

Yoann LA CORTE

Directeur du projet Nantes-Atlantique
(DGAC)

Les enjeux du projet Nantes-Atlantique

Le développement
économique



Le confort et la qualité
de service pour
les voyageurs



La protection de
l'environnement



La protection
des populations



Concilier de
nombreux enjeux

L'accès à l'aéroport
par les transports
terrestres



L'attractivité
de l'aéroport



La gouvernance et la
transparence des choix
publics



Les exigences du projet Nantes-Atlantique



Protéger les populations riveraines et les populations survolées contre les nuisances aériennes et protéger l'environnement



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



Mener le projet en toute **transparence**, selon une gouvernance ouverte aux collectivités territoriales et à l'ensemble des parties prenantes



Pour répondre à cette ambition et sur la base des enseignements tirés de la concertation publique, l'État a pris des engagements traduits par **31 mesures**



L'appel d'offres pour la future concession de Nantes-Atlantique et de Saint-Nazaire Montoir est régi par des **règles de confidentialité** strictes, notamment celles posées par le code de la commande publique.



L'État a cependant souhaité travailler en lien avec la Région Pays de la Loire, Nantes Métropole et l'Agglomération de Saint-Nazaire, qui sont associées en respectant un engagement de confidentialité.



L'État a également souhaité informer au mieux les parties prenantes et le public de l'appel d'offres en cours :

- Les informations qui suivent s'inscrivent dans le **respect de ce cadre juridique** ainsi que dans l'objectif d'**informer au mieux les parties prenantes et le public.**



01 Composantes du réaménagement de Nantes-Atlantique



1.1 Principaux aménagements pour moderniser l'aéroport

Réaménagement et modernisation de l'infrastructure aéroportuaire

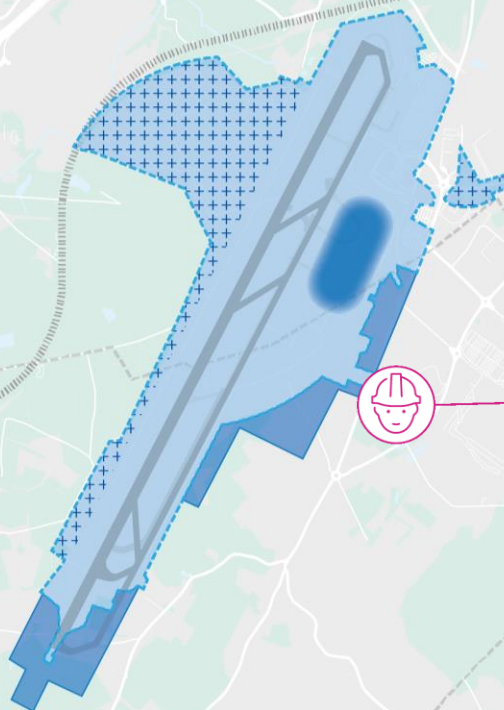
Rezé






Bouguenais

Bouaye

Saint-Aignan
de Grand Lieu

Pont-Saint-Martin



-  **P** Aménagement de parkings automobiles
-  Réaménagement de l'aérogare pour répondre aux besoins de mobilité aérienne et améliorer la qualité de service
-  Création de voies spécifiques et de nouveaux postes de stationnement pour les avions
-  Réaménagement de l'aérogare de fret
-  Réfection de la piste existante



500M



Moderniser et développer l'aérogare de passagers pour répondre aux besoins des territoires et des entreprises avec une qualité de service élevée :



Des exigences novatrices pour répondre aux meilleurs standards internationaux de qualité de service, notamment :



- Maîtriser le temps de parcours du passager dans l'aérogare
- Piloter la qualité de service en référence à la norme NF Service - transport de voyageurs



Moderniser et développer l'aérogare de fret pour garantir la desserte des territoires et des entreprises du Grand Ouest :



- **Exigence d'intégrer l'aérogare de fret à la future** concession, afin de mieux répondre aux besoins actuels et futurs des entreprises et des opérateurs de fret



Des exigences de performance environnementale élevée :



- Atteindre la **neutralité carbone en 2030** et obtenir la certification correspondante
- Aérogare certifiée de haute qualité environnementale (**HQE Bâtiment durable de niveau « Excellent »**)



Réaménager selon une « Charte d'orientations architecturales et paysagères » :



- Exigence novatrice
- Comme l'a souhaité le panel de citoyens, accorder le projet avec l'identité architecturale, urbaine et paysagère du territoire de la métropole de Nantes

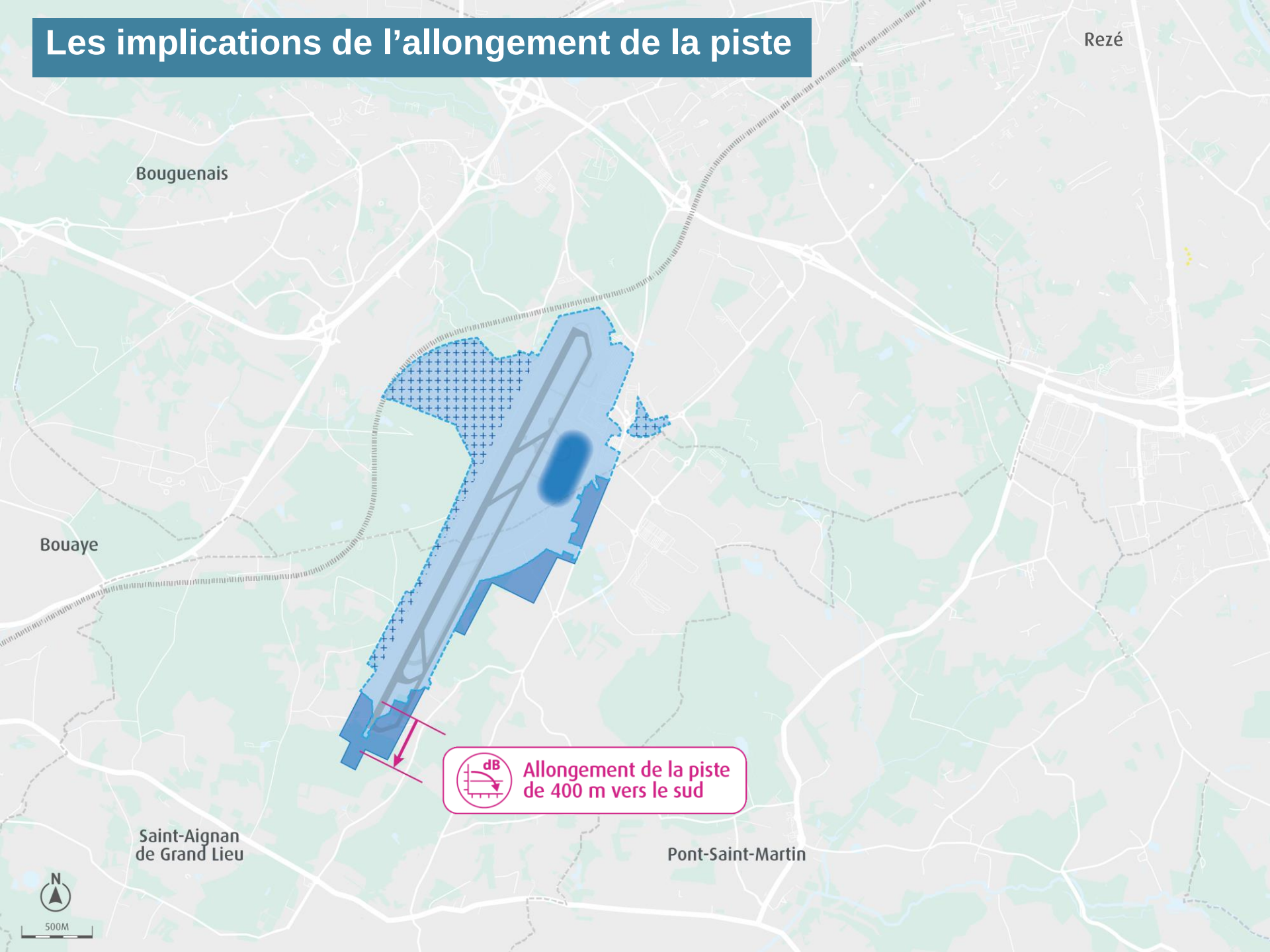


Appliquer et faire appliquer une politique ambitieuse de développement durable



- Elle doit notamment prévoir le recours aux énergies propres et renouvelables

Les implications de l'allongement de la piste



Bouguenais

Rezé

Bouaye

Saint-Aignan de Grand Lieu

Pont-Saint-Martin

 Allongement de la piste de 400 m vers le sud





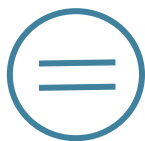
Allongement de la piste

Ce qui va changer :



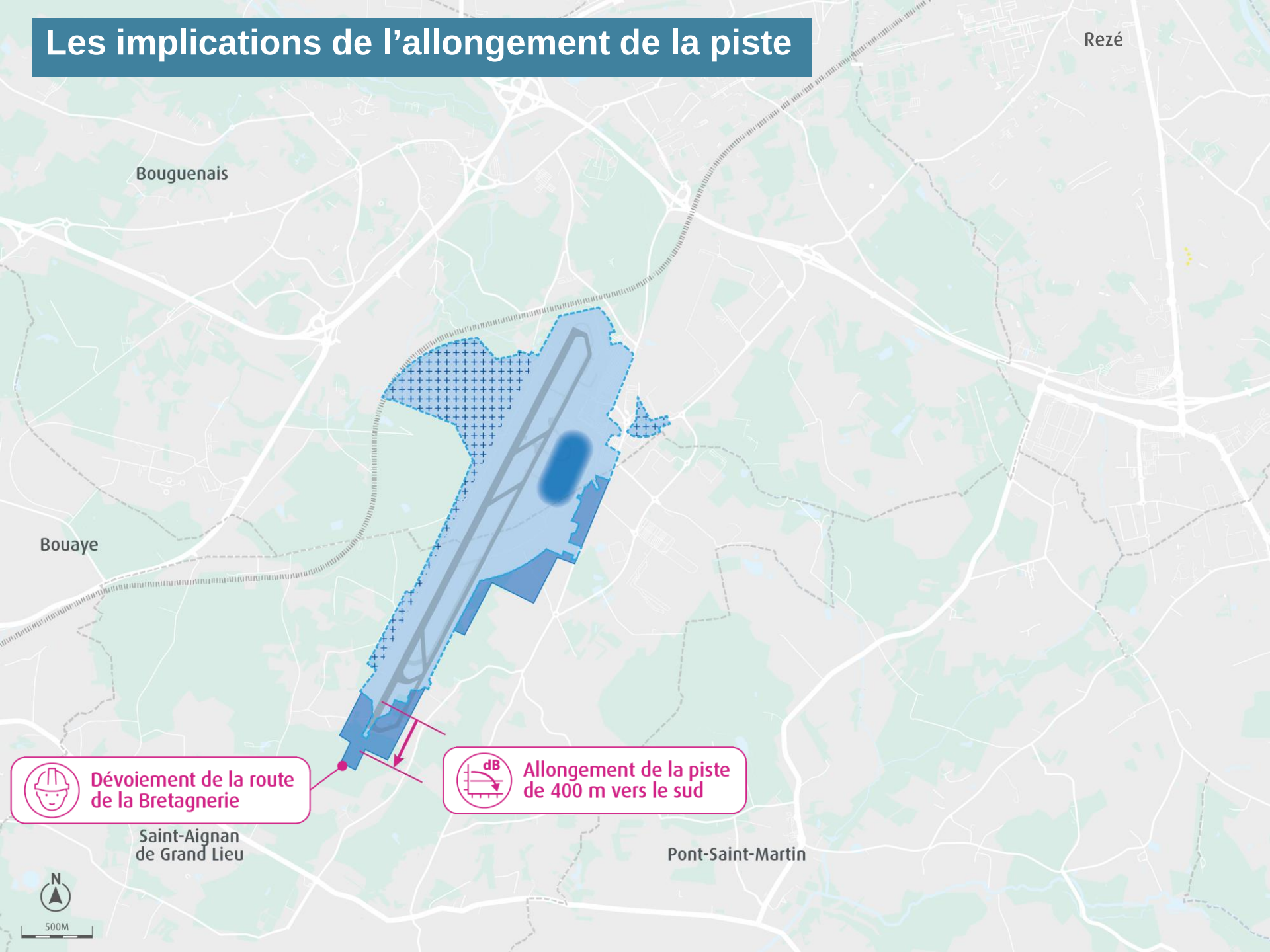
- Augmentation de la hauteur de survol pour limiter les nuisances sonores liés aux avions atterrissant face au sud (Nantes, Bouguenais).
- Parallèlement, pour réduire le bruit à Saint-Aignan-Grandlieu, le seuil sud de la piste sera décalé de 400 mètres vers le nord.

Ce qui restera inchangé :



- **L'allongement de la piste n'aura aucun effet sur la hauteur de survol des avions qui décollent face au sud ou qui atterrissent face au nord (Saint-Aignan-Grandlieu).**
- **L'allongement de la piste ne permettra pas l'accueil de plus gros avions qu'actuellement :**
- Il ne répond pas à des enjeux aéronautiques mais uniquement à un enjeu de maîtrise des nuisances sonores.

Les implications de l'allongement de la piste



Bouguenais

Rezé

Bouaye

Saint-Aignan
de Grand Lieu

Pont-Saint-Martin



Dévoisement de la route
de la Bretagne



Allongement de la piste
de 400 m vers le sud



500M

Allongement de la piste : les impacts sur la route de la Bretagne



Une analyse sommaire et préliminaire de **quatre scénarios envisageables** pour maintenir une offre routière adaptée a été réalisée par la DGAC, appuyée par le CEREMA Ouest.



Après échanges, les scénarios envisageables seront soumis à l'avis du public, lors de l'enquête publique préalable à la déclaration d'utilité publique du réaménagement de l'aéroport,



Le futur concessionnaire sera chargé de concevoir, financer et réaliser le scénario de dévoiement qui aura été retenu après cette enquête publique.

- Le concessionnaire financera également le dévoiement de deux canalisations du réseau gazier, une opération réalisée par GRT Gaz.



Allongement de la piste. Route de la Bretagne



Scénario A :

Circulation déviée sur les
voies existantes

(Route de la Garotterie
notamment)



Allongement de la piste. Route de la Bretagne



Scénario B : dévoiement au plus près du futur périmètre aéroportuaire

Scénario C : création d'une voirie le long du bois au sud du futur périmètre aéroportuaire et raccordement à la Route des Mortais

Scénario D : création d'une voie complémentaire dans la continuité de la Route des Mortais

Objectifs :

- limiter l'impact sur les zones urbaines, les espaces agricoles et naturels
- optimiser les temps de parcours tous modes.

1.2 Amélioration des accès terrestres

Amélioration des accès terrestres

Bouguenais



Mise en place d'un Bus à Haut Niveau de Service (BHNS) entre la gare de Nantes et l'aéroport Nantes-Atlantique



Création d'une nouvelle halte ferroviaire sur la ligne existante Nantes <-> Sainte-Pazanne

Bouaye

Saint-Aignan de Grand Lieu

Pont-Saint-Martin

Rezé



500M

À noter que ces éléments seront affinés à l'issue de l'appel d'offre en cours pour le choix du nouveau concessionnaire de l'aéroport



Disposer d'une liaison performante par les transports en commun :



- Projets d'amélioration de la desserte terrestre portés par Nantes Métropole et la Région Pays de la Loire



- Exigence de prévoir la réalisation d'un **pôle multimodal de correspondance**



Décarboner les mobilités :



- Exigence de **faciliter le recours aux mobilités décarbonées**
- **Voies cyclables** connectées au réseau métropolitain.
- Répondre aux besoins de **stationnement automobile**
 - En permettant l'usage des véhicules électriques
 - En permettant, pour le futur, l'usage des véhicules à hydrogène



02

Nouvelles perspectives de trafic et mesures de lutte contre le bruit



2.1

Nouvelles perspectives de trafic

Nouvelles perspectives de trafic

- Depuis la décision prise fin 2019 à l'issue de la concertation, la situation a évolué :
 - La **liaison aérienne Nantes Orly a été interrompue** et la loi « Climat-Résilience » ne permettra pas qu'elle reprenne car il existe une alternative ferroviaire offrant un temps de transport de moins de 2h30
 - La **crise causée par la Covid 19** a pour conséquence de revoir à la baisse les prévisions de croissance du trafic, y compris à l'horizon 2040
 - 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).

➔ **Le nombre de mouvements d'avions sera moindre qu'anticipé** dans le scénario médian présenté à la concertation publique de 2019.

➔ **Le bruit sera donc mécaniquement réduit** par rapport au scénario médian de la concertation.

Nouvelles perspectives de trafic

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

	2019 (observé)	2025	2040
Nombre annuel de passagers (en millions)	7,2	8,3	11,4
Nombre annuel de mouvements commerciaux mixtes (en milliers)	62,3	71,3	89,1

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

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

* Variation par rapport aux hypothèses de 2019.

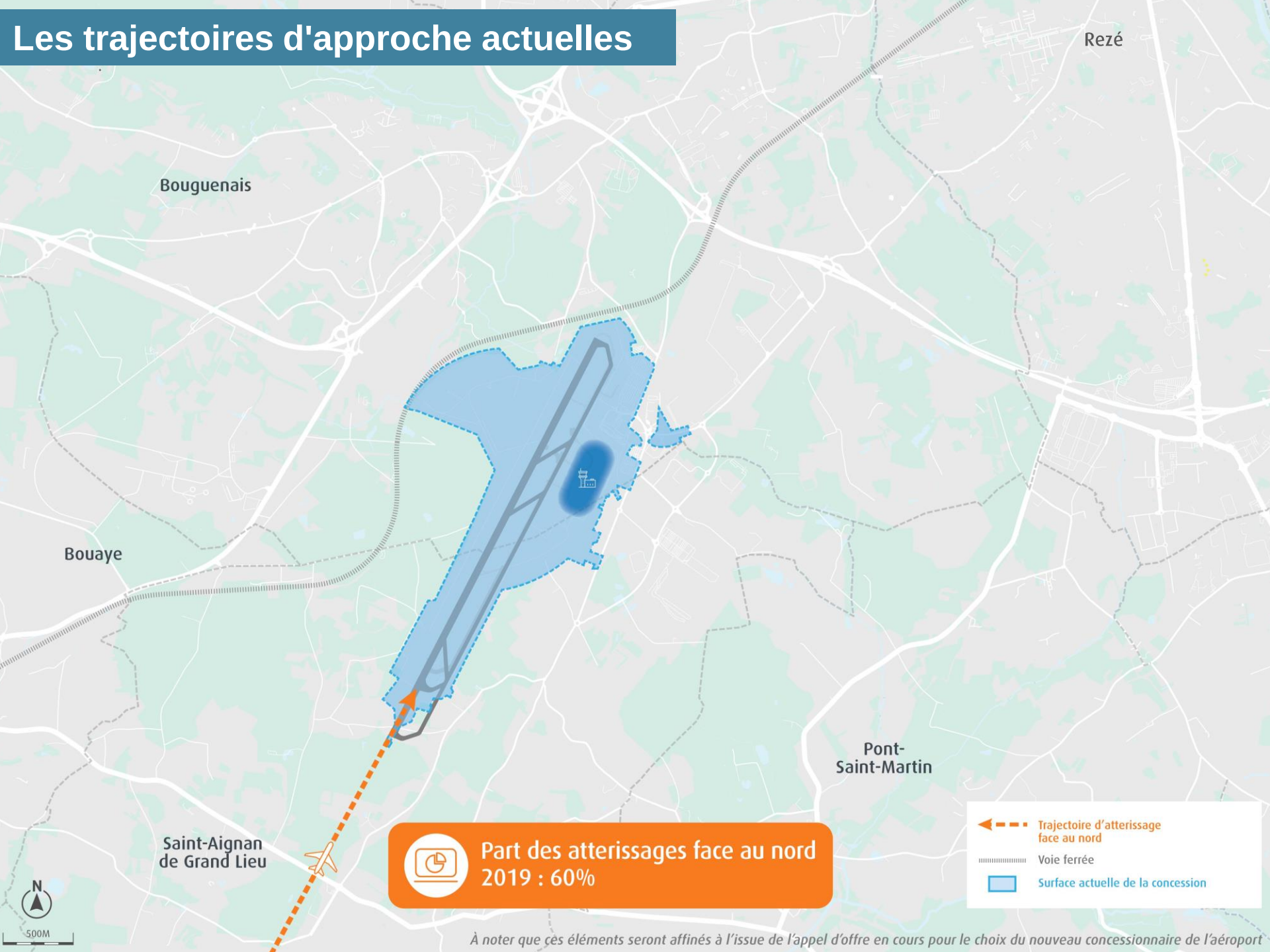


2.2

Amélioration des trajectoires d'approche des avions



Les trajectoires d'approche actuelles

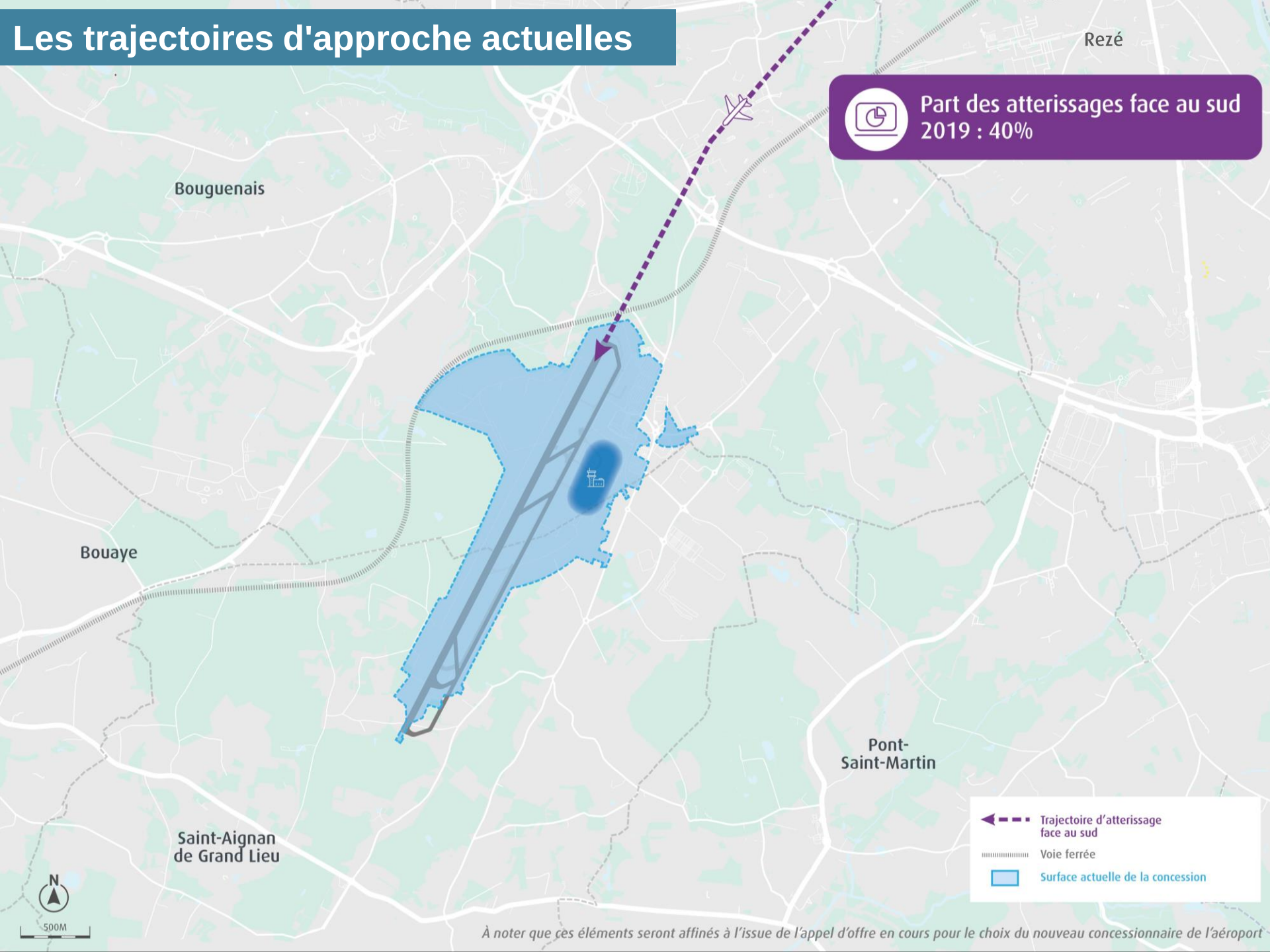


Part des atterrissages face au nord
2019 : 60%

-  Trajectoire d'atterrissage face au nord
-  Voie ferrée
-  Surface actuelle de la concession

À noter que ces éléments seront affinés à l'issue de l'appel d'offre en cours pour le choix du nouveau concessionnaire de l'aéroport

Les trajectoires d'approche actuelles



Part des atterrissages face au sud
2019 : 40%

- ← Trajectoire d'atterrissage face au sud
- Voie ferrée
- Surface actuelle de la concession

À noter que ces éléments seront affinés à l'issue de l'appel d'offre en cours pour le choix du nouveau concessionnaire de l'aéroport

Futures trajectoires des avions. Scénario confirmé

- Avec l'augmentation du trafic aérien à Nantes-Atlantique, il est nécessaire d'améliorer la sécurité des approches face au sud par l'utilisation d'un système de guidage vertical dans l'axe de la piste.
- Cependant, pour éviter une remise dans l'axe de tous les vols atterrissant face au sud, et donc pour limiter le survol de l'hypercentre de Nantes, l'État s'est engagé à étudier une alternative utilisable lorsque les conditions météorologiques sont favorables :
 - Cela fait partie des engagements annoncés à l'issue de la concertation de 2019.
- Cette solution alternative, « **la double approche** » est plus contraignante pour les services de navigation aérienne et pour les compagnies aériennes mais permet de continuer à utiliser la trajectoire actuelle pour environ 50% des avions qui atterrissent face au sud.



En août 2021, l'autorité indépendante chargée de surveillance de la sécurité de l'aviation civile a confirmé la faisabilité du scénario "double approche" privilégié par l'Etat :

- **Le scénario "double approche" sera donc soumis à l'avis du public lors d'une enquête publique qui sera programmée afin que les nouvelles trajectoires entrent en vigueur mi-2023.**

Les futures trajectoires d'approche



Conditions météo dégradées
Trajectoire d'approche dans l'axe de la piste, pente de 3,5°

En moyenne : 27,5 %
du total des approches



Bonnes conditions météo
Trajectoire d'approche désaxée, pente de 3°

En moyenne : 27,5 %
du total des approches

13°

Rezé

Bouguenais

Bouaye

Saint-Aignan
de Grand Lieu

Pont-
Saint-Martin

← Trajectoires d'atterrissage
face au sud

← Trajectoire d'atterrissage
face au nord

Voie ferrée

Surface actuelle de la concession



À noter que ces éléments seront affinés à l'issue de l'appel d'offre en cours pour le choix du nouveau concessionnaire de l'aéroport

2.3

Mesures de lutte contre le bruit

Les mesures de lutte contre le bruit



Conditions météo dégradées
Trajectoire d'approche dans l'axe de la piste, pente de 3,5°

En moyenne : 27,5 %
du total des approches



Bonnes conditions météo
Trajectoire d'approche désaxée, pente de 3°

En moyenne : 27,5 %
du total des approches

Bouguenais



Décalage du seuil nord de 650 m vers le sud



Part des atterrissages face au sud
Prévision 2040 : 55 %



Couvre-feu de minuit à 6h du matin

Bouaye



Décalage du seuil sud de 400 m vers le nord



Allongement de la piste de 400 m vers le sud

Pont-Saint-Martin

Saint-Aignan de Grand Lieu



Part des atterrissages face au nord
Prévision 2040 : 45 %

— Trajectoires d'atterrissage face au sud

— Trajectoire d'atterrissage face au nord

— Voie ferrée

— Surface actuelle de la concession

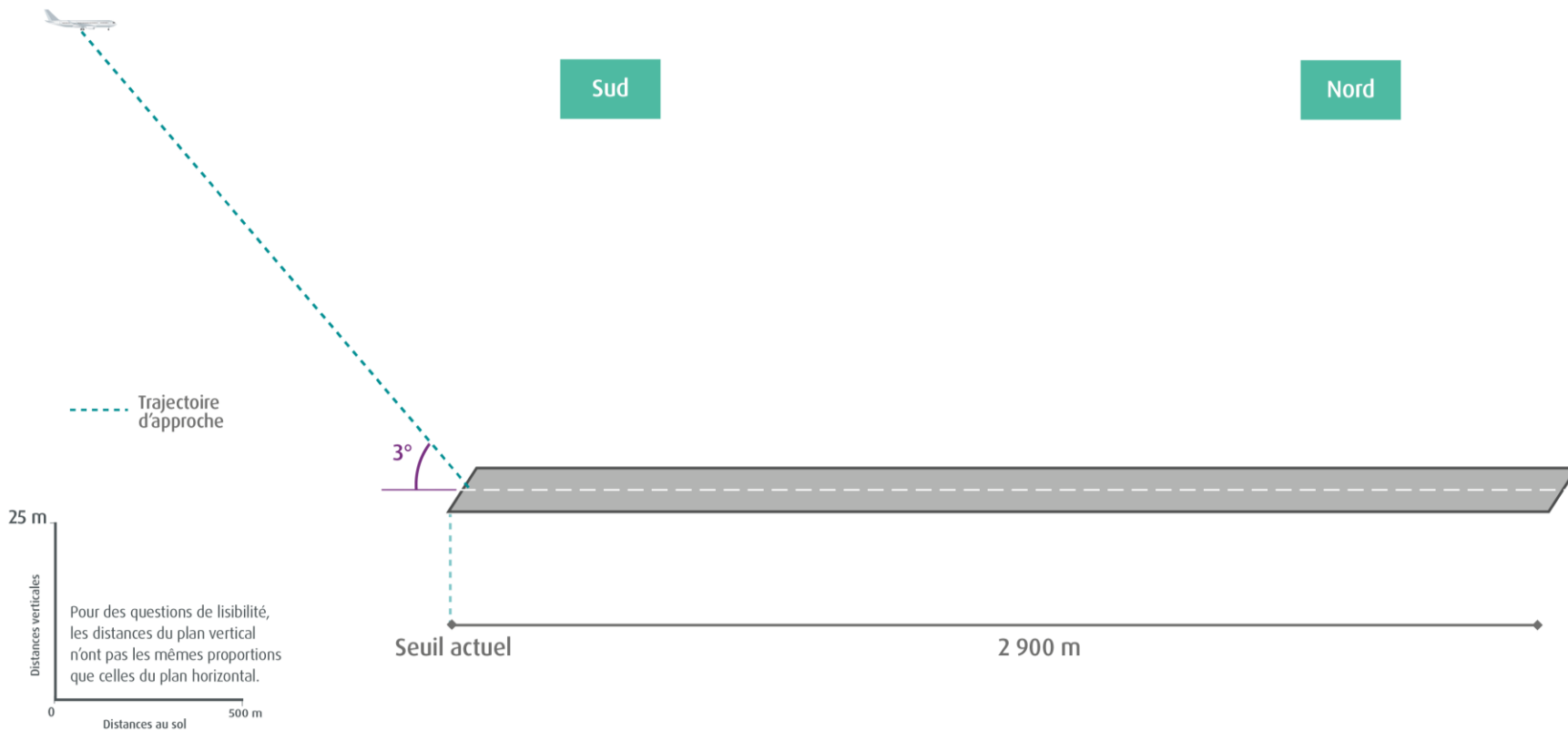
— Surface à acquérir



À noter que ces éléments seront affinés à l'issue de l'appel d'offre en cours pour le choix du nouveau concessionnaire de l'aéroport

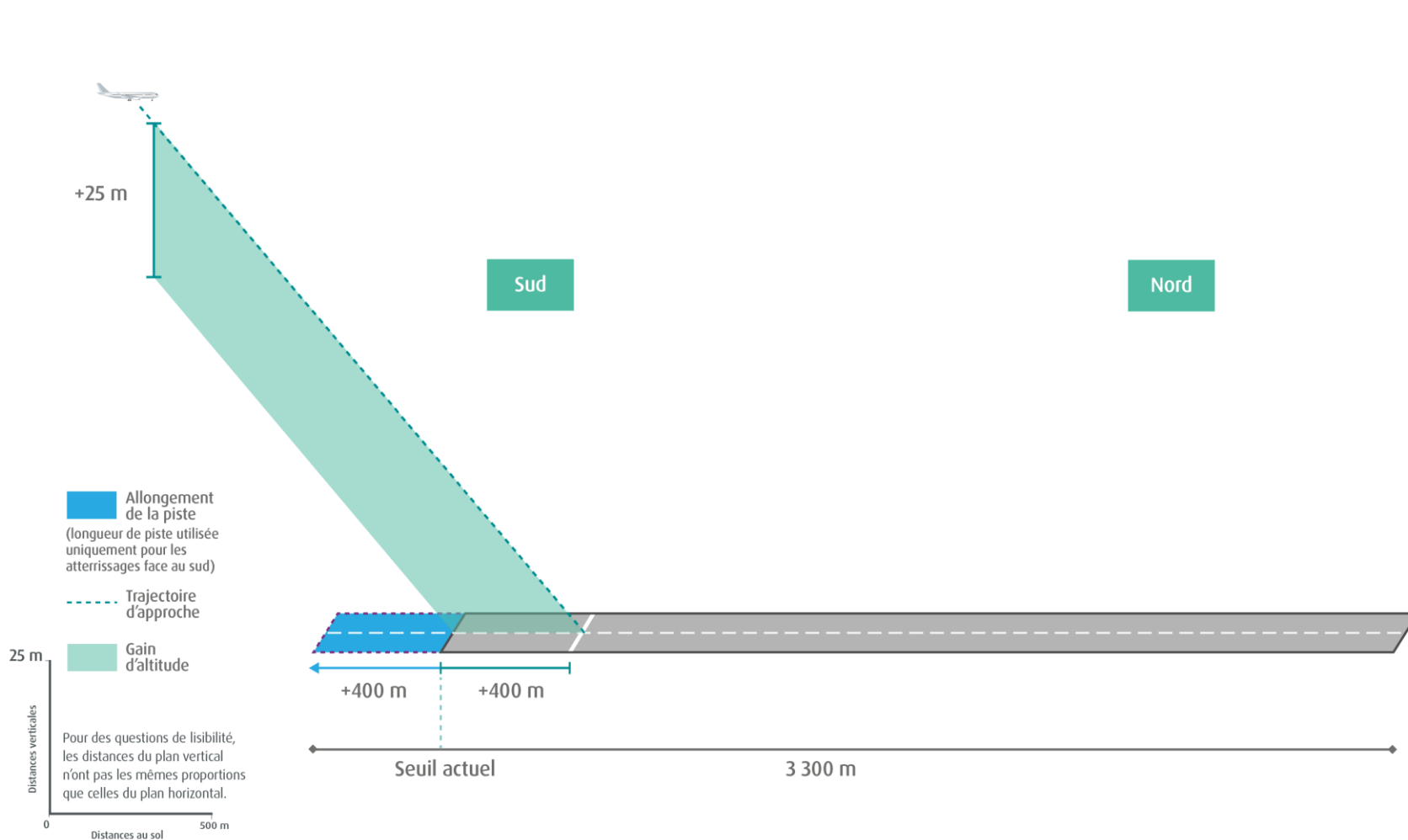
Focus sur l'augmentation de l'altitude de survol pour les approches face au nord

Les trajectoires actuelles face au nord



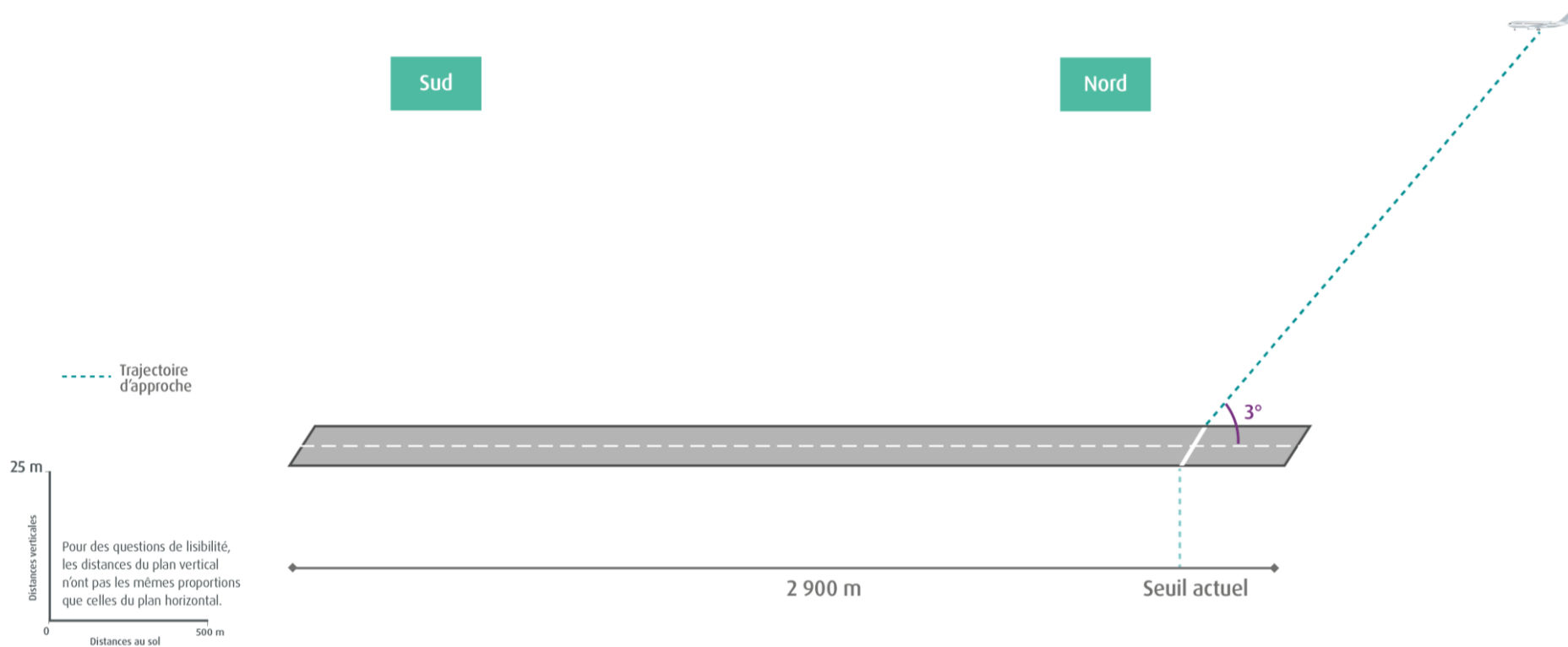
Focus sur l'augmentation de l'altitude de survol pour les approches face au nord

Les futures trajectoires face au nord



Focus sur l'augmentation de l'altitude de survol pour les approches face au sud

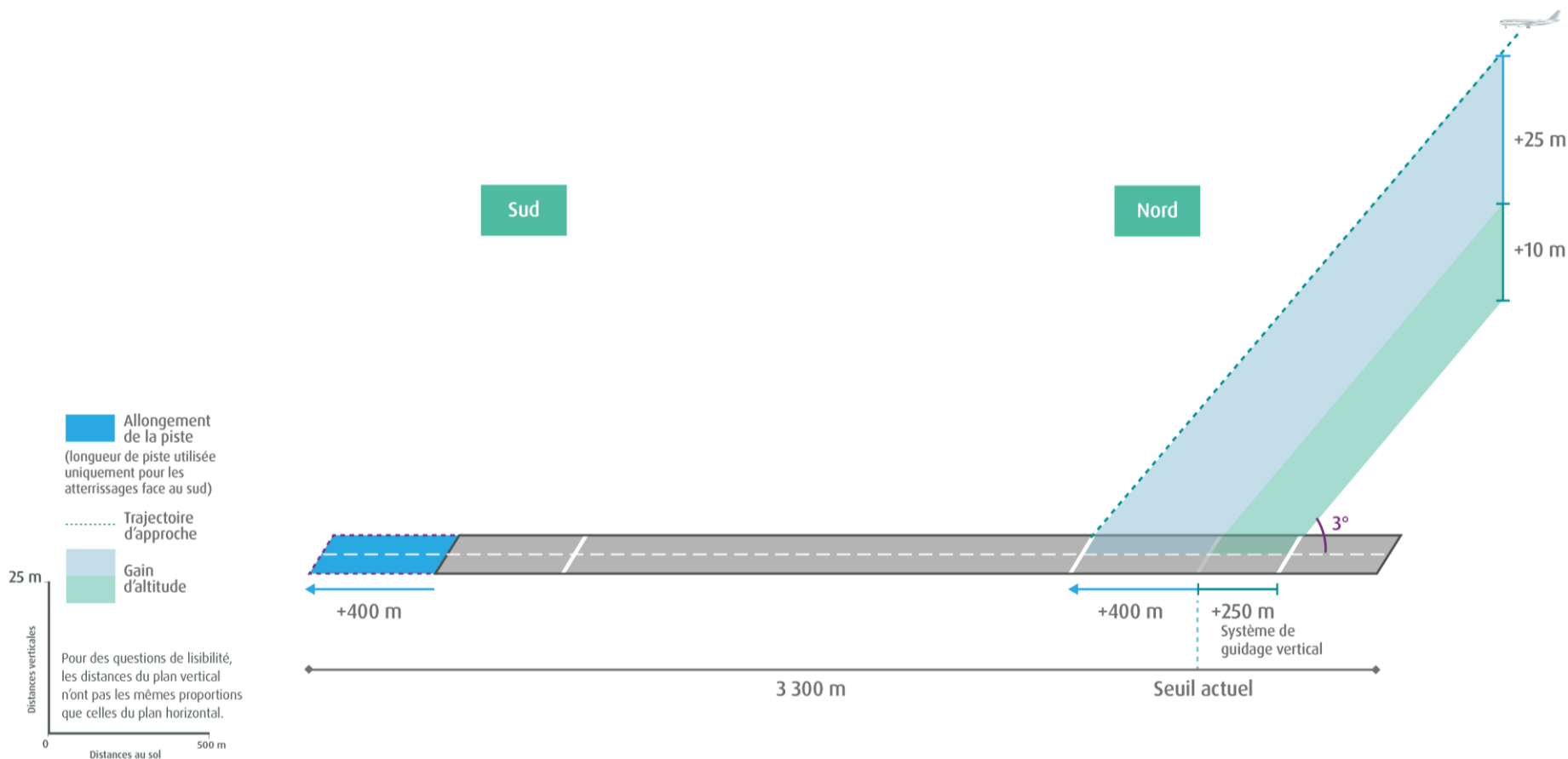
Les trajectoires actuelles face au sud



Focus sur l'augmentation de l'altitude de survol pour les approches face au sud

Les futures trajectoires face au sud après travaux

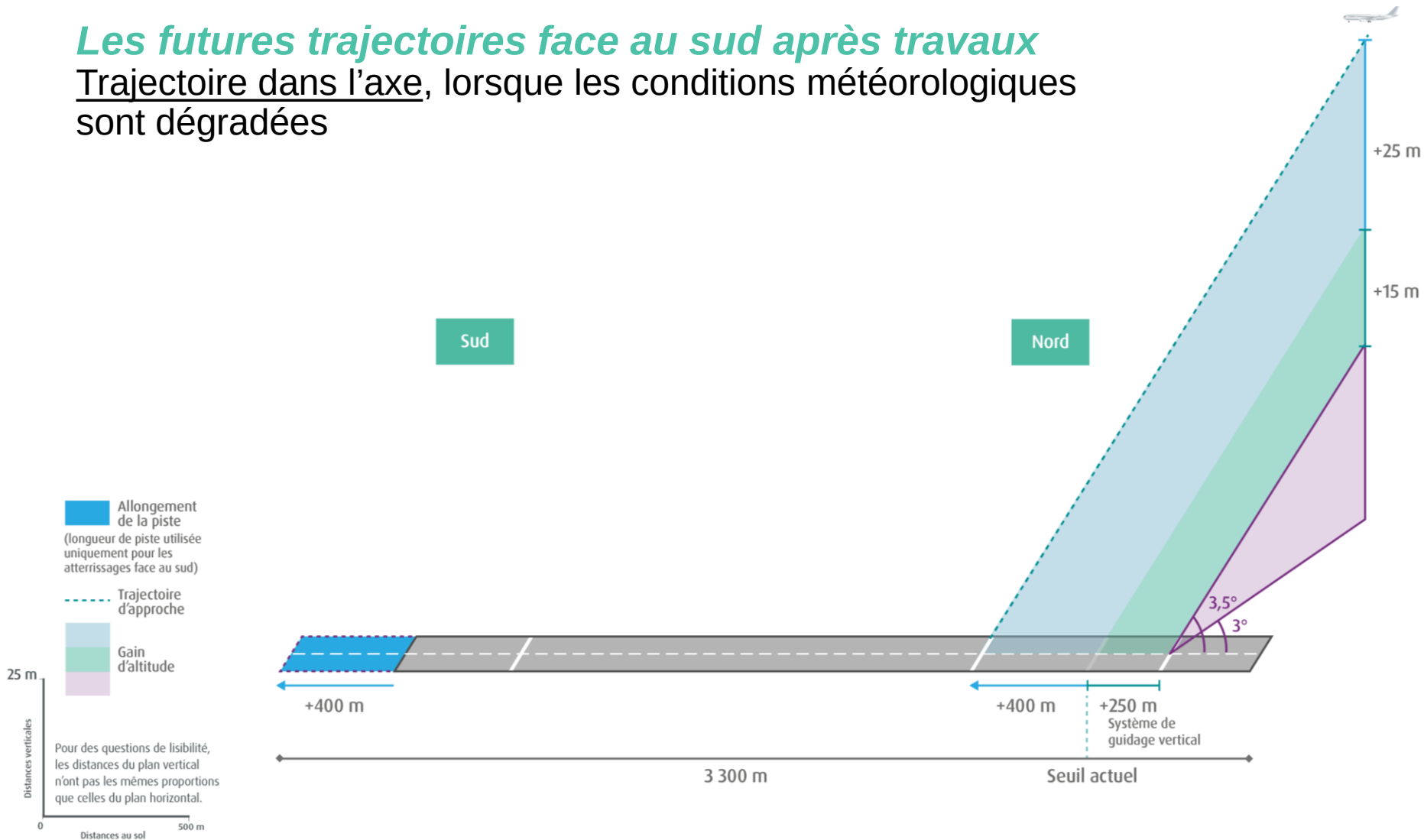
Trajectoire désaxée, lorsque les conditions météorologiques le permettent



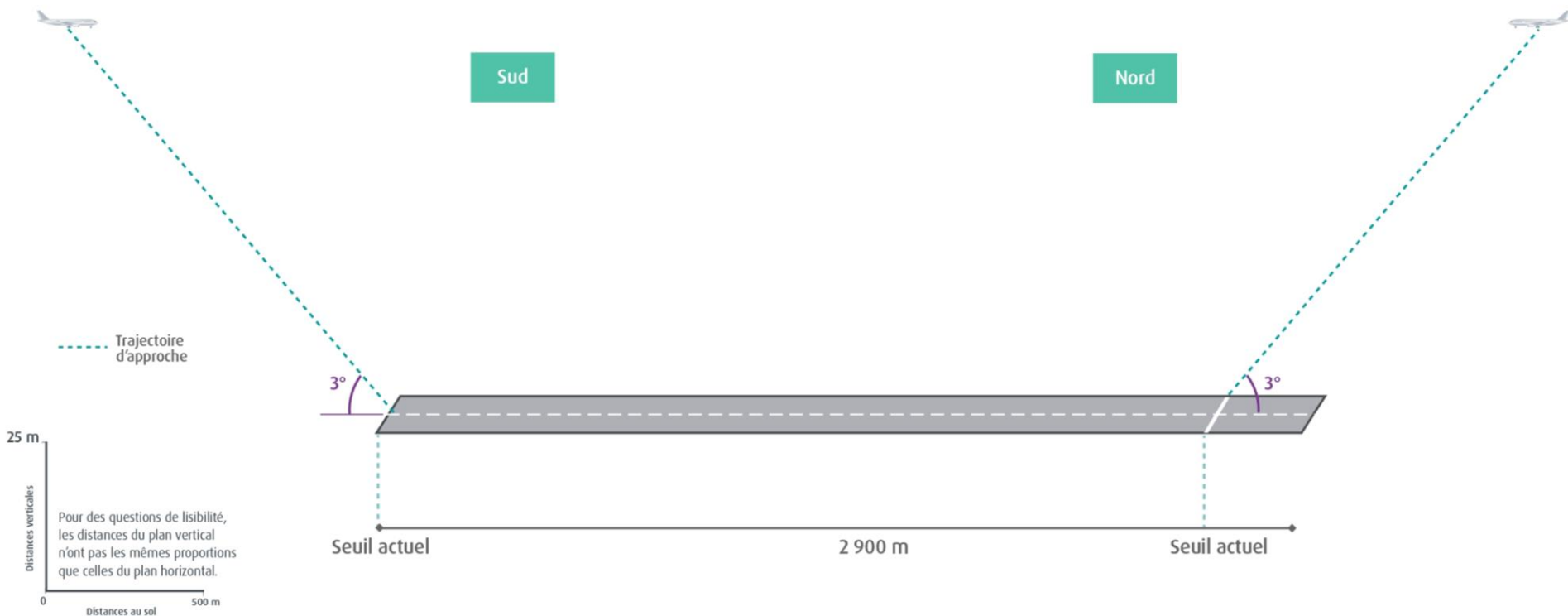
Focus sur l'augmentation de l'altitude de survol pour les approches face au sud

Les futures trajectoires face au sud après travaux

Trajectoire dans l'axe, lorsque les conditions météorologiques sont dégradées

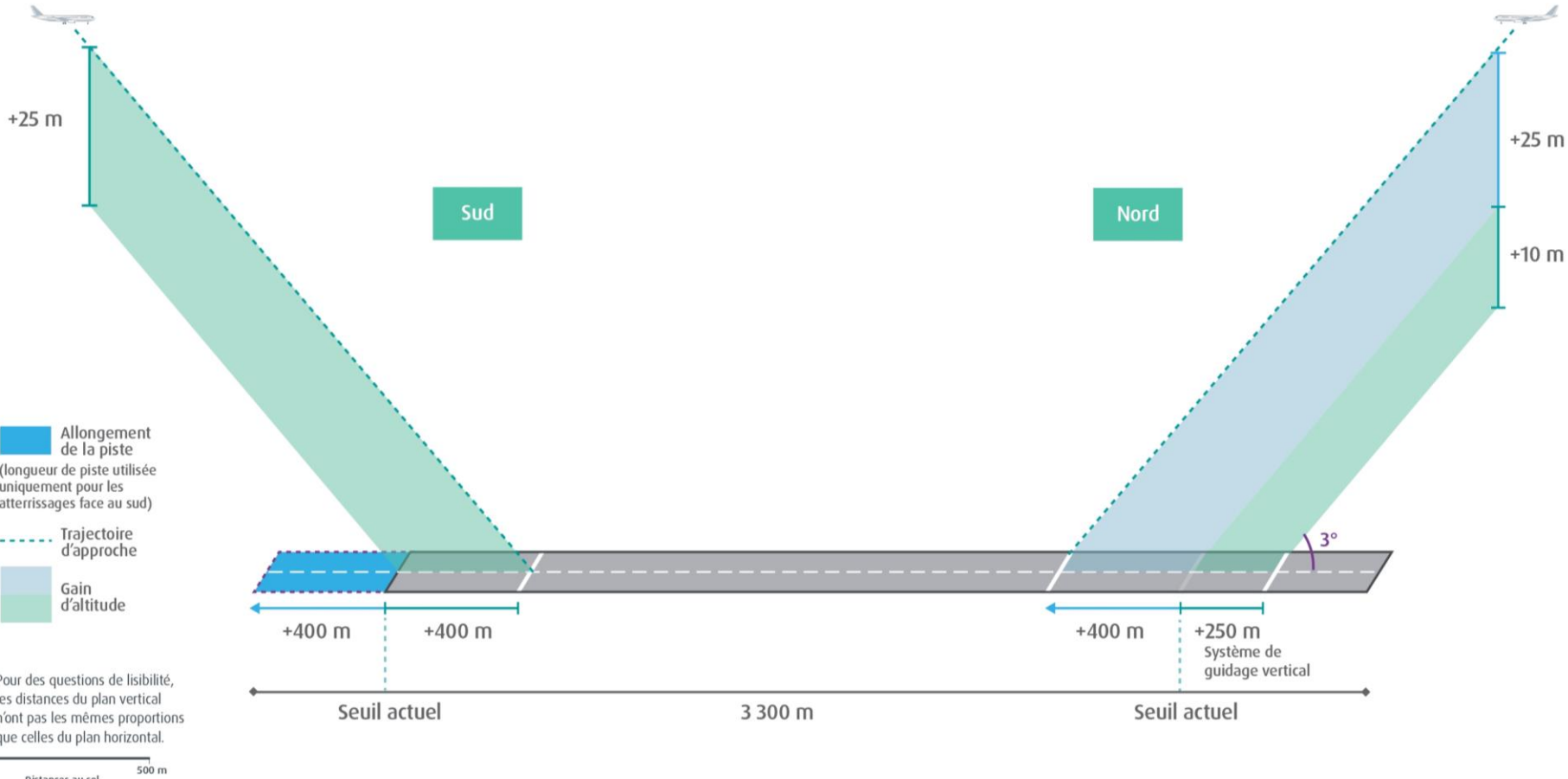


Les trajectoires actuelles



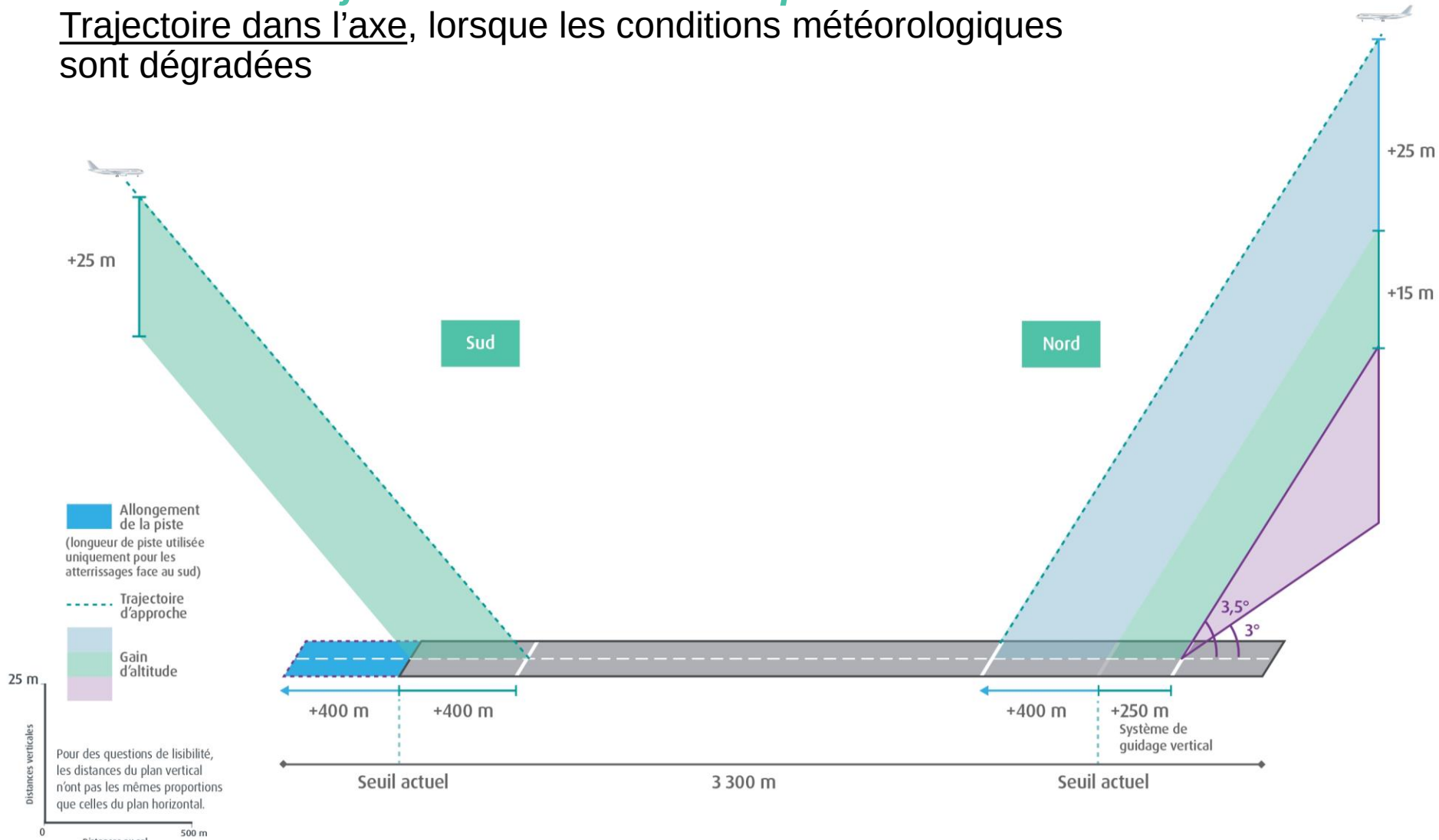
Les futures trajectoires face au sud après travaux

Trajectoire désaxée, lorsque les conditions météorologiques le permettent



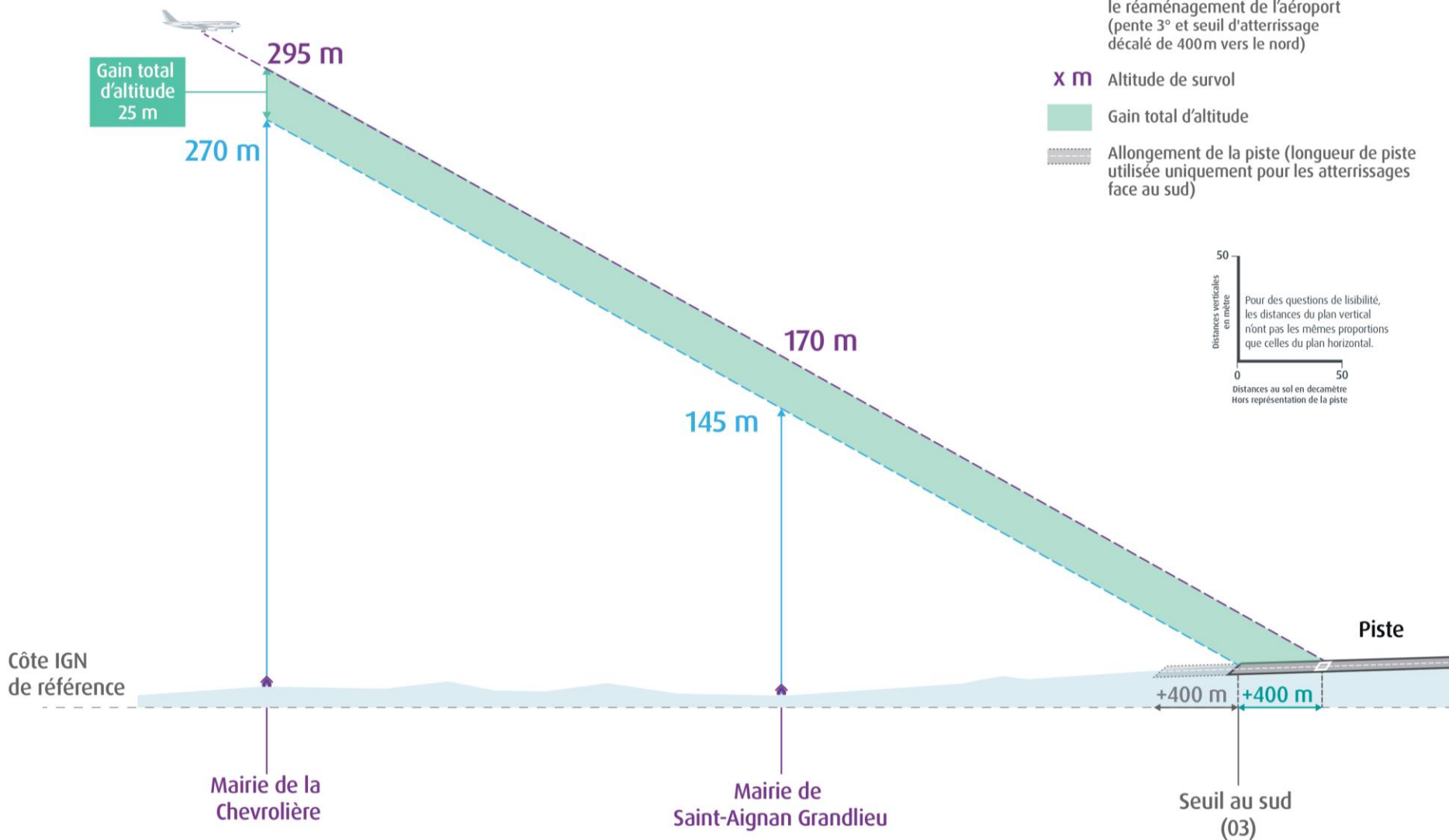
Les futures trajectoires face au sud après travaux

Trajectoire dans l'axe, lorsque les conditions météorologiques sont dégradées



Focus sur l'augmentation des hauteurs de survol pour les approches face au nord

ALTITUDES DE SURVOL LORS DES APPROCHES FACE AU NORD



Focus sur l'augmentation des hauteurs de survol pour les approches face au sud

ALTITUDES DE SURVOL LORS DES APPROCHES FACE AU SUD EN DÉSAITÉ

- Trajectoire d'approche s'il n'y a pas de réaménagement (pente 3° et seuil d'atterrissage inchangé)
- Future trajectoire d'approche avec le réaménagement de l'aéroport (pente de 3° et seuil d'atterrissage décalé de 650 mètres vers le sud)

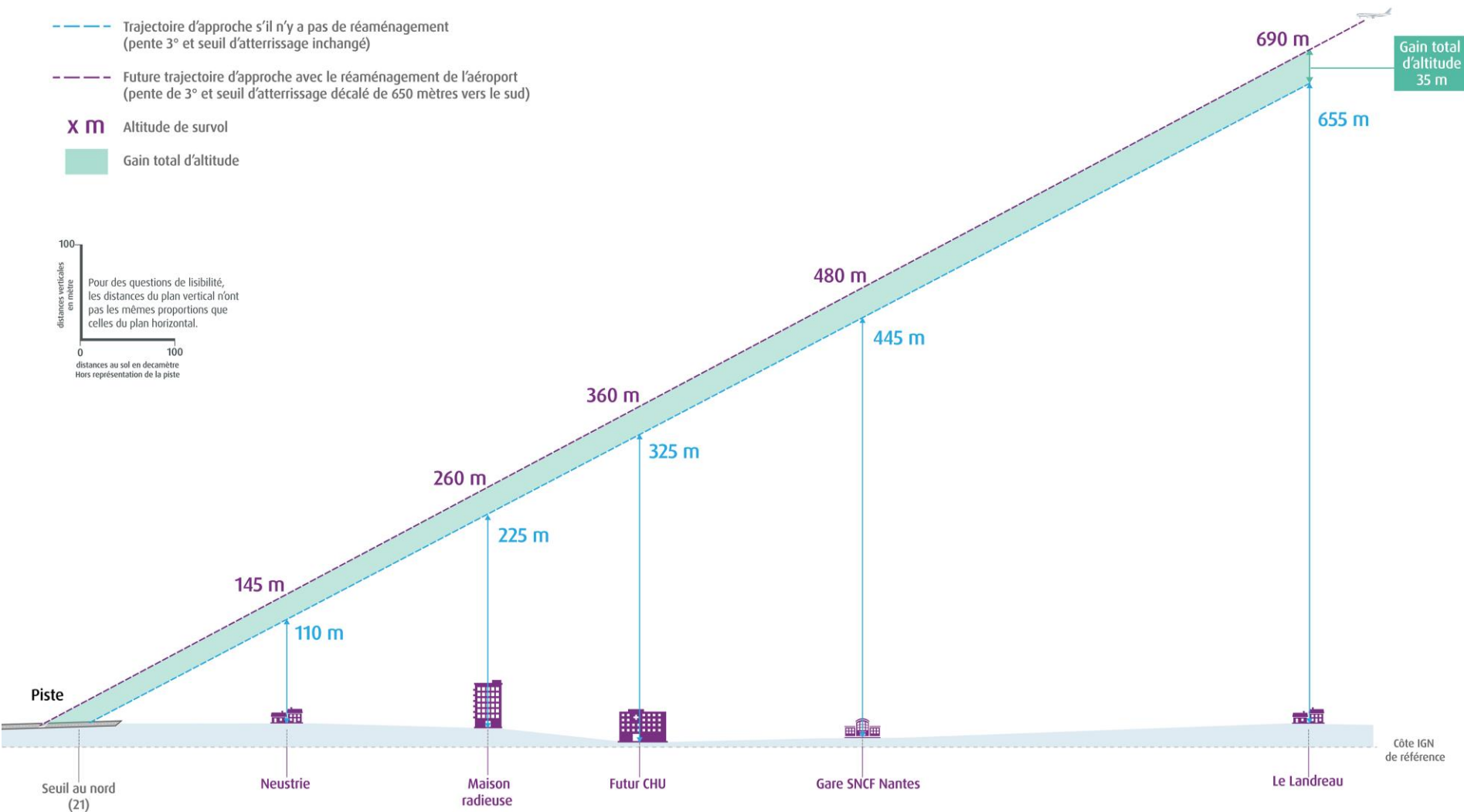
X m Altitude de survol

Gain total d'altitude

100
distances verticales en mètre

Pour des questions de lisibilité, les distances du plan vertical n'ont pas les mêmes proportions que celles du plan horizontal.

0 100
distances au sol en decamètre
Hors représentation de la piste



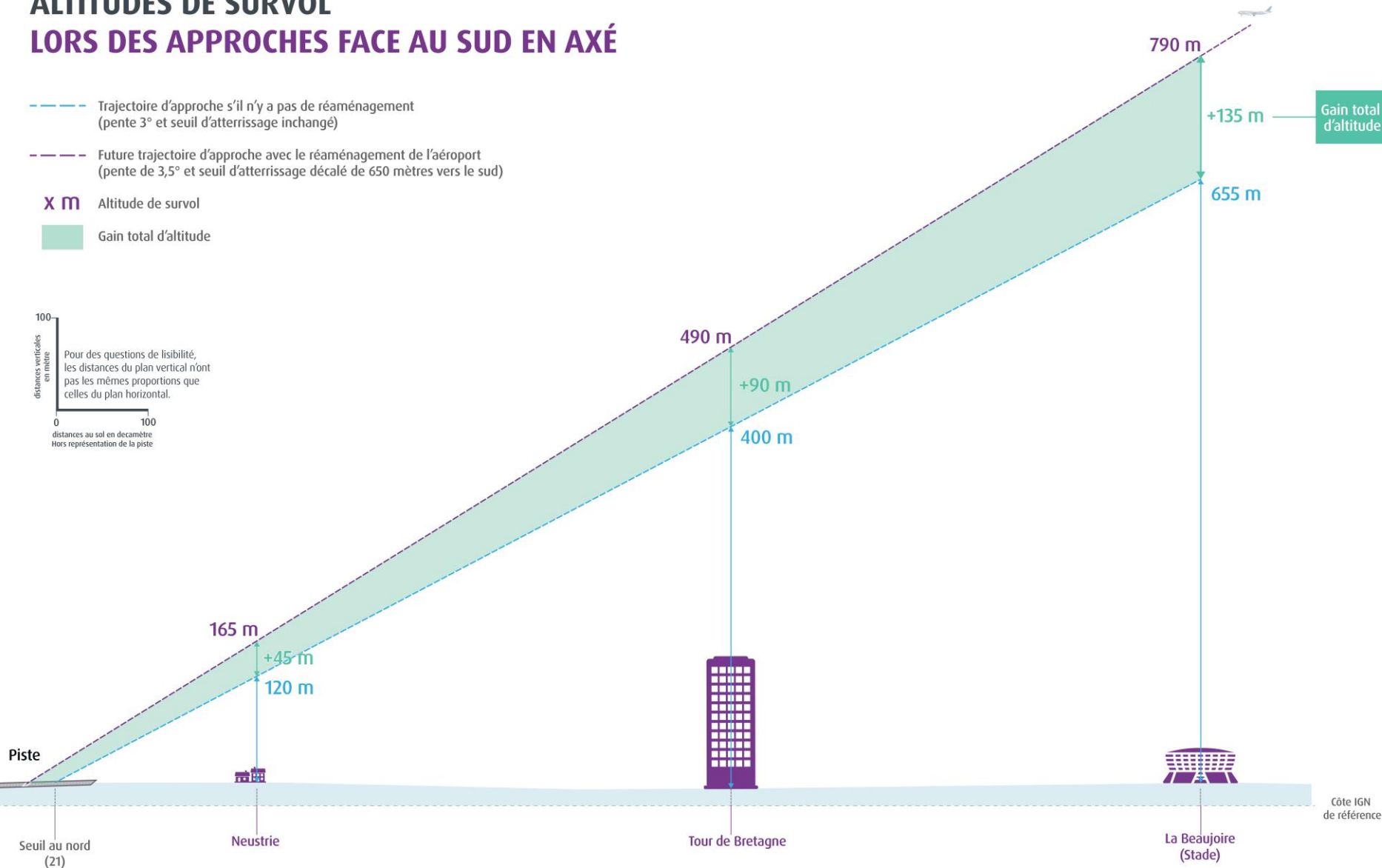
Focus sur l'augmentation des hauteurs de survol pour les approches face au sud en axé

ALTITUDES DE SURVOL LORS DES APPROCHES FACE AU SUD EN AXÉ

- Trajectoire d'approche s'il n'y a pas de réaménagement (pente 3° et seuil d'atterrissage inchangé)
- Future trajectoire d'approche avec le réaménagement de l'aéroport (pente de 3,5° et seuil d'atterrissage décalé de 650 mètres vers le sud)

X m Altitude de survol

Gain total d'altitude





Un engagement pris par l'État à l'issue de la concertation publique menée en 2019 :

- renforcement de l'interdiction de vols des avions les plus bruyants entre 22h et 6h ;
- mise en œuvre d'un couvre-feu en programmation avec interdiction des vols programmés entre 0h et 6h.

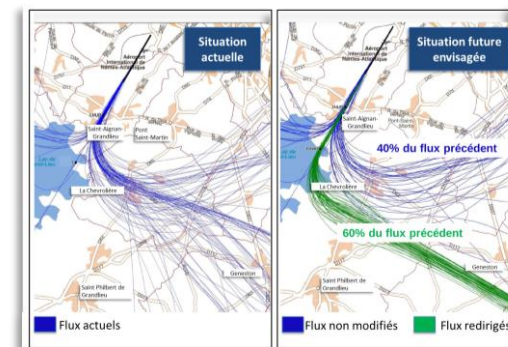
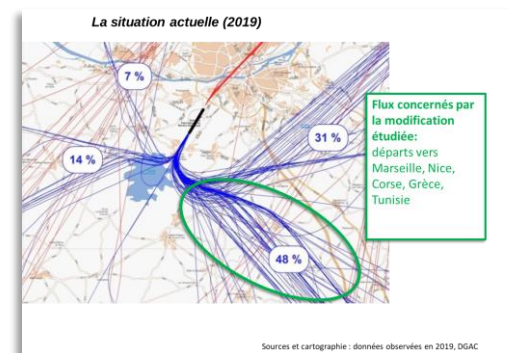


Le calendrier :

- Une consultation publique sur le projet d'arrêté instaurant ce couvre-feu a été menée durant 3 mois, du 29 avril 2021 au 29 juillet 2021.
- L'adoption de l'arrêté instaurant le couvre-feu est prévue en septembre 2021.
- L'entrée en vigueur du couvre-feu est possible après un délai réglementaire incompressible de 6 mois, soit **en mars 2022** (saison aéronautique d'été).

L'essentiel

- Les études préliminaires laissent anticiper que le projet envisagé améliorerait globalement la situation en réduisant le nombre de personnes exposées au bruit.
- De premières discussions sont en cours avec les maires. Si les élus confirment leur souhait d'étudier le projet de manière plus approfondie, alors :
 - Une phase d'expérimentation préalable sera nécessaire.
 - Elle sera accompagnée d'une campagne de mesures du bruit.
 - Si l'expérimentation aboutit à un bilan favorable, le projet sera soumis à une enquête publique.





2.4

Modélisation et nouvelles cartes de bruit



Modélisation et cartes de bruit

- Dans l'attente de l'enquête publique sur les nouvelles trajectoires, la **DGAC** a **actualisé la modélisation du bruit prévisible. Elle intègre désormais :**
 - les **nouvelles hypothèses de trafic**, notamment les effets de la crise sanitaire
 - la mise en place du **couvre-feu**
 - **l'allongement de la piste** de 400 mètres vers le sud
 - **le décalage des seuils** nord et sud de la piste
 - **la pente d'approche** de la trajectoire dans l'axe à 3,5°
- Elle permet d'évaluer l'exposition au bruit (classification réglementaire) :

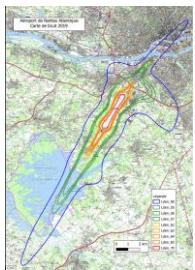
bruit faible : indice Lden compris entre 50 et 55 dB

bruit modéré : indice Lden compris entre 55 et 62 dB

bruit fort : indice Lden compris entre 62 et 70 dB

bruit très fort : indice Lden supérieur à 70 dB

2019
Situation
actuelle



2040

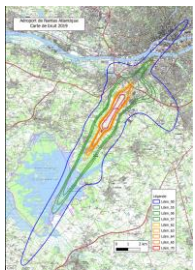
Scénario en l'absence de réaménagement :

- Evolution tendancielle prévisible si le projet de réaménagement n'était pas réalisé.
- Seules sont prises en compte les mises conformité avec la réglementation.



Comment évaluer les situations futures?

2019
Situation
actuelle



2040

Scénario en l'absence de réaménagement :

- Evolution tendancielle prévisible si le projet de réaménagement n'était pas réalisé.
- Seules sont prises en compte les mises conformité avec la réglementation.



2040

Scénarios de projet :

- Evolution prévisible avec réalisation du projet de réaménagement

2019
Situation
actuelle



2040

Scénario en l'absence de réaménagement :

- Evolution tendancielle prévisible si le projet de réaménagement n'était pas réalisé.
- Seules sont prises en compte les mises conformités avec la réglementation.



2040

Scénarios de projet :

- Evolution prévisible avec réalisation du projet de réaménagement

Scénario
« trajectoire
dans l'axe »

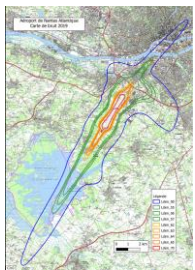


Scénario
« double
approche »



Comment évaluer les situations futures?

2019
Situation
actuelle



2040

Scénario en l'absence de réaménagement :

- Evolution tendancielle prévisible si le projet de réaménagement n'était pas réalisé.
- Seules sont prises en compte les mises conformités avec la réglementation.



2040

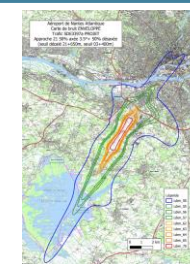
Scénarios de projet :

- Evolution prévisible avec réalisation du projet de réaménagement

✗ Scénario
« trajectoire
dans l'axe »

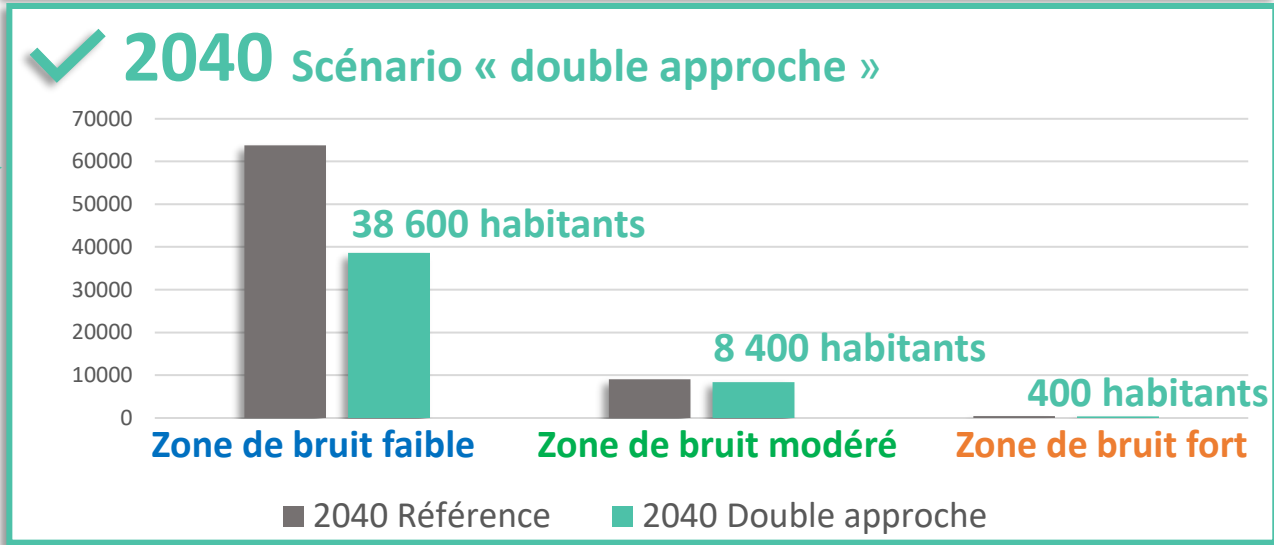
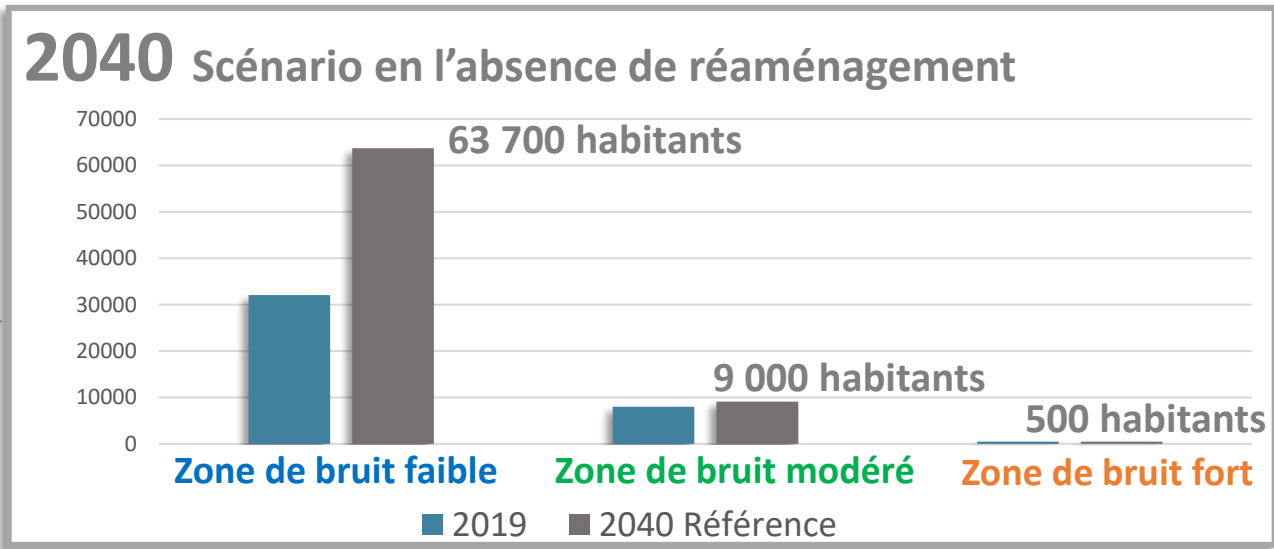


✓ Scénario
« double
approche »



Résultats de la modélisation du bruit

2019
Situation
actuelle



Résultats de la modélisation du bruit

- **Par rapport à la situation de référence, le scénario avec double approche présente des améliorations notables :**
 - ✓ A Nantes, la superficie de la zone de bruit faible diminue de 29%
 - ✓ L'Île de Nantes n'est pas touchée par la zone de bruit modéré
 - ✓ L'opération d'aménagement Pirmil - Les Îles (sud Loire) n'est pas touchée par la zone de bruit modéré
 - ✓ Le village de Trentemoult est en zone de bruit faible, au lieu d'être en zone de bruit modéré
 - ✓ Le quartier de la Neustrie est principalement exposé à un bruit modéré, au lieu de fort
 - ✓ Une petite partie du bourg de Saint-Aignan-Grandlieu n'est plus exposée à du bruit fort
 - ✓ Pour le reste du territoire exposé, le niveau d'exposition est comparable et apparaît globalement maîtrisé par rapport à la situation actuelle.

Temps d'échange n°1

Questions - réponses



**MINISTÈRE
CHARGÉ
DES TRANSPORTS**

*Liberté
Égalité
Fraternité*



direction
générale
de l'Aviation
civile

[> Sommaire](#)



03

Aides aux riverains





Des mesures exceptionnelles de protection des populations contre le bruit :

- Un **droit de délaissement** au profit des propriétaires d'un logement exposé à un bruit fort
- Une **aide à la revente** au profit des propriétaires d'un logement exposé à un bruit modéré



Un dispositif inédit et unique en France :

- Un dispositif de **19 M€ au total** : 13 M€ prévus initialement, et 6 M€ supplémentaires annoncés par le Premier Ministre début 2021
- Environ 50 % du total est apporté par l'État, le solde étant apporté par le futur concessionnaire

Bilan des demandes reçues au 25 août 2021

Droit de délaissement

- 6 dossiers déposés par les mairies auprès du GIP-FCNA :
 - 4 à Saint-Aignan-Grandlieu
 - 2 à Bouguenais

Aide à la revente

- 3 dossiers déposés par les pétitionnaires auprès du GIP-FCNA
 - 2 à Bouguenais
 - 1 à Saint-Aignan-Grandlieu

Le GIP-FCNA

- Transmet les dossiers éligibles au pôle d'évaluation domaniale des finances publiques. Celui-ci établit les offres de rachat (délaissement) et fixe le montant des aides (aide à la revente).
- Afin d'accompagner les pétitionnaires dans leurs démarches et pour faciliter l'instruction des dossiers, un appel d'offres pour la désignation d'un assistant à maîtrise d'ouvrage est en cours.

Aides aux riverains. Les aides déjà en place

D'autres mesures exceptionnelles étaient déjà en vigueur :

- **Complément de 10 %** à l'aide permise par le plan de gêne Sonore (PGS).
- **Avance de 750 000 € versée en 2021** pour permettre de poursuivre les travaux d'insonorisation, dans un contexte où la crise sanitaire réduit les recettes de la taxe sur les nuisances sonores aériennes (TNSA) qui finance les aides permises par le plan de gêne sonore (PGS)
- **Aide à la mise aux normes actuelles d'insonorisation** de certains logements non éligibles à l'aide permise par le PGS

Ces mesures exceptionnelles complètent les aides de droit commun :

- Depuis 2003, près de 19 M€ ont déjà été consacrés à l'aide à l'insonorisation de 1 272 logements.
- Ces 19 M€ ont été financés par les compagnies aériennes (TNSA).
- La TNSA est passée de 10€ à 30€ pour mobiliser 2 M€ supplémentaires (soit 3M€ au total) chaque année lorsque la crise sanitaire sera derrière nous.



04 État d'avancement des études environnementales





Un engagement pris par l'État à l'issue de la concertation publique menée en 2019 : réaliser une étude de longue durée sur la mesure des concentrations en particules ultrafines (PUF) dans l'environnement de l'aéroport, en zones habitées et des suies.

➔ Que sont les « PUF » ?

On parle de particules ultrafines (PUF) quand le diamètre des particules est inférieur à 100 nm (0,1 μm). Elles sont majoritairement issues de combustion (procédés industriels, moteurs de véhicules, etc.). L'état des connaissances scientifiques sur les effets de ses polluants sur la santé humaine est aujourd'hui très limité.

Objectif de l'étude : permettre d'améliorer les connaissances sur les PUF et d'apporter des éléments scientifiques sur la contribution de l'aéroport, et notamment du trafic aérien, sur les concentrations mesurées.

Gouvernance de l'étude

1.  **MINISTÈRE
CHARGÉ
DES TRANSPORTS**
*Liberté
Égalité
Fraternité*

 **dgac** direction
générale
de l'Aviation
civile



a confié l'étude à

2. **air** | pays de
la loire
www.airpl.org



3. Sous le contrôle
d'un comité
technique

 **ACNUSA**
AUTORITÉ DE CONTRÔLE DES NUISANCES AÉROPORTUAIRES

 **PRÉFET
DE LA LOIRE-
ATLANTIQUE**
*Liberté
Égalité
Fraternité*

Fédération des associations
de surveillance de la
qualité de l'air


**Atmo
France**

**UAF
& FA** UNION
DES AÉROPORTS
FRANÇAIS
& FRANCOPHONES
ASSOCIÉS

 **MINISTÈRE
DE LA TRANSITION
ÉCOLOGIQUE**
*Liberté
Égalité
Fraternité*

Direction
générale de
l'énergie et
du climat

 **MINISTÈRE
CHARGÉ
DES TRANSPORTS**
*Liberté
Égalité
Fraternité*

 **dgac** direction
générale
de l'Aviation
civile

État d'avancement des mesures sur les PUF :

Après une phase préparatoire, les **mesures de concentrations de PUF** ont démarré en novembre 2020 pour une durée d'au moins 2 ans.

Deux campagnes ont déjà été lancées à :

1. La ferme de la Ranjonnière à Bouguenais et La Chauvinière à Nantes (durée : 6 mois)
2. Saint-Aignan de Grand Lieu (durée : 1 an)

Une 3^{ème} campagne de mesures est prévue à partir de juillet 2022 pour une durée de 6 mois avec des mesures sur le site au Nord de la piste.



Objectif :

Une mise à jour de l'étude vers 2024-2025, lorsque le trafic atteindra une situation post-crise Covid. Les résultats seront publiés par Air Pays de la Loire et alimenteront l'Observatoire de l'aéroport.

État d'avancement de l'étude sur les dépôts de suie :



L'étude a démarré en avril 2021 pour une durée d'un an.

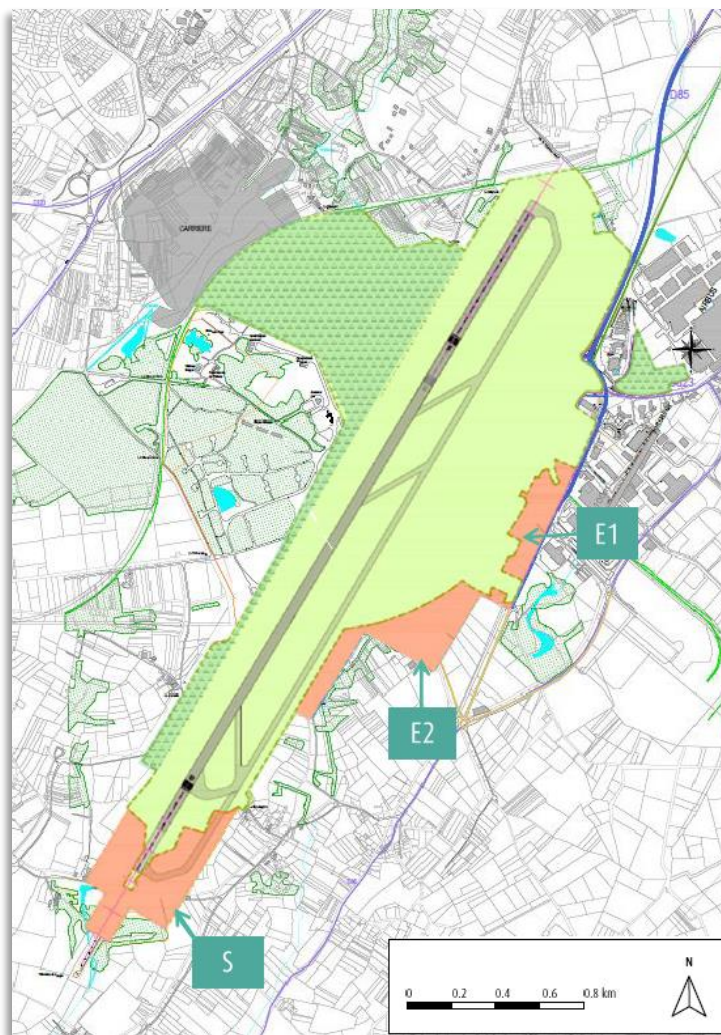
Des prélèvements et des collectes d'échantillons ont été réalisés en juin 2021 dans l'enceinte de l'aéroport.

Ils seront complétés en 2022 par des prélèvements chez des riverains.

L'objectif est de collecter et d'analyser les dépôts de suies observés chez les riverains autour de l'aéroport de Nantes-Atlantique afin d'évaluer l'existence d'un lien éventuel avec le trafic aérien et de répondre aux besoins d'information des riverains de la plateforme.

➔ Que sont les « dépôts de suie » ?

- La suie, de couleur noire, est un sous-produit de combustions incomplètes provenant de combustibles d'origine fossile et biomassique.
- Les particules de suies sont composées de carbone suie à hauteur de 50 à 70% et de carbone organique.
- Elles présentent une large diversité de taille et de composition chimique.



Emprise actuelle de l'aéroport et zone **E1** :

- Espaces naturels fortement artificialisés
- Peu d'enjeux biologiques et patrimoniaux

Secteur d'extension **E2** :

- Correspond à une zone agricole (légumineuses, graminées fourragères)

Secteur d'extension **S** :

- Caractéristiques des secteurs agricoles en déprise
- Comprend notamment :
 - Deux espèces d'amphibiens, à fort enjeu environnemental (Pélodyte ponctué, Triton Crêté)
 - Des cavités arboricoles accueillant le Grand Capricorne et d'autres espèces dont des oiseaux et chauves-souris.
 - Un bocage accueillant plusieurs espèces patrimoniales dont le Grand Capricorne et la Tourterelle des bois, d'anciennes haies
 - Deux corridors humides, des boisements en partie humides



L'essentiel :



L'étude de l'état initial de l'environnement constitue le socle de la future étude d'impact environnemental du projet.



L'état initial pourra être complété par le futur concessionnaire, qui réalisera aussi l'étude d'impact du projet :

- Cette étude d'impact définira les mesures d'évitement, de réduction et lorsque nécessaire de compensation.



Ces éléments seront soumis à l'avis du public lors de l'enquête publique préalable à la déclaration d'utilité publique du projet.



Temps d'échange n°2

Questions - réponses



**MINISTÈRE
CHARGÉ
DES TRANSPORTS**

*Liberté
Égalité
Fraternité*



direction
générale
de l'Aviation
civile

[> Sommaire](#)



05 Conclusion



Protéger la population, Protéger l'environnement



Réaménager Nantes-Atlantique



Gouvernance et transparence



- 1 . Couvre-feu
- 2 . Engagements compagnies aériennes
- 3 . Augmentation tarif TNSA
- 4 . Aide complémentaire PGS
- 5 . Délaissement
- 6 . Aide revente
- 7 . Aide mise aux normes insonorisation
- 8 . Relocalisation équipements publics
- 9 . Politique tarifaire futur concessionnaire
- 10 . Etat initial environnement
- 11 . Etude d'impacts
- 12 . Emissions de GES
- 13 . Options de piste écartées
- 15 . Allongement piste
- 16 . Décalage seuil sud
- 17 . Approches par le Nord
- 17 bis . Evitement de La Chevrolière
- 18 . Utilisation des sols
- 21 . Transports en commun
- 26 . Performance environnementale, neutralité carbone

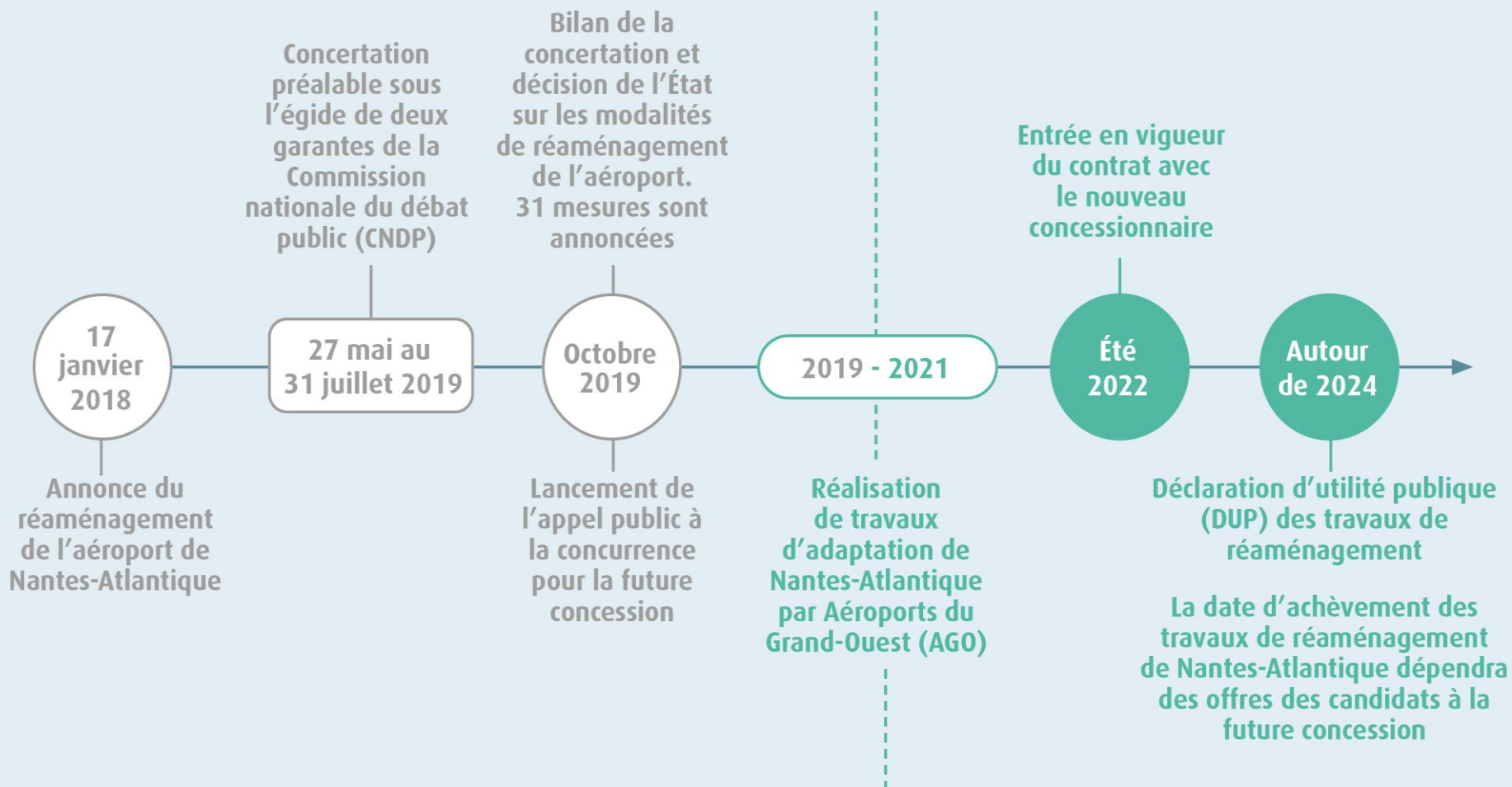
- 13 . Options de piste écartées
- 14 . Capacité aéroport
- 15 . Allongement piste
- 16 . Décalage seuil sud
- 18 . Utilisation des sols
- 19 . Qualité du service aéroportuaire
- 20 . Parvis de l'aérogare
- 21 . Transports en commun
- 22 . Absence de subvention publique
- 23 . Préfinancement des compagnies aériennes
- 24 . Travaux du concessionnaire actuel
- 25 . Amélioration du stationnement
- 26 . Performance environnementale, neutralité carbone

- 10 . Etat initial environnement
- 11 . Etude d'impacts
- 12 . Emissions de GES
- 13 . Options de piste écartées
- 14 . Capacité aéroport
- 15 . Allongement piste
- 22 . Absence de subvention publique
- 23 . Préfinancement des compagnies aériennes
- 27 . Comité de suivi des engagements
- 28 . Observatoire de l'aéroport
- 29 . Comité associant les élus
- 30 . Concertation future
- 31 . Site internet du projet

- Presque toutes les mesures sont déjà réalisées ou avancent globalement selon le calendrier prévisionnel.
- La mise en œuvre du couvre-feu est un peu décalée, celle des approches par le nord est retardée.



FRISE CHRONOLOGIQUE DU PROJET





Initié par l'Etat au titre des actions d'accompagnement territorial du projet de réaménagement de l'aéroport de Nantes-Atlantique, l'observatoire est un lieu de partage de l'information.

Objectifs de l'observatoire :

- **Apporter des éléments de compréhension** et rassembler des données consolidées sur les principaux sujets d'intérêt des riverains et de l'ensemble des parties prenantes intéressées ;
- **Objectiver les perceptions** et permettre un suivi des effets du développement de l'aéroport sur les populations et sur l'environnement ;
- **Contribuer aux réflexions prospectives** des acteurs du territoire et à l'évaluation des actions publiques mises en œuvre autour de l'aéroport dans un objectif d'aménagement durable des territoires.



Qualité de l'air et
santé



Socioéconomie



Milieus naturels et
climat



Nuisances sonores
locales et santé



Activités de l'aéroport

www.otana.fr

S'informer sur le projet et poser ses questions au maître d'ouvrage

➔ Comprendre le projet, poser une question au maître d'ouvrage :

- Le site internet du projet permet de poser une question au maître d'ouvrage (DGAC) <https://www.reamenagement-nantes-atlantique.fr>
- Le site internet de l' Observatoire territorial autour de Nantes-Atlantique : www.otana.fr (en cours de mise à jour)

➔ Suivre l'actualité du projet :

- Inscription à la newsletter du projet à partir du site www.reamenagement-nantes-atlantique.fr.
- Les points d'étape : un autre cycle de réunions publiques sera organisé en 2022 pour faire un nouveau point d'étape.

➔ Bénéficiaire des aides :

- Pour obtenir des renseignements complémentaires sur les aides ou votre dossier, vous pouvez contacter le GIP-FCNA par mail : pref-gipfcna@loire-atlantique.gouv.fr



Projet de réaménagement de
NANTES-ATLANTIQUE

Merci pour votre attention

Pour plus d'informations, rendez-vous sur :
www.reamenagement-nantes-atlantique.fr



**MINISTÈRE
CHARGÉ
DES TRANSPORTS**

*Liberté
Égalité
Fraternité*



direction
générale
de l'Aviation
civile