



Rencontre-débat
sur
l'aéroport Nantes-Atlantique

Samedi 3 décembre 2022

10h-12h

Une rencontre organisée par **Rezé Citoyenne**

en présence de :

- **Agnès Bourgeois** , Maire de Rezé
- **Claire Guiu** , adjointe coordinatrice sur l'aménagement, les paysages et l'écologie à Rezé
- **Jacques Pineau**, conseiller municipal de Rezé et conseiller métropolitain
- **Jean Claude le Masson**, Maire de Saint Aignan de Grand lieu
- **Paolo Ferreira** , Président du COCETA

Points abordés :

1. Fonctionnement de l'aéroport

2. Projet de réaménagement

3. Débat et perspectives

1. Fonctionnement de l'aéroport

PRÉSENTATION D'UN AÉROPORT ET DE SES COMPOSANTES

- 1 Accès aéroportuaire
- 2 Aéroport passagers
- 3 Espace de dégivrage
- 4 Tour de contrôle
- 5 Aires de trafic
- 6 Voie de circulation - Taxi way
- 7 Piste
- 8 Aides visuelles à la navigation/ rampes lumineuses
- 9 Aides radioélectriques à la navigation
Localizer / Glide
- 10 Services de sauvetage et de lutte incendie
- 11 Avitaillement
- 12 Service de prévention du péril animalier
- 13 Espace de drainage et d'assainissement
- 14 Abords de l'aérodrome
- 15 Hélistation
- 16 Clôtures et protection



répartition
du trafic sur
la journée
du 13
septembre
2019

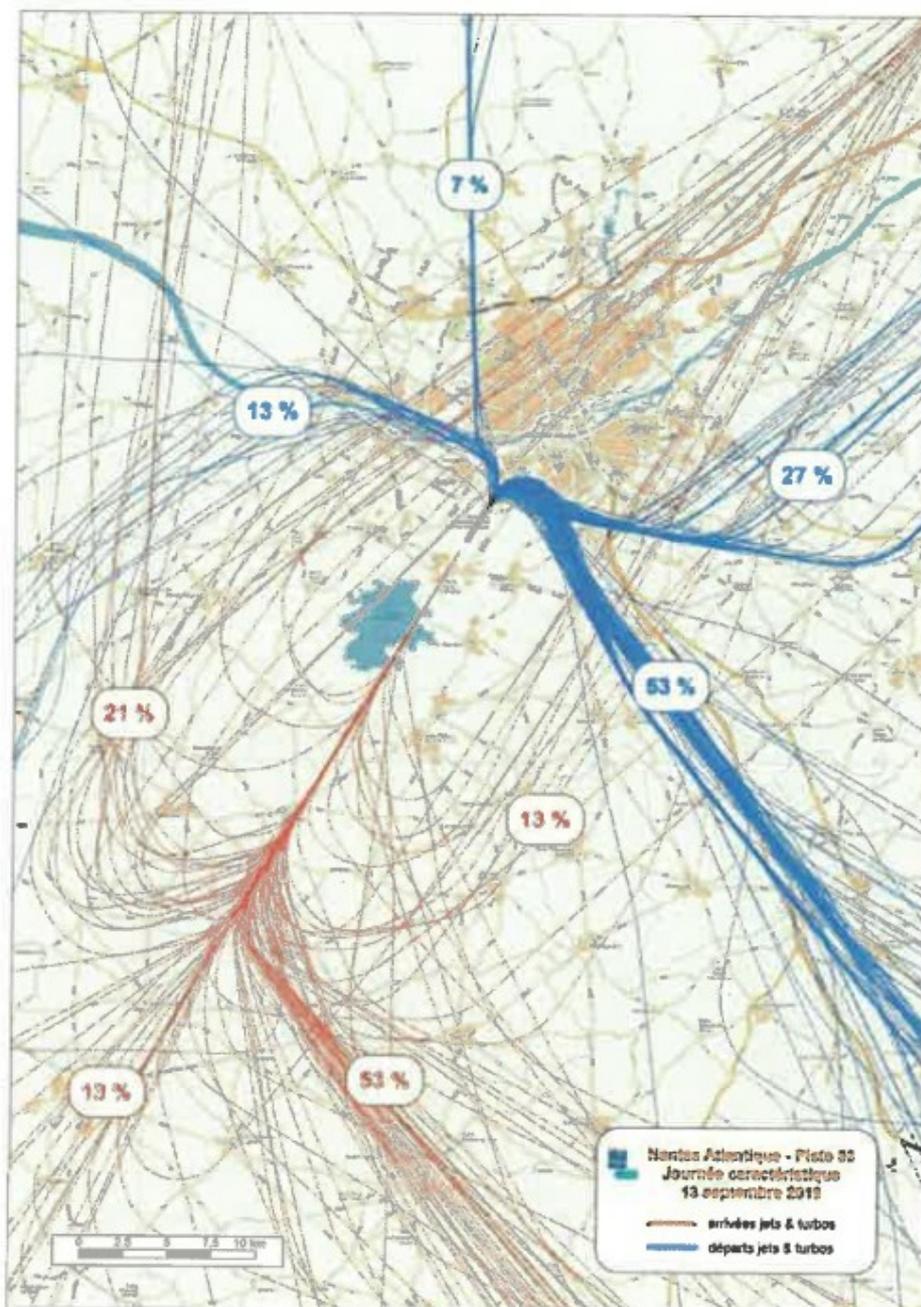


Figure 2 : répartition du trafic sur la journée caractéristique du 13 septembre 2019

Quelques données chiffrées sur Nantes Atlantique en 2019 :

63 000 mouvements commerciaux et **7,2 millions** de passagers en 2019 (1,1 millions à Brest et 850 000 à Rennes en 2018), ce qui place NA en 8ème position des aéroports français .

26 compagnies aériennes en 2019

Une **centaine** de destinations (36 à Brest, 28 à Rennes)

Une aérogare, avec un terminal unique, d'une superficie de 43 000 mètres carrés, dans un périmètre aéroportuaire de 255 ha.

Chiffres - Perspectives

- 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 :

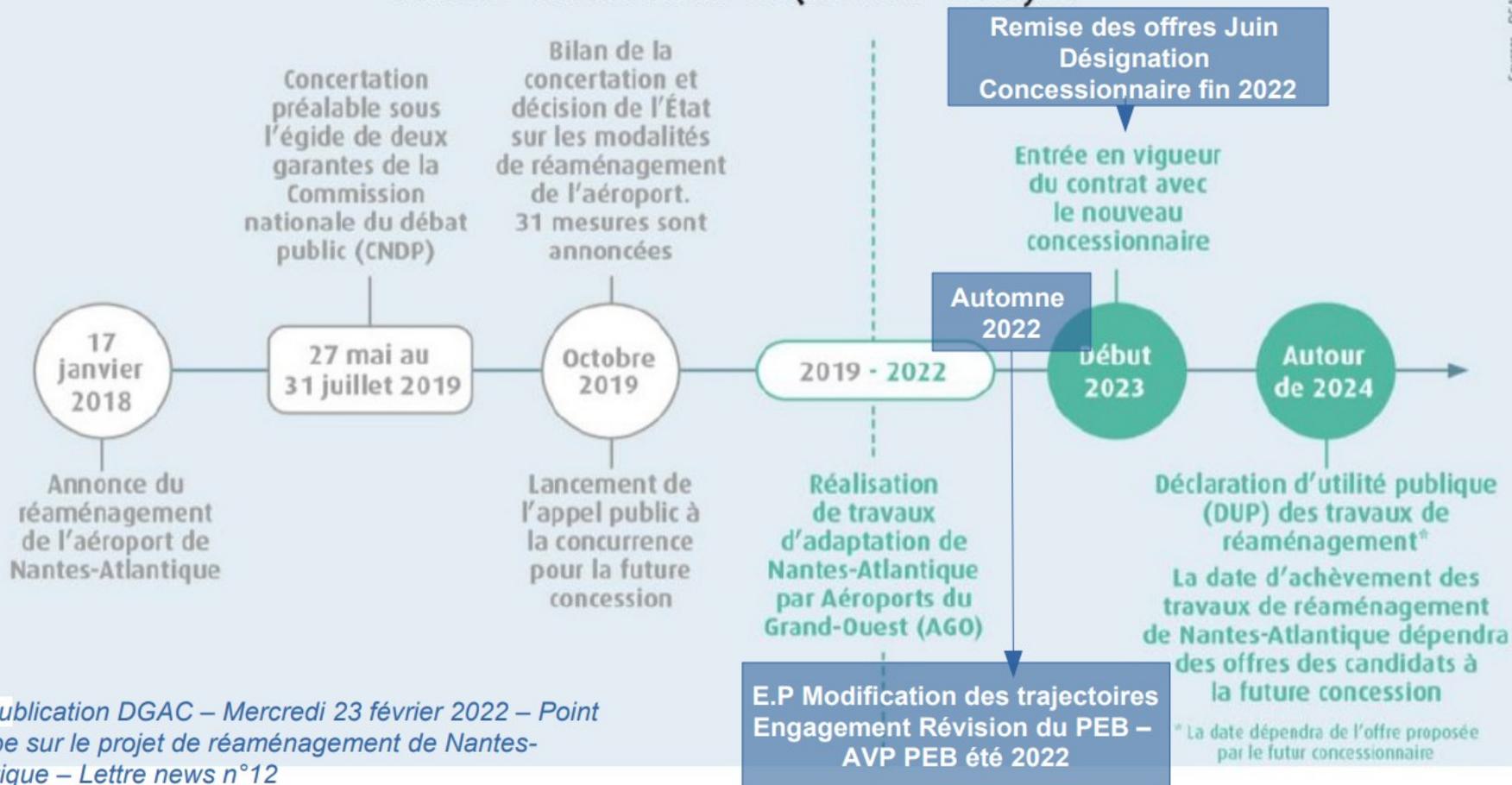
	2019 (observé)	2025	2040
Nombre annuel de passagers (en millions)	7,2	8,1 (-2%)*	10,7 (-6%)*
Nombre annuel de mouvements commerciaux mixtes (en milliers)	62,3	62,0 (-15%)*	77,3 (-13%)*

* Variation par rapport aux hypothèses de 2019.

CALENDRIER



FRISE CHRONOLOGIQUE DU PROJET



Cf . Publication DGAC – Mercredi 23 février 2022 – Point d'étape sur le projet de réaménagement de Nantes-Atlantique – Lettre news n°12

A l'issue de la concertation :

3 exigences

Protection des populations et de l'environnement

Réaménagement sobre et performant

Gouvernance ouverte

31 mesures

Protection des riverains - PPBE

Type d'action	Intitulé de l'action	Porteur	Autres acteurs	Échéance
S1	Engagements volontaires des compagnies aériennes	État et collectivités territoriales	Compagnies aériennes volontaires opérant à NA	Pendant toute la durée du plan
 S2	Politique tarifaire incitative du futur concessionnaire de NA	État	Futur concessionnaire	Mise en application en 2022
 P1	Augmentation du tarif de la TNSA	État	Compagnies aériennes opérant à NA (paiement de la taxe)	Une première augmentation de 10 à 20€ réalisée le 1er juillet 2019 Changement de catégorie de l'aérodrome inscrit en loi de finances pour 2020, permettant l'augmentation du tarif jusqu'à 40€ Augmentation tarifaire supplémentaire selon les besoins de financement
 P2	Poursuite mise en œuvre dispositif d'aide à l'insonorisation des riverains et établissements publics	État Exploitant	Membres CCAR	Pendant toute la durée du plan.
 P3	Aide complémentaire à l'insonorisation permise par le PGS	État	GIP FCNA	Mesure lancée en août 2019 La mise en œuvre se poursuit pendant toute la durée du PPBE
 P4	Droit de délaissement exceptionnel	État	GIP FCNA puis futur concessionnaire	Ouverture opérationnelle du dispositif prévue début 2021
 P5	Aide à la revente des logements	État	GIP FCNA	Ouverture opérationnelle du dispositif prévue début 2021
 P6	Aide à la mise aux normes actuelles d'insonorisation	État	GIP FCNA	En place depuis révision PGS au 1 ^{er} juillet 2019 pour une durée de 5 années.
 P7	Relocalisation d'équipements publics	Collectivités territoriales compétentes	GIP FCNA	En fonction de l'avancement des réflexions territoriales
 P8	Révision du PEB	État	Collectivités, membres CCE, riverains	2023
 O1	Allongement de 400 mètres vers le sud de la piste existante de NA	État	Futur concessionnaire	A partir de 2025
 O2	Relèvement de l'altitude de survol de Saint- de Grand Lieu (décalage du seuil de piste O3)	État	Futur concessionnaire	A partir de 2025

NEW

-  Droit commun ou mesure déjà en vigueur
-  Engagements de l'Etat (compensations exceptionnelles ou suite à la concertation de 2019)
-  **NEW** Nouvelle mesure

Protection des riverains



PPBE

✓	O3	Modification des trajectoires d'approche pour les atterrissages face au sud	État	Compagnies aériennes Concessionnaire	Premier semestre 2022
✓	O4	Si l'opportunité est confirmée, modification des trajectoires de décollage face au sud pour éviter le survol du bourg de La Chevrolière	État	Compagnies aériennes Concessionnaire	Premières études sommaires et préliminaires en 2020
✓	R1	Réalisation d'une étude d'approche équilibrée concernant la mise en œuvre d'un couvre-feu interdisant la programmation des vols entre minuit et 6h	État	Concessionnaire	Étude fin 2020/début 2021 Mise en œuvre des conclusions de l'étude avant la fin de l'année 2021
✓	C1	Étude des impacts environnementaux et sanitaires de NA (étude d'impact du projet de réaménagement)	État	Futur concessionnaire	Prévue en 2022/2023
✓	C2	Information des parties prenantes au travers du comité de suivi des engagements de l'État et des collectivités territoriales	État	Futur concessionnaire	Création du comité avant la fin de l'année 2020
✓	C3	Observation du bruit aérien au travers de l'observatoire de Nantes-Atlantique	État	Concessionnaire	T4 2020
✓	C4	Information des collectivités sur l'évolution du bruit dans le cadre des instances de pilotage du projet	État	Concessionnaire	T4 2020
✓	C5	Information du public, par le concessionnaire, sur l'évolution du bruit	État	Futur concessionnaire	Information permanente, notamment sur le site internet du futur concessionnaire et rapport publié annuellement, à compter de l'entrée en vigueur du futur contrat de concession
NEW	C6	Consolidation du système Maestro	AGO	Futur concessionnaire	2021

Protection des riverains - PPBE



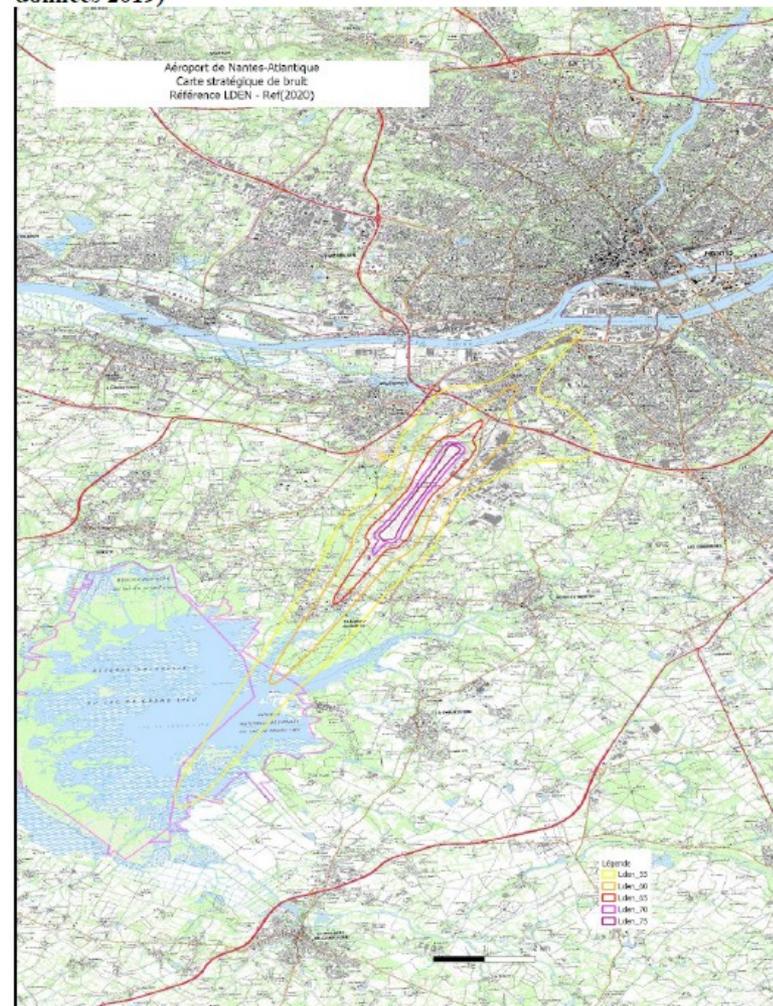
Situation de référence pour un trafic de 84 297 mouvements

Pas de prise en compte :

- des restrictions supplémentaires (couvre-feu)
- du réaménagement de l'aéroport
- des effets sur le trafic de la crise COVID-19 (pour retenir la situation maximale)

Estimation : **8 570** personnes dans des habitations soumises à un niveau $L_{den} \geq 55$ (valeur limite réglementaire)

Carte L_{den} de la situation de référence (carte réalisée en 2020, sur la base des données 2019)



Protection des riverains - PPBE

- **Aucun aéronef du chapitre 2** ne peut être exploité à Nantes-Atlantique
- Aucun aéronef du chapitre 3 (marge cumulée < 13 EPNdB) ne peut ni décoller ni atterrir entre 22h et 6h
- **Aucun aéronef ne peut atterrir ou décoller entre 0h et 6h**, sauf:
 - Vols programmés entre 21h et 23h30 retardés pour des raisons indépendantes de la volonté du transporteur
 - Vols programmés entre 6h30 et 9h anticipés pour des raisons indépendantes de la volonté du transporteur
- Vols d'entraînement des aéronefs dont la masse >5,7 tonnes interdits :
 - Du lundi au vendredi, entre 12h et 14h et entre 18h et 8h
 - Les samedis, dimanches et jours fériés
- Vols d'entraînement des aéronefs dont la masse <5,7 tonnes interdits tous les jours de 22h30 à 6h
- Essais de moteur en maintenance interdits entre 23h30 et 6h

Exceptions :

- Aéronefs effectuant des missions à caractère sanitaire ou humanitaire
- Aéronefs en situation d'urgence tenant à des raisons de vol ou de sécurité
- Aéronefs effectuant des vols gouvernementaux

Protection des riverains

Mesures de protection des riverains :

- Création du **Fonds de compensation Nantes-Atlantique (FCNA)**, conformément aux engagements du Premier ministre et aux attentes de l'ACNUSA
- Mis en œuvre par le groupement d'intérêt public « Fonds de Compensation Nantes-Atlantique » (**GIP FCNA**), installé le 17 octobre 2019, et composé de :
 - * l'État, premier financeur,
 - * Nantes Métropole,
 - * les trois communes riveraines : Bouguenais, Rezé, Saint-Aignan-Grandlieu

FCNA : 2 types d'aides à l'insonorisation :

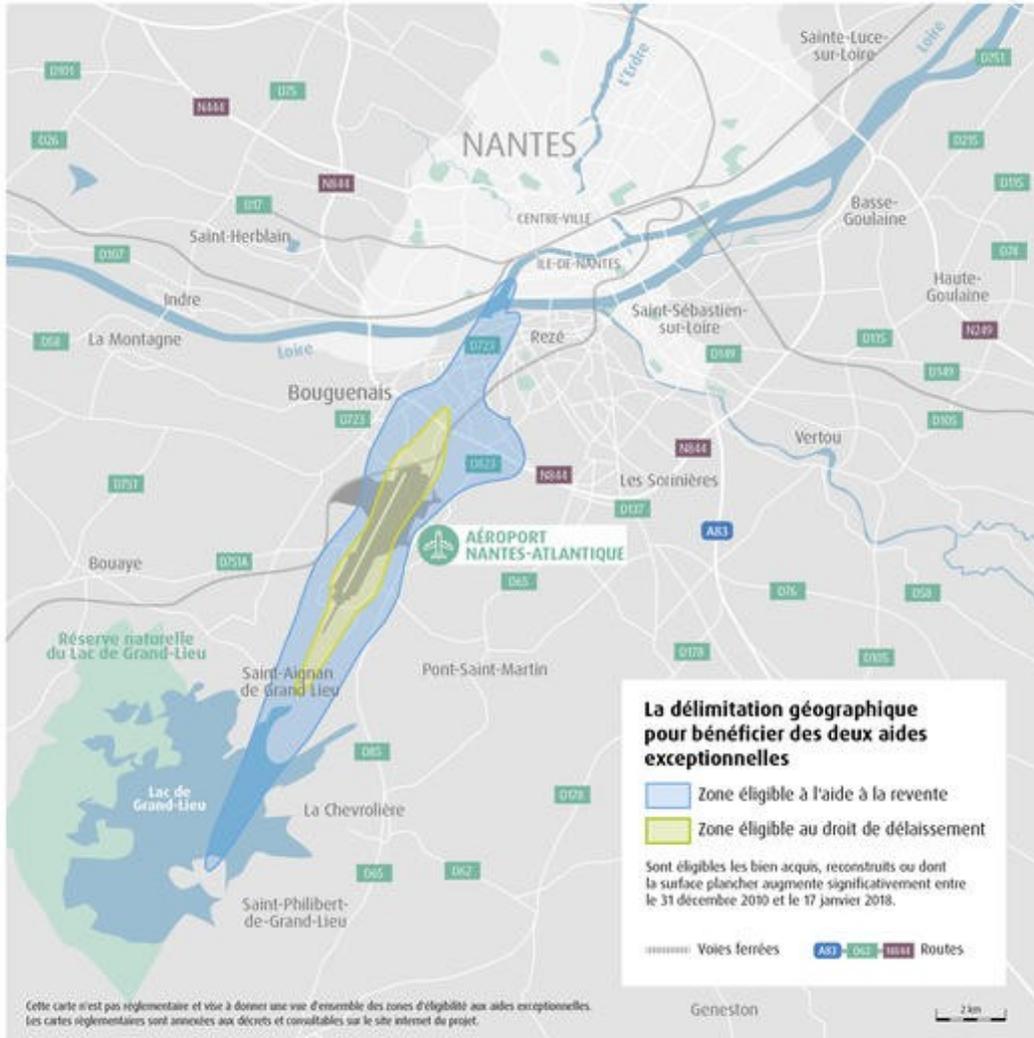
1- AIDE COMPLEMENTAIRE A L'INSONORISATION

- Pour les logements éligibles à l'aide à l'insonorisation de droit commun, le taux de prise de charge des travaux d'insonorisation est porté de 80 % à 90 %, et de 90 % à 100 %
- Le versement du complément interviendra suite au versement de l'aide de droit commun.

2- AIDE EXCEPTIONNELLE A L'INSONORISATION

- Pour des logements inclus dans le périmètre du PGS mais non éligibles à l'aide à l'insonorisation en raison du critère d'antériorité, c'est-à-dire lorsque l'habitation a été construite dans la périmètre d'un plan d'exposition au bruit (article R.571-14 du code de l'environnement)
- Biens construits après 2004, acquis par le demandeur entre la date de signature du contrat de concession entre l'État et Aéroports du Grand Ouest (31 décembre 2010) et la date de l'annonce du maintien de l'aéroport Nantes-Atlantique (17 janvier 2018).

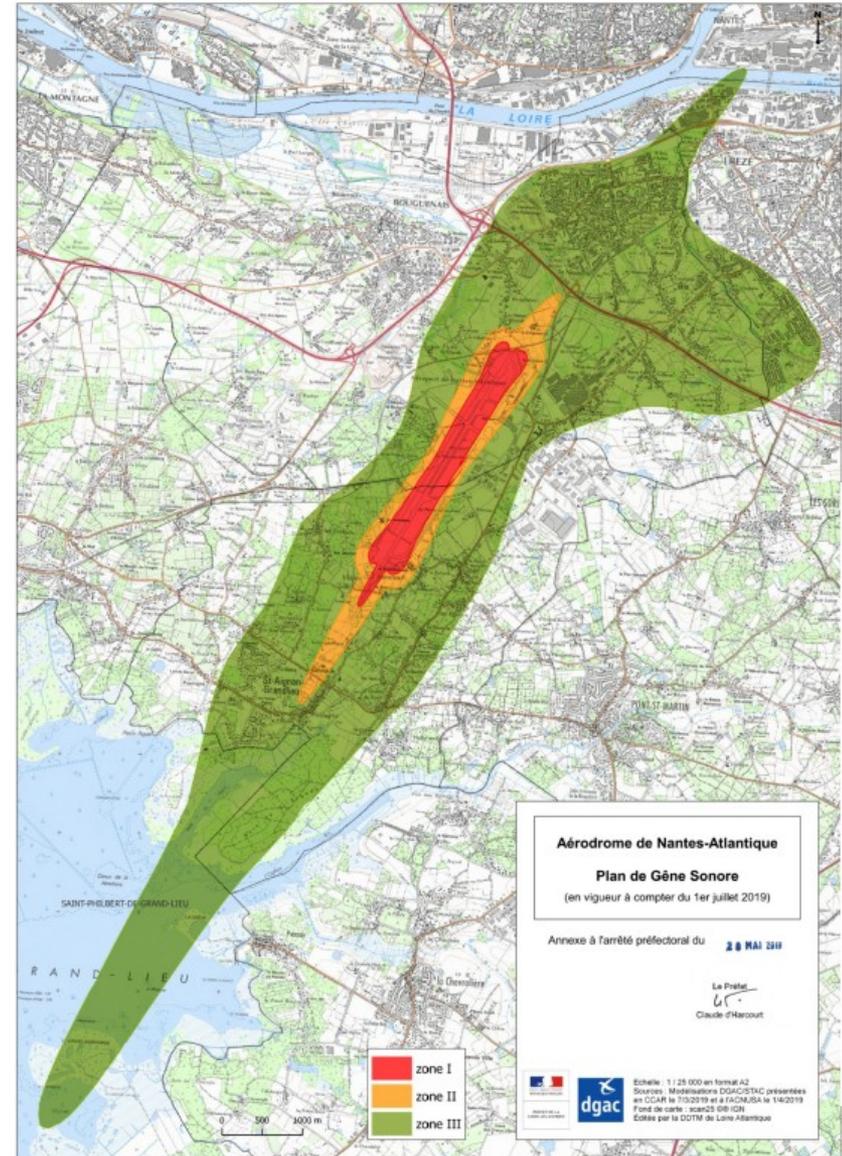
Aide à la revente



RAPPEL DES BIENS ÉLIGIBLES :

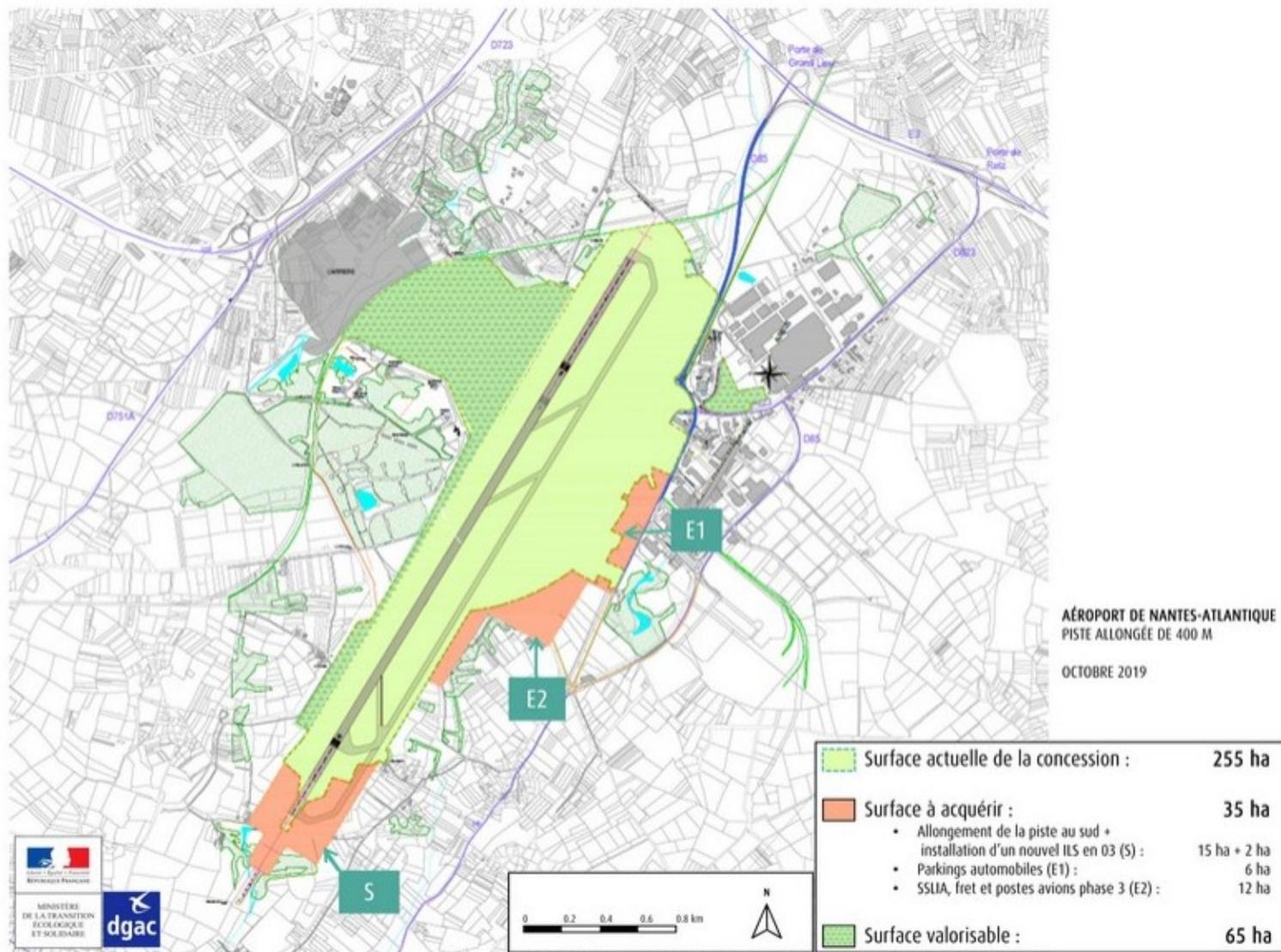
- Acquisition, reconstruction, agrandissement (supérieur à 40m²) du bien, entre le 31 décembre 2010 et le 17 janvier 2018
- Zone exposée à un bruit modéré (telle que figurant sur la carte annexée au décret) : indice Lden compris entre 55 et 62 dB
- Estimation du nombre de biens concernés : 1048
- Propriétés situées sur les communes de Bouguenais, Rezé et Saint-Aignan-Grandlieu

Protection des riverains - PGS



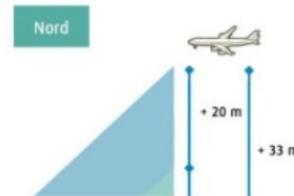
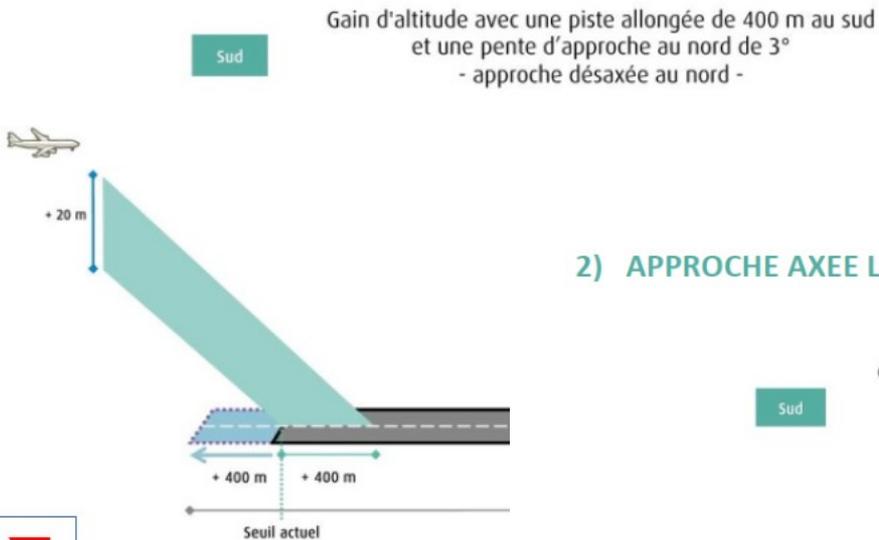
2- le projet de réaménagement de Nantes Atlantique

Allongement de la piste de 400 m : une bonne idée ?

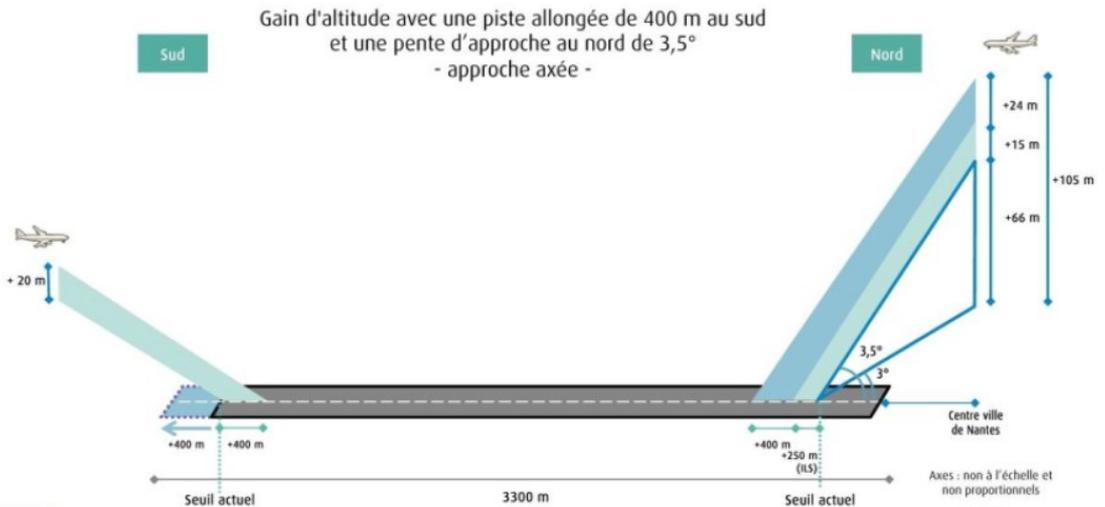


Trajectoires et pentes d'approche par le nord: des incertitudes

1) APPROCHE DESAXEE DE 13° LORSQUE LES CONDITIONS METEOROLOGIQUES SONT BONNES



2) APPROCHE AXEE LORSQUE LES CONDITIONS METEOROLOGIQUES SONT DEGRADEES (*)



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

**Décalage du seuil nord
de 650 m vers le sud**

**Couvre-feu de minuit
à 6h du matin**

**Décalage du seuil sud
de 400 m vers le nord**

**Allongement de la piste
de 400 m vers le sud**

**Part des atterrissages face au sud
Prévision 2040 : 55 %**

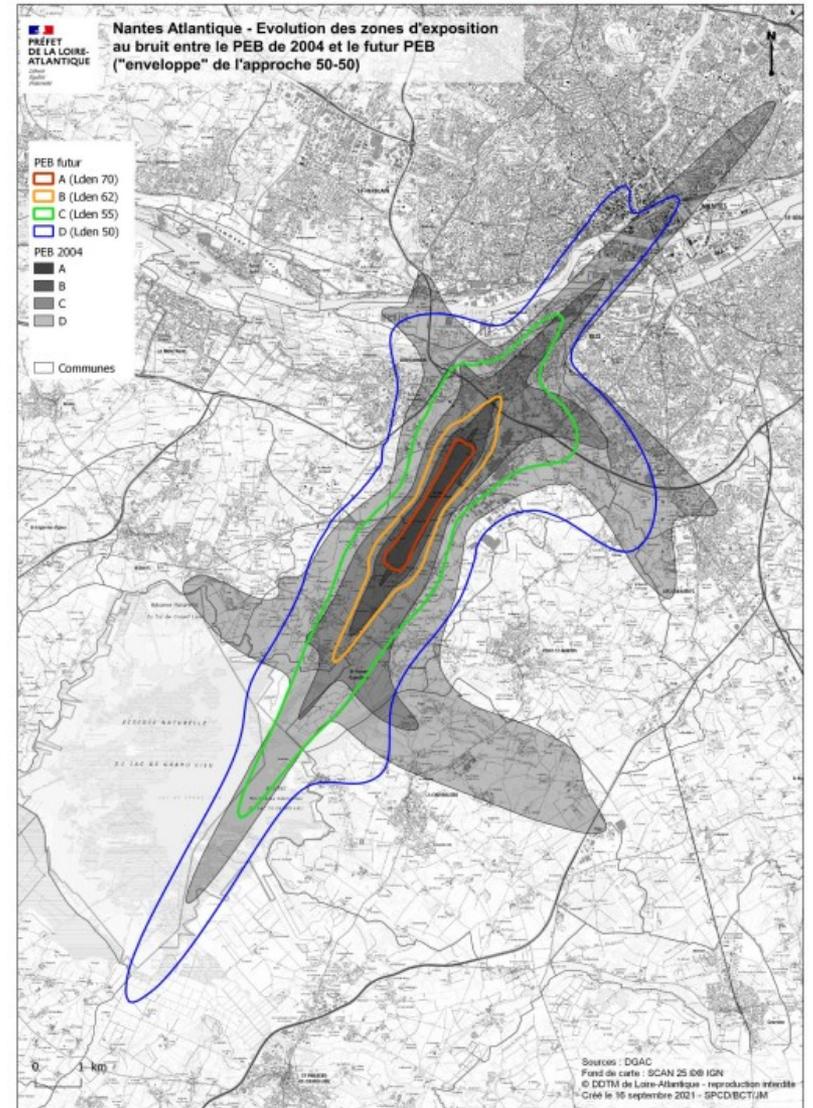
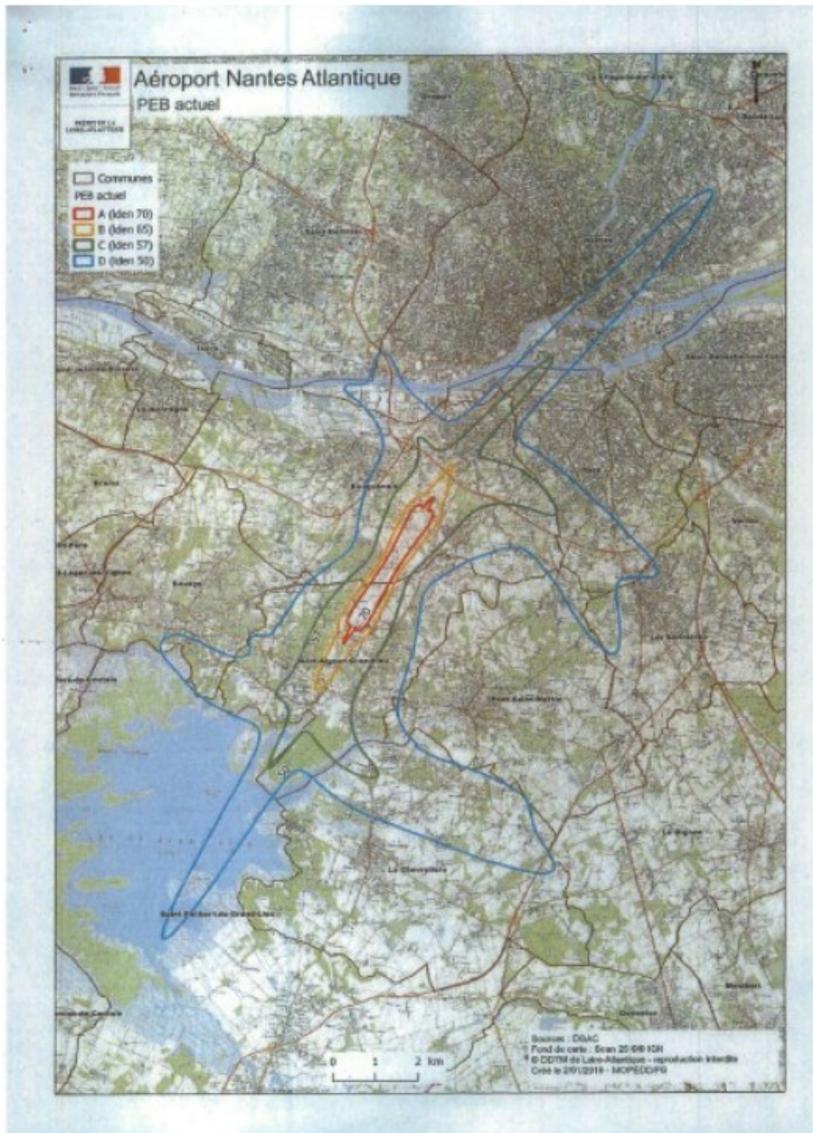
**Part des atterrissages face au nord
Prévision 2040 : 45 %**

Legend:

- Trajectoires d'atterrissage face au sud
- Trajectoire d'atterrissage face au nord
- Voie ferrée
- Surface actuelle de la concession
- Surface à acquérir

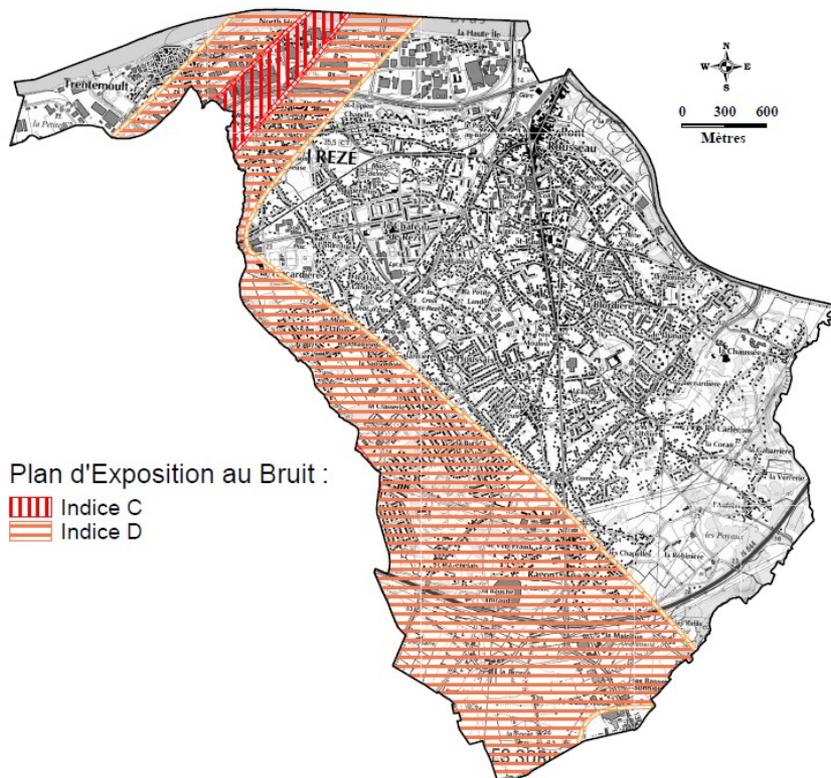
À noter que ces éléments seront affinés à l'issue de l'appel d'offre en cours pour le choix du nouveau concessionnaire de l'aéroport

Un futur PEB pour 2025



Un futur PEB pour 2025: des enjeux de prospective territoriale

Ville de Rezé - Plan d'Exposition au Bruit
lié à l'aéroport Nantes Atlantique



Limitations du droit de construire dans les zones de bruit d'un PEB
(article L112-10 du code de l'urbanisme)

	ZONE A	ZONE B	ZONE C	ZONE D
CONSTRUCTIONS NOUVELLES A USAGE D'HABITATION				
Logements nécessaires à l'activité aéronautique ou liés à celle-ci	Autorisés *			
Logements de fonction nécessaires aux activités industrielles ou commerciales admises dans la zone	Autorisés * dans les secteurs déjà urbanisés	Autorisés *		
Constructions directement liées ou nécessaires à l'activité agricole				
Constructions individuelles non groupées	Non autorisées		Autorisées * si secteur d'accueil déjà urbanisé et desservi par des équipements publics et si elles n'entraînent qu'un faible accroissement de la capacité d'accueil d'habitants exposés aux nuisances	Autorisés *
Autres types de constructions nouvelles à usage d'habitation (exemples : lotissements, immeubles collectifs à usage d'habitation)	Non autorisés		Non autorisés sauf dans le cadre d'opérations de reconstruction rendues nécessaires par une opération de démolition en zone A ou B, dès lors qu'elles n'entraînent pas d'accroissement de la population exposée aux nuisances, que les normes d'isolation phonique fixées par l'autorité administrative sont respectées et que le coût d'isolation est à la charge exclusive du constructeur	
EQUIPEMENTS PUBLICS OU COLLECTIFS				
Création ou extension	Autorisée * s'ils sont nécessaires à l'activité aéronautique ou indispensables aux populations existantes		Autorisée *	Autorisée *
INTERVENTIONS SUR L'EXISTANT				
Rénovation, amélioration, mesure ou reconstruction des constructions existantes			Autorisée * sous réserve de ne pas accroître la capacité d'accueil d'habitants exposés aux nuisances	
Opérations de réhabilitation et de réaménagement urbain	Non autorisées		Autorisées * sous réserve de se situer dans un des secteurs délimités pour permettre le renouvellement urbain des quartiers ou villages existant, à condition de ne pas entraîner d'augmentation de la population soumise aux nuisances sonores	Autorisées *

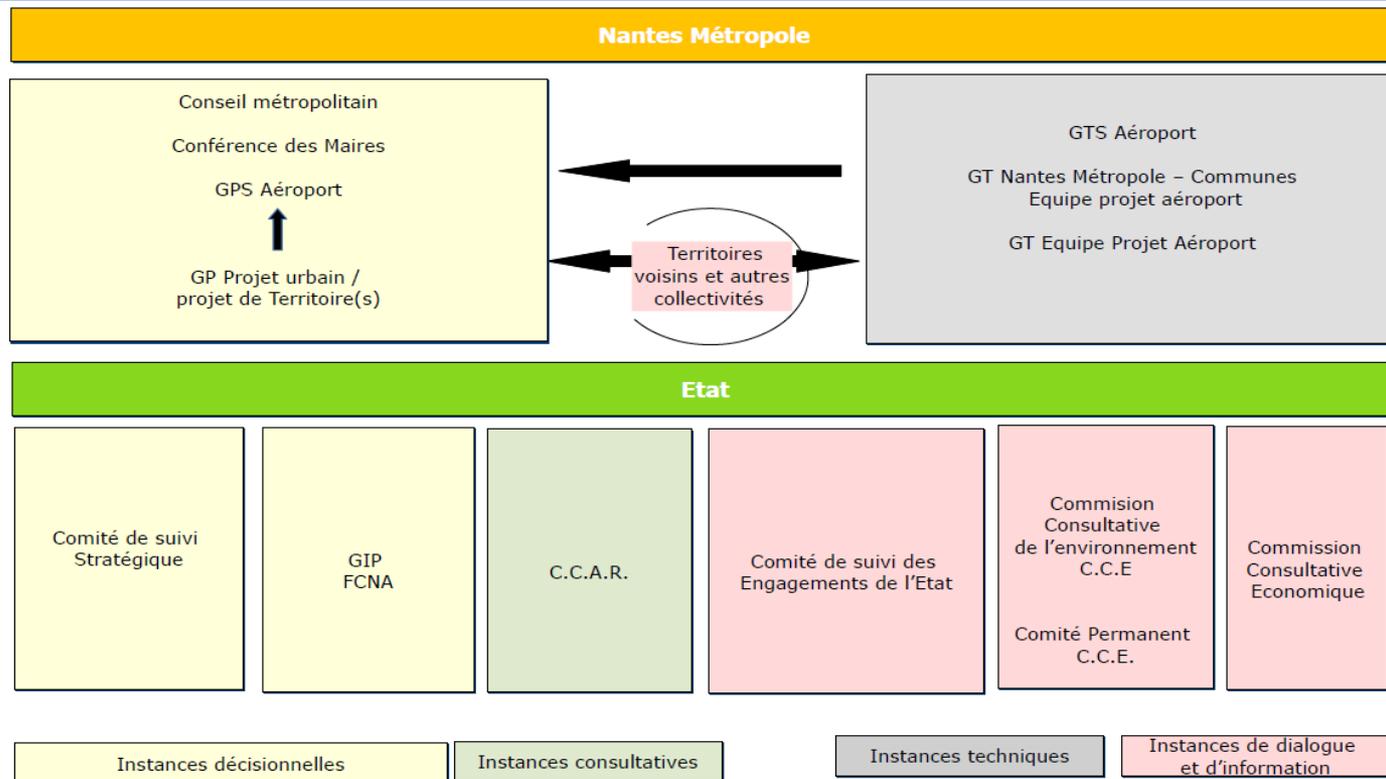
* sous réserve d'une isolation acoustique et, le cas échéant, de l'information des futurs occupants

Porter à connaissance des cartes de bruit stratégique : été 2021

Document évolutif dans l'attente de la procédure de révision du PEB (tenir compte ajustements trafic CT, MT, LT)

Gouvernance : transparente ?

Modalités de Gouvernance Aéroport Nantes - Atlantique



3-Débat :

peut-on réaménager un aéroport sans tenir compte de la santé de la population et des impératifs écologiques ?

Hausse exponentielle annoncée du trafic aérien, entrée en service d'appareils moins bruyants et moins polluants*doit-on considérer l'augmentation de la capacité d'accueil des aéroports comme inéluctable ?*

Nantes Atlantique , un seul aéroport pour le Grand Ouest ?

L'attractivité de la Métropole Nantaise passe t-elle nécessairement par une forte augmentation des capacités d'accueil de son aéroport ?

Dans le grand Ouest , d'autres aéroports ne peuvent-ils pas assurer une partie des liaisons aériennes en participant ainsi à un rééquilibrage entre la Métropole et les autres territoires ?

Mobilités : un grand aéroport international entraîne une concentration des flux de circulation vers la Métropole Nantaise et l'utilisation de son périphérique ; on doit ajouter une demande hypertrophiée en stationnement ;
quelles solutions alternatives à l'usage des véhicules motorisés individuels ?

Aménagement : Un aéroport à la superficie étendue consomme plus d'espaces au détriment de l'agriculture et/ou des espaces naturels ; à l'heure de l'objectif national du Zéro Artificialisation Nette , peut-on accepter un projet « dérogoaire » parce que aéroportuaire ?

*La démarche **E** (éviter) **R** (réduire) **C** (compenser) ne trouve-t-elle pas sur ce projet tout sa pertinence ?*



Pour accéder au support de la rencontre et à la synthèse des échanges :

consulter le site de Rezé Citoyenne :

<https://rezecitoyenne.fr/>