

3^{ème} rapport intermédiaire de la concertation continue

Réaménagement de l'aéroport Nantes Atlantique

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

BILAN RELATIF A LA CONCERTATION CONTINUE SUR L'ANNEE 2023

Sylvie HAUDEBOURG
Brigitte FARGEVIEILLE

Date de remise du rapport, le 29 mars 2024



Sommaire

Sommaire	2
Préambule	3
Les dates clefs de la concertation sous l'égide de la CNDP	3
La mission des garantes.....	3
1. Fiche d'identité du projet.....	4
2. Rappel des engagements pris par le responsable de projet à la suite de la concertation préalable	6
3. Actualités liées au projet et évolutions.....	8
3.1. Le contexte de l'aviation aérienne	8
3.2. L'année 2023.....	8
3.3. Etat de la mise en œuvre des 12 recommandations faites par les garantes à l'issue de la concertation préalable de 2019	9
4. Que s'est-il passé en 2023 en matière de participation ?	14
4.1. Les données clés de l'avancement du projet et de la concertation continue en 2023.....	14
4.2. Les échanges des garantes avec les parties prenantes et le maître d'ouvrage en 2023.....	16
4.3. Le suivi des engagements du porteur de projet	16
4.4. L'avis des garantes sur le déroulement de la concertation	20
5. La suite de la concertation continue	21
6. Préconisations des garantes sur la suite de la concertation continue et demande de précisions au responsable de projet	21
Annexes.....	23
Annexe 1 - Nomination des garantes pour la concertation continue	23
Annexe 2 – Rappel des préconisations des garantes – août 2019.....	25
Annexe 3 – Rappel des engagements de l'Etat – octobre 2019	28
Annexe 4 – Echanges avec le COCETA – 2023.....	32
Annexe 5 – Préconisations des garantes – novembre 2023.....	36

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°3 des garantes couvrant la période du 1^{er} janvier au 31 décembre 2023. 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 troisième 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 Fargevieille 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 Fargevieille et Sylvie Haudebourg
- 4 janvier 2022 : publication du 1^{er} rapport intermédiaire des garantes (période 2020-2021)
- 20 février 2023 : publication du 2^{ème} rapport intermédiaire des garantes (période 2022)

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.

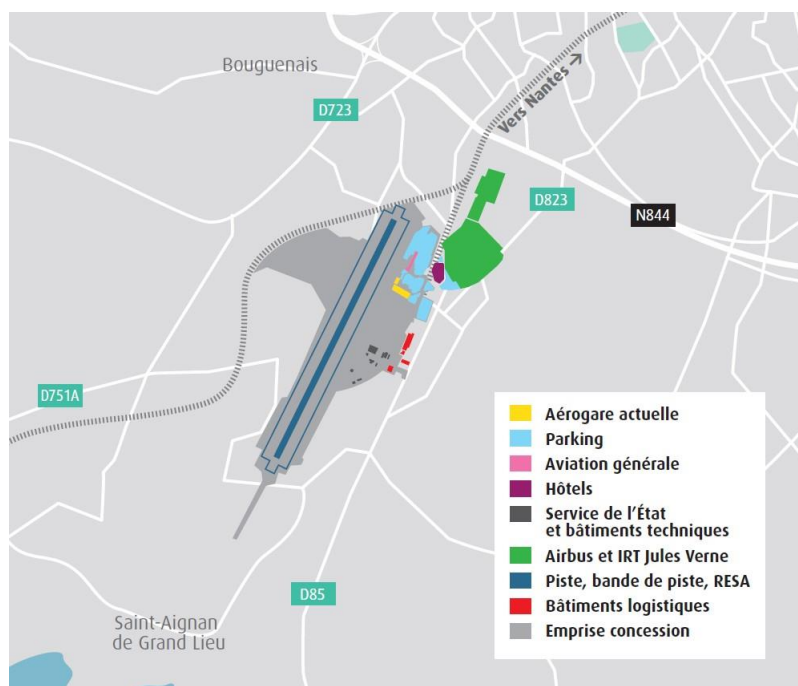
Par ailleurs différents services de l'État en région étaient également présents tout au long de la préparation de la concertation et de sa mise en œuvre, en particulier la préfecture des Pays-de-la-Loire.

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 m².

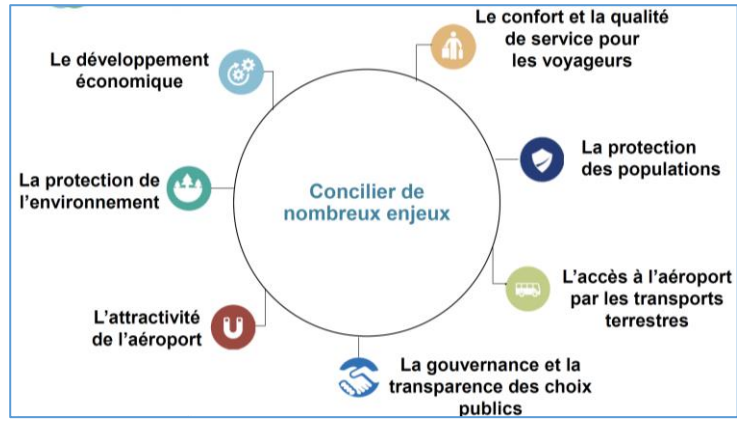


Source : DGAC

Objectifs du projet

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

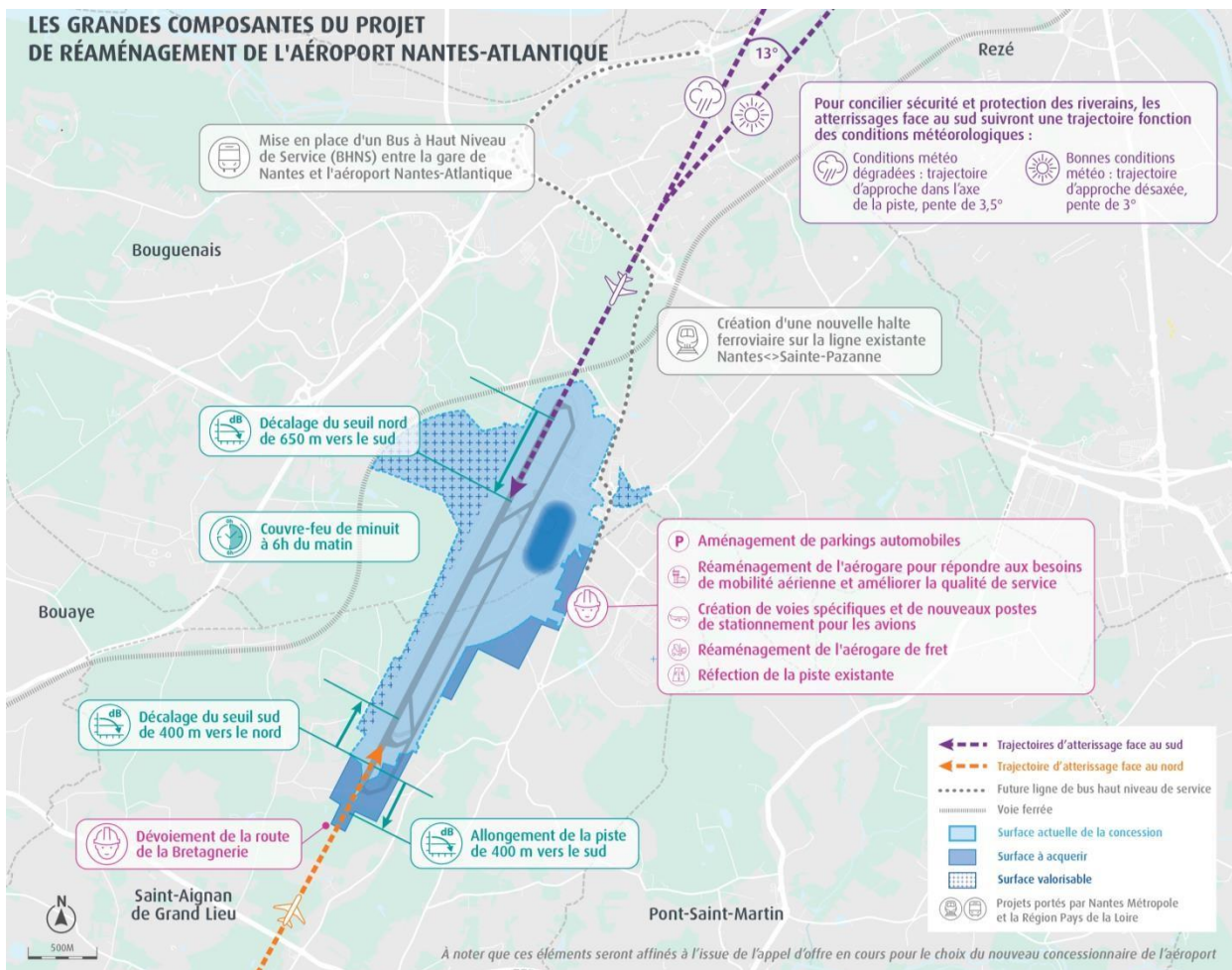


Source : DGAC

Caractéristiques du projet suite à la concertation préalable et jusqu'à mi 2023

Le projet prévoit :

- un allongement de 400 mètres de la piste d'atterrissage ; **cette opération a été abandonnée fin 2023**
- la modernisation de l'aérogare et son agrandissement afin d'améliorer la qualité de service et permettre d'accueillir davantage de passagers ;
- la création de nouveaux postes de stationnement pour les avions ;
- la mise en place de la procédure dite « double approche » pour les atterrissages face au sud ; **cette opération 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 vu de fin 2023

L'abandon de la procédure de renouvellement de la concession lancée en 2019 a modifié le planning du projet. A ce stade, le calendrier est le suivant :



Source : DGAC

Coût du projet

L'Etat a estimé que le coût du projet de réaménagement décidé à l'issue de la concertation préalable de 2019 se situe autour de 450 M€ HT.

Le coût du projet sera connu à l'issue d'un appel d'offres que conduit la DGAC afin de choisir le nouveau concessionnaire, lequel réalisera les travaux de réaménagement et exploitera l'aéroport Nantes- Atlantique. Le projet sera financé dans le cadre d'un contrat de concession entre l'État et une société ou un consortium sélectionné au terme d'une procédure de mise en concurrence (appel d'offres).

2. Rappel des engagements pris par le responsable de projet à la suite 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 prend des engagements qui se traduisent par 31 mesures (annexe 3). sur la protection des populations riveraines et des populations survolées, sur la protection de l'environnement, sur un réaménagement sobre et adapté aux besoins de mobilité des habitants et des entreprises du territoire, sur la gouvernance du projet et les modalités de suivi et d'information

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

- **un bilan de qualité, qui répond point par point aux préconisations faites par les garantes, et justifie de façon explicite les critères qui ont 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 prévu par la DGAC dans sa décision de 2019

Pour rappel, la mise en œuvre de la décision DGAC du 28 octobre 2019 s'organise dans le cadre de plusieurs instances :

- Un « groupe contact » associant les collectivités pour les tenir informées et échanger sur le projet (initialement envisagé sous la forme d'un comité de pilotage stratégique).
- Un comité de suivi des engagements de l'Etat et des collectivités territoriales (CSEE), correspondant à l'engagement n°27.

L'objet du CSEE est d'être « le lieu de concertation et d'information privilégié entre l'Etat, les collectivités territoriales et leurs groupements, et les acteurs socioprofessionnels et associatifs intéressés par le réaménagement de l'aéroport de Nantes-Atlantique ». Il peut formuler « des recommandations à l'Etat puis, à compter de sa désignation, au concessionnaire de l'aéroport de Nantes-Atlantique, chargés de la maîtrise d'ouvrage du réaménagement ». Il est défini comme « complémentaire à la démarche Atelier des Territoires, vivre et travailler à proximité de l'aéroport de Nantes-Atlantique et autour du lac de Grand-Lieu, lancée le 14 octobre 2020 et animé par la direction départementale des territoires et de la mer (DDTM) ». Il réunit des élus, les services de l'État, les chambres consulaires, des associations de riverains, des associations environnementales, des organisations professionnelles et syndicales.

- La commission consultative de l'environnement (CCE) de l'aéroport de Nantes-Atlantique

La commission consultative de l'environnement (CCE) est l'instance de dialogue entre les parties prenantes de l'aéroport sur les questions d'environnement : associations de riverains, associations de protection de l'environnement et du cadre de vie, collectivités territoriales, professions aéronautiques. Elle relève du code de l'environnement (article L571-13). Elle est consultée pour toute question d'importance relative à l'aménagement ou aux incidences de l'exploitation de l'aéroport. Son avis est demandé pour toute modification ou révision du plan d'exposition au bruit (PEB) de l'aéroport. Elle a la capacité de saisir l'Autorité de contrôle des nuisances aéroportuaires (ACNUSA). Les supports et comptes rendus sont publics.

- Un « observatoire de Nantes-Atlantique » (engagement n°28) chargé d'étudier les effets de la présence de l'aéroport sur le territoire, comportant un 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 nouveau concessionnaire mette en place « une politique de dialogue, de concertation et d'information adaptée aux enjeux du projet et à la bonne insertion de l'aéroport dans son

environnement humain, environnemental et économique. », avec en particulier : une plateforme numérique d'échange avec le public, afin de répondre aux questions sur l'aéroport, une instance de dialogue avec les riverains et les acteurs du territoire de proximité de l'aéroport.

3. Actualités liées au projet et évolutions

3.1. Le contexte 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 ailleurs, les acteurs du transport aérien ont élaboré une feuille de route de décarbonation, avec un "engagement aspirationnel de long terme" pour le zéro émission nette de CO² pour le transport aérien international. Dans ce contexte, le recours aux carburants d'aviation durable (SAF), et la mise en œuvre des autres leviers de décarbonation devraient modérer la demande de voyage, par l'effet-prix de leur coût sur le billet d'avion.

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

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

source : DGAC

Soit une baisse, à l'horizon 2040 et par rapport aux prévisions de 2019, de 19% en termes de nombre de passagers, et de 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 2023

L'année 2023 présente quelques caractéristiques notables :

- Selon les chiffres communiqués par Vinci Airports¹, le trafic en passagers de Nantes Atlantique s'est établi à 6,5 millions de passagers en 2023, soit 13 % de plus qu'en 2022 (5,8 millions de passagers), et 9,6 % de moins qu'en 2019.
Le trafic en mouvements se monte à 48 661 mouvements, soit 9,7% de plus qu'en 2022 et 23% de moins qu'en 2019.
- En septembre, l'Etat a annulé la procédure d'appel d'offres pour la remise en concession de l'aéroport de Nantes-Atlantique, et annoncé la relance d'un nouvel appel d'offres.
A la suite de cette annonce, le Sénat a mandaté la Commission de l'aménagement du territoire et du développement durable en vue d'une « mission flash visant à examiner la situation de l'aéroport de Nantes-Atlantique ».
- En octobre, la Préfecture de Région a mené, dans le cadre de la relance d'un nouvel appel d'offres, une phase de consultation des principaux acteurs territoriaux en vue de recueillir des propositions propres à alimenter le cadrage du futur appel d'offre, et de faire le point des attentes sur les sujets liés à la protection des populations.

¹ [https://www.vinci.com/commun/communiqués.nsf/6D529D6EECC7BC2AC1258AA6003CE67E/\\$file/vinci-airports--trafic-31-decembre-2023.pdf](https://www.vinci.com/commun/communiqués.nsf/6D529D6EECC7BC2AC1258AA6003CE67E/$file/vinci-airports--trafic-31-decembre-2023.pdf)

Cette consultation a abouti en novembre 2023, avec l'annonce de diverses mesures, dont, à court terme :

- L'abandon de l'allongement de la piste de 400m,
 - L'association des collectivités à la procédure d'appel d'offres pour la remise en concession de l'aéroport,
 - La mise en œuvre exemplaire du couvre-feu, et le renforcement des aides à l'insonorisation et des dispositifs spécifiques existants à Nantes,
 - Le lancement d'une étude indépendante sur les enjeux de santé liés à l'activité aéroportuaire, à engager d'ici fin 2023
 - La nomination d'un délégué ministériel rattaché au ministre, et chargé du pilotage du projet en lien avec le directeur général de l'aviation civile.
- En décembre 2023, le Sénat a publié le rapport sénatorial d'information fait par M. le sénateur MANDELLI au nom de la Commission Aménagement du territoire et développement durable, relatif à la modernisation de l'aéroport de Nantes Atlantique.

La préfecture de Loire Atlantique et la DGAC ont poursuivi certains des 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, ...).

Le climat local est resté tendu malgré le dispositif de gouvernance qui associe plusieurs acteurs locaux politiques et associatifs, et malgré des initiatives de dialogue et de travail avec des parties prenantes sur des sujets environnementaux (particules ultra fines, bruit, etc.), sur le bilan de l'expérimentation de la modification des trajectoires survolant La Chevrolière, et sur le bilan du plan de prévention du bruit dans l'environnement (PPBE) 2020-2024 :

D'une part du fait des incertitudes, inexplicables vu du terrain, liées à la désignation d'un nouveau concessionnaire, et qui ont mécontenté le monde économique et les collectivités territoriales, inquiets de la capacité à moderniser dans des délais raisonnables un aéroport jugé vieillissant.

D'autre part du fait des non-respects du couvre-feu, qui ont notablement augmenté à l'approche de l'été et restent nombreux. L'Acnusa (Autorité de contrôle des nuisances aéroportuaires) aurait ainsi traité, en 2023, 243 dossiers de poursuites pour non-respect du couvre-feu sur l'aéroport de Nantes Atlantique, contre 225 en 2022².

Enfin plusieurs acteurs locaux, associatifs ou individuels, soulignent un nombre d'annulations ou de détournements de vols qu'ils jugent « anormaux voire alarmants », et l'absence d'information sur l'origine des difficultés et les mesures correctives possibles.

Dans ce contexte, l'annonce d'une relance de la procédure d'appel d'offre a suscité des réactions très diverses : inquiétude face au report d'une modernisation et ses effets sur l'attractivité régionale, questions sur les possibles effets néfastes du moratoire sur la modification des trajectoires d'atterrissage par le nord, demande d'un plafonnement des mouvements d'avion et/ou d'une extension du couvre-feu ...

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.

Elles ont rencontré M. le Préfet Rigoulet-Roze en mai 2023, pour présenter leur mission de garantes et échanger avec lui sur les enjeux de la concertation continue relative au projet de réaménagement.

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 2023, des recommandations ou demandes formulées par les garantes dans leur bilan de 2019.

² Source : Ouest France – 15/01/2024

Recommandations formulées par les garants à la suite de la concertation préalable de 2019
Réponses apportées au 31/12/2023 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 2023	Observations des garants
<p>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.</p> <p>Les garantes souhaitent que l'état initial de l'environnement réalisé sur 1 année calendaire soit partagé avec les parties prenantes.</p>	<p>La DGAC a réalisé un état initial de l'environnement mis en ligne (mesure n°10) et indique que le futur concessionnaire pourra compléter l'état initial et réalisera l'étude d'impact du projet.</p> <p>A ce stade de la concertation, la préconisation reste donc à mettre en œuvre.</p>	<p>Les garantes notent, en 2022, la tenue d'ateliers thématiques Bruit et Eau dans le cadre de l'observatoire territorial autour de l'aéroport Nantes Atlantique (OTANA), et les réunions de partage autour des études portant sur la mesure des concentrations de particules ultrafines (PUF) à proximité de l'aéroport Nantes-Atlantique.</p> <p>La DGAC a poursuivi les échanges avec les parties prenantes locales en 2023 et a produit un 3^{ème} rapport intermédiaire sur les PUF.</p>
<p>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.</p>	<p>La DGAC indique avoir tenu compte des préconisations lors de la conduite du 1^{er} appel d'offres.</p>	<p>Sujet à voir avec la DGAC dans le cadre du nouvel appel d'offre relancé en 2024.</p>
<p>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.</p> <p>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</p>	<p>La DGAC a tenu compte de cette préconisation lors de son bilan d'octobre 2019 (Cf. « avis sur la décision du maître d'ouvrage » du 27 novembre 2019).</p> <p>Recommandation mise en œuvre en 2019.</p>	

Demande de précisions et/ ou recommandation formulée par les garants en 2019	Réponse du maître d'ouvrage Situation au 31 décembre 2023	Observations des garantes
<p>R4 Les garantes demandent que les engagements pris lors de l'atelier « enjeux sanitaires » du 8 juillet sur les mesures de bruit et de pollution soient mis en œuvre, et les résultats communiqués aux parties prenantes :</p> <ul style="list-style-type: none"> • La création d'un observatoire de la qualité de l'air des Pays de la Loire, • Les mesures de bruit réalisées et publiées, • Les mesures des microparticules effectuées sans tarder selon les méthodes reconnues scientifiquement. 	<p>La DGAC a tenu compte de cette préconisation (mesure28). Recommandation mise en œuvre en 2020.</p>	
<p>R5 Les garantes recommandent au maître d'ouvrage d'organiser des modalités du suivi particulières, en articulant mieux les dimensions territoriales, thématiques et globales.</p> <p>Elles l'invitent à préciser les modalités par lesquelles il s'assurera très régulièrement de l'équilibre entre les efforts et moyens mobilisés pour chacune des missions du concessionnaire.</p> <p>Elles l'invitent à inscrire dans le cahier des charges la nécessité pour le concessionnaire de mettre en place des démarches participatives pour la gestion des projets dont il projette ou décide la réalisation</p>	<p>La DGAC indique avoir tenu compte des préconisations lors de la conduite du 1^{er} 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 1^{er} 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 2023	Observations des garantes
<p>R7 Les garantes souhaitent que les sujets ci-dessous fassent l'objet d'une réponse par la DGAC, en particulier :</p> <ul style="list-style-type: none"> • La question de la pente à 3,5 degrés d'angle d'atterrissage, posée comme un moyen de réduire le bruit pour une partie des riverains • La réduction du nombre de vols • La transparence sur les trajectoires empruntées • La clarification sur l'état de l'étude d'approche équilibrée sur un couvre-feu <p>Ces questions ramènent au lien entre aéroport et attractivité du territoire, qui nécessite de favoriser les contacts entre le monde économique et les riverains, en particulier pour déterminer les impacts des exigences de couvre-feu.</p>	<p>La DGAC a tenu compte de cette préconisation lors de son bilan d'octobre 2019 (Cf. « avis sur la décision du maître d'ouvrage » du 27 novembre 2019) et lors des réunions publiques d'informations de septembre 2021 (Cf. supports de la DGAC).</p> <p>Recommandation mise en œuvre en 2019 et 2021.</p>	<p>Sujets récurrents nécessitant une mise en perspective régulière</p>
<p>R8 Les garantes estiment nécessaire que la DGAC mette en place un groupe de travail avec les compagnies aériennes et le concessionnaire pour travailler sur toutes les possibilités de réduction du bruit des avions.</p> <p>Les garantes proposent d'associer à cette démarche un panel de citoyens, à constituer, pour partager les sujets techniques ou d'exploitation et des solutions concrètes, sur la base des propositions les plus pertinentes faites durant la concertation.</p>	<p>Cette préconisation a fait l'objet d'un engagement ad hoc (mesure M2) destinée à préparer l'étude selon l'approche équilibrée préparatoire au couvre-feu.</p> <p>La DGAC indique</p> <ul style="list-style-type: none"> • que « le dialogue s'est poursuivi et une réunion entre les compagnies aériennes et les collectivités locales s'est tenue fin 2020 ». • que « les compagnies ont réalisé et doivent continuer à réaliser d'importants efforts pour respecter le couvre-feu (programmation revue à la baisse et allongement des durées de rotation des équipes pour assurer une meilleure résilience, avions de secours voire équipes de secours supplémentaires, déroutements de vols tardifs vers d'autres aéroports...) ». 	<p>Les garantes rappellent à la DGAC que leur recommandation vise à impliquer les compagnies aériennes dans un débat plus large sur la réduction des nuisances environnementales, sur les sujets qui les concernent (progrès technologiques, mesures d'exploitation).</p> <p>C'est à dire un véritable travail de fond avec les compagnies, souvent en mesure d'être force de proposition avec des solutions complémentaires aux mesures pilotées par la DGAC.</p>
<p>R9 Les garantes suggèrent aux collectivités territoriales, dont le transport fait partie des compétences, de préciser les alternatives éventuelles sans attendre la finalisation complète des études.</p>	<p>Le sujet a fait l'objet d'un « schéma directeur d'accessibilité de tous modes du secteur aéroport Nantes Atlantique » étudié de façon conjointe entre la Région, Nantes Métropole et l'Etat.</p> <p>L'option d'un bus à haut niveau de service (BHNS) entre la gare de Nantes et l'aéroport, via l'île de Nantes et la route de Pornic entre Rezé et Bouguenais, et de la création d'une halte ferroviaire a été retenue début 2021.</p> <p>Recommandation mise en œuvre en 2021</p>	

Demande de précisions et/ ou recommandation formulée par les garants en 2019	Réponse du maître d'ouvrage Situation au 31 décembre 2023	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>Recommandation mise en œuvre en 2019</p>	
<p>R11 Les garantes appellent le maître d'ouvrage à la plus grande transparence quant aux modalités permettant l'atteinte de l'objectif de l'équilibre économique de la future concession et notamment les variables, critères, hypothèses, une fois que le scénario sera définitivement retenu</p>	<p>La DGAC a à plusieurs reprises rappelé les règles de confidentialité s'appliquant à la consultation relative au renouvellement de la concession.</p>	<p>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 sera 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>Recommandation mise en œuvre en 2019</p>	

4. Que s'est-il passé en 2023 en matière de participation ?

4.1. Les données clés de l'avancement du projet et de la concertation continue en 2023

Dates clés relatives à l'avancement du projet de réaménagement

Avancement du projet

26 janvier 2023 : publication du 3^{ème} rapport intermédiaire de l'étude portant sur la mesure des concentrations de particules ultrafines (PUF) à proximité de l'aéroport Nantes- Atlantique

29 septembre 2023 : déclaration sans suite par l'Etat de la procédure d'appel d'offres pour la remise en concession de l'aéroport de Nantes-Atlantique ; cette annonce est suivi d'une phase de consultation de parties prenantes locales en octobre, dans l'objectif d'échanger sur les grands enjeux du réaménagement, et d'annonces en novembre.

7 novembre 2023 : publication par la CNDP des préconisations des garantes de la concertation pour la concertation continue qu'elles recommandent suite à l'annonce de la relance d'un appel d'offres pour la mise en concession

16 novembre 2023 : annonce par le ministre des Transports des prochaines étapes pour le projet de réaménagement, avec en particulier l'abandon de l'allongement de la piste, la refonte de la gouvernance du projet, l'association des collectivités au nouvel appel d'offre.

15 décembre 2023 : publication de l'avis d'appel public à la concurrence, notamment au bulletin officiel des annonces des marchés publics, en vue d'informer les candidats potentiels du lancement de la procédure.

Dispositions d'information et concertation

A destination des acteurs institutionnels

- La Commission consultative de l'environnement s'est réunie 2 fois, les 22 mars et 7 décembre 2023.
La réunion de mars a en particulier permis de présenter les conclusions de travaux menés par 2 groupes de travail créés sous l'égide de la CCE, l'un sur le bilan intermédiaire du PPBE 2020-2024, l'autre sur le bilan de l'expérimentation de la modification des trajectoires survolant La Chevrolière.
- Le « groupe contact » associant les collectivités pour les tenir informées et échanger sur le projet s'est réuni à une fréquence régulière mensuelle jusqu'à l'automne 2023 (pour reprendre au même rythme en 2024). Entre le 1^{er} janvier et début octobre 2023, il a été réuni à 6 reprises, dont une réunion élargie aux compagnies aériennes au sujet du respect du couvre-feu.
- Le Comité de pilotage de l'observatoire territorial autour de l'aéroport Nantes Atlantique (OTANA) : en 2023, la diffusion des données brutes de bruit mesurées aux stations du réseau de mesure MAESTRO, géré par AGO, a été mise en place en direction des membres de la CCE qui souhaitent en bénéficier, avec une fréquence trimestrielle. A l'issue du comité de pilotage de l'observatoire de mars 2023, les évolutions suivantes ont été décidées :
 - transfert de la gestion du site internet de l'observatoire du CEREMA vers le concessionnaire AGO. Ce transfert est effectif depuis janvier 2024 ;
 - actualisation des rubriques bruit/santé et bruit/qualité de l'air. L'observatoire régional de la Santé, association indépendante financée par l'État et les collectivités, a été chargé de proposer une synthèse bibliographique des publications scientifiques sur ces thématiques. Présentées en comité technique de l'observatoire le 20 février, ces synthèses seront mises en ligne d'ici fin mars 2024.
- Dans la perspective de relance d'un nouvel appel d'offres, l'État a lancé une consultation des parties prenantes durant le mois d'octobre avec pour objectif d'échanger sur les grands enjeux du réaménagement. La préfecture a ainsi conduit une vingtaine d'auditions, individuelles ou collectives, soit une cinquantaine de personnes, représentant l'ensemble des collectivités de Loire-Atlantique concernées (le département, les 24 communes de Nantes Métropoles, Saint-Nazaire, celles de l'EPCI de Grand Lieu et certaines de Sèvre et Maine agglo), le conseil régional, le monde économique, les associations de riverains ou de défense de l'environnement, les utilisateurs de l'infrastructure. Elle a aussi reçu des contributions écrites. La synthèse de ces échanges a été adressée au ministre des transports.
- Le comité de Suivi des Engagements de l'Etat (CSEE) s'est réuni le 27 janvier 2023.

A destination du public

2 réunions publiques d'information les 7 et 9 mars 2023

A la demande des garantes, la DGAC a organisé 2 réunions d'informations sur le modèle de celles proposées en 2021 : en distanciel, avec la possibilité de poser des questions en direct lors des temps d'échanges et via un outil de recueil de questions.

L'ordre du jour s'est organisé autour de l'actualité du projet (appel d'offres pour le renouvellement de la concession, couvre-feu et 1^{er} bilan de sa mise en œuvre, aides aux riverains, observations des impacts de l'aéroport) et des démarches liées aux trajectoires (retour sur l'expérimentation du virage de La Chevrolière, mise en œuvre de la double-approche, modélisation des effets des mesures de lutte contre le bruit.

La DGAC a publié le support de sa présentation, le compte rendu de chacune des réunions, et les réponses aux questions qui n'avaient pas reçu de réponses lors des réunions.

Les questions et échanges ont essentiellement portés sur :

- des points pratiques liés aux mesures réservées aux proches riverains (indemnisations, droit de délaissement, déplacement d'équipements publics, ...),
- le déroulé et la gestion de l'appel d'offres en vue du renouvellement de la concession
- les nuisances sonores en général et leur perception, avec la demande d'une analyse plus fine des trajectoires des avions et de leurs impacts,
- le couvre feu (sa possible extension, le signalement d'écarts, les pénalités infligées aux compagnies) et la possibilité d'une plafonnement du nombre de vols opérés,
- le ré-axage des trajectoires face au sud et la mise en place d'un ILS (Instrument Landing System) ou d'une autre solution par satellite,
- le sujet des pollutions atmosphériques, de leur mesure et de leur suivi,
- la demande de réunions physiques sur les communes riveraines

Informations sur le site du projet <https://www.reamenagement-nantes-atlantique.fr/> :

- 26 janvier 2023 : publication du 3^{ème} rapport intermédiaire de l'étude portant sur la mesure des concentrations de particules ultrafines (PUF) à proximité de l'aéroport Nantes
- 27 mars et 9 mai 2023 : publication des supports et synthèse des 2 réunions publiques d'information tenues les 7 et 9 mars
- Septembre à novembre 2023 : information sur la déclaration sans suite de la procédure d'appel d'offres pour la remise en concession de l'aéroport de Nantes-Atlantique, sur la consultation menée par la Préfecture et sur les annonces du ministre des Transports
- 22 novembre 2023 : publication des préconisations des garantes de la CNDP sur la concertation continue
- 20 décembre 2023 : information sur la publication de l'avis d'appel public à la concurrence (première étape de la nouvelle procédure d'appel d'offres pour la concession des aérodromes de Nantes-Atlantique et Saint-Nazaire Montoir,

De façon générale, le site du projet a été tenu à jour et intègre les divers documents mis à disposition en 2023, et les comptes-rendus des réunions qui ont eu lieu.

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

Participation du public, questions et contributions

Site internet du projet : il est comptabilisé en 2023

- 16 demandes reçues
- 11 traitées
- 5 en attente

4.2. Les échanges des garantes avec les parties prenantes et le maître d'ouvrage en 2023

Les garantes sont restées en contact avec plusieurs acteurs du territoire, de façon informelle, en 2023. 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.

Le COCETA (Collectif des Citoyens Exposés au Trafic Aérien) a adressé le 13 novembre au président de la Commission Nationale du Débat Public un courrier (annexe 4) développant plusieurs sujets, dont :

Le besoin de tenir une réunion publique en présentiel dans les plus brefs délais, pour répondre à un engagement pris par le préfet de Loire Atlantique et pour pallier les inconvénients prêtés au format dématérialisé privilégié pour les réunions publiques organisées en 2021 et 2023,

La proposition de thématiques qu'il paraît nécessaire au COCETA de traiter à cette occasion,

Le souhait que la CNDP intervienne plus sur le fond du dossier et favorise un dispositif propre à l'émergence d'un projet alternatif au maintien de l'aéroport sur son site actuel.

La CNDP a apporté une réponse circonstanciée le 27 novembre (annexe 4).

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.

Suite à l'annonce de la relance d'un appel d'offres pour la remise en concession de l'aéroport, elles ont formulé des préconisations (annexe 5) publiées le 8 novembre sur le site de la CNDP, puis sur le site du projet.

Les garantes demandent que la consultation mise en œuvre en octobre 2023 avec les parties prenantes institutionnelles et associatives, « en vue d'améliorer le projet de réaménagement sur ses diverses composantes », **soit élargie à l'ensemble du public,**.

Cela en vue d'être conforme à l'esprit de la concertation continue telle que prévue par l'article L 121-14 du code de l'Environnement et prescrite par la CNDP le 4 décembre 2019, suite aux engagements pris par l'Etat en octobre 2019 à la fin de la concertation préalable sur le projet de réaménagement de l'aéroport Nantes Atlantique.

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	Réalisé L'arrêté portant restriction d'exploitation de l'aérodrome de Nantes-Atlantique a été signé le 28 septembre 2021. Le couvre-feu est rentré en vigueur le 8 avril 2022. <i>Les garantes notent les difficultés récurrentes de respect des conditions du couvre-feu depuis sa mise en œuvre, et l'annonce du Ministre, en novembre 2023 d'une « mise en œuvre exemplaire du couvre-feu » avec l'optimisation du dispositif à droit constant et l'optimisation de la procédure de sanction.</i>
M2 - Engagements volontaires des compagnies aériennes	Réalisé Une réunion a eu lieu entre les compagnies aériennes et les collectivités locales fin 2020. Les compagnies ont par ailleurs présenté des pistes d'amélioration en groupe contact courant 2022. <i>Les garantes rappellent qu'elles ont estimé nécessaire, dans leur bilan, que la DGAC mette en place un groupe de travail avec les compagnies aériennes et le concessionnaire pour travailler sur toutes les possibilités de réduction du bruit des avions. Elles ont proposé d'associer à cette démarche un panel de citoyens, à constituer, pour partager les sujets techniques ou d'exploitation, et des solutions concrètes, sur la base des propositions faites durant la concertation.</i>

Mesure	Avancement – vu des garantes
M3 - Augmentation du tarif de la taxe sur les nuisances sonores aériennes TNSA	<p>Réalisé.</p> <p>L'arrêté interministériel du 18 janvier 2021 a porté le tarif de la TNSA applicable à Nantes-Atlantique à 30 €.</p> <p><i>A noter, fin 2022, l'allocation de moyens complémentaires pour le fonds de compensation Nantes-Atlantique (FCNA), pour financer des aides à l'insonorisation (2,5M€).</i></p> <p><i>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.</i></p> <p><i>Fin 2023, le ministre a annoncé une hausse de 25% du plafond des aides à l'insonorisation, entrée en vigueur début janvier 2024.</i></p>
M4 - Aide complémentaire à l'insonorisation	<p>Réalisé.</p> <p>Le dispositif (aide complémentaire à celle déjà permise par le plan de gêne sonore) est en place depuis le 1^{er} juillet 2019.</p>
M5 - Droit de délaissement exceptionnel	<p>Réalisé.</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><i>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.</i></p> <p><i>Au 28/03/2023 : 14 biens avaient été déclarés éligibles sur 19 dossiers déposés par les mairies ; 7 biens avaient été acquis par l'État (et 7 autres étaient en procédure d'acquisition).</i></p> <p><i>Fin 2023, le ministère a annoncé que, pour tenir compte de la hausse des coûts des travaux, les plafonds forfaitaires d'aide par pièce seraient rehaussés de 25 % d'ici fin 2023, l'objectif étant de réduire le reste à charge pour les riverains.</i></p>
M6 - Aide à la revente des logements.	<p>Réalisé.</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><i>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.</i></p> <p><i>Au 14/02/2024 : 5 dossiers éligibles sur 6 ont été déposés par les pétitionnaires auprès du GIP FCNA.</i></p> <p><i>La DGAC indique qu'au regard du dynamisme du marché immobilier sur le territoire de la Métropole, il n'a 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.</i></p> <p><i>Fin 2023, le ministère a annoncé que, pour tenir compte de la hausse des coûts des travaux, les plafonds forfaitaires d'aide par pièce seraient rehaussés de 25 % d'ici fin 2023, l'objectif étant de réduire le reste à charge pour les riverains.</i></p>
M7 - Aide à la mise aux normes actuelles d'insonorisation	<p>Réalisé.</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>

Mesure	Avancement – vu des garantes
M8 - Relocalisation d'équipements publics.	<p>En cours</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. Une seconde phase d'étude est prévue avec l'appui de Nantes-Métropole et du Conseil départemental (collège).</p> <p><i>Au printemps 2023, les études conduites sur les communes de Bouguenais et de Saint-Aignan de Grand Lieu sont arrivées à terme.</i></p> <p><i>Concernant la réflexion pour relocaliser le collège Marie Marvingt à Bouguenais, un site de relocalisation potentielle a été identifié, sans recueillir de consensus entre les collectivités.</i></p> <p><i>Concernant les établissements scolaires de Saint-Aignan de Grand Lieu, les études environnementales conduites sur les sites potentiels de relocalisation ont conclu 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.</i></p>
M9 - Politique tarifaire du futur concessionnaire.	<p>En cours.</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><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>Réalisé.</p> <p>L'étude est en ligne depuis janvier 2020.</p>
M11 - Etude des impacts environnementaux et sanitaires.	<p>En cours.</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^{ème} rapport en 2023. L'observatoire territorial autour de l'aéroport Nantes Atlantique (OTANA) a organisé des ateliers thématiques « bruit » et « qualité de l'eau » en novembre 2022.</p> <p><i>Les garantes notent que la DGAC anime des échanges sur les sujets environnementaux 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>Réalisé</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>Réalisée</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>Réalisé</p> <p>L'Etat a retenu, pour l'appel d'offre sur la concession, un dimensionnement pour l'accueil de 11,4 millions de passagers par an à l'horizon 2040, avec des réserves foncières pour accueillir jusqu'à 15 millions de passagers par an, le cas échéant.</p>
M15 - Allongement de la piste existante	<p>Abandonné</p> <p>L'Etat a retenu cette mesure en 2019, pour le 1^{er} appel d'offre sur la concession, l'allongement de 400m de la piste existante vers le sud, accompagné de diverses mesures.</p> <p><i>Cette mesure a été abandonnée fin 2023 dans le cadre de la relance de la remise en concession de l'aéroport.</i></p>
M16 - Relèvement de l'altitude de survol de Saint-Aignan-Grand lieu.	<p>En cours</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><i>Cette mesure est maintenue.</i></p>

Mesure	Avancement – vu des garantes
M17 - Scenario privilégié pour les trajectoires d'approche.	<p>Suspendu à court terme</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 »).</p> <p>Avant toute mise en place, ce scénario doit être soumis à l'avis du public puis à l'avis de la CCE.</p> <p><i>Les garantes notent que la réalisation effective de cet engagement est conditionnée à la mise en place d'un système de guidage ILS, d'une enquête publique et une autorisation réglementaire. L'avis donné en juin 2022 par l'Autorité Environnementale élargit le périmètre de l'évaluation environnementale nécessaire. Les garantes ont 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.</i></p> <p>Le ministère a décidé fin 2023 un moratoire sur la modification des trajectoires d'atterrissage par le nord.</p>
M17 bis - Eviter le survol de la ville de La Chevrolière	<p>Expérimentation terminée. Suite de la mesure à préciser</p> <p><i>l'Etat s'est engagé à modifier les trajectoires des décollages face au sud pour éviter le survol de La Chevrolière. Les études techniques préparatoires ont été réalisées. Début 2021, des 1^{ères} discussions ont eu lieu avec les maires. Les élus ont confirmé leur souhait d'étudier le projet de manière plus approfondie, avec une phase d'expérimentation préalable et une campagne de mesures du bruit. La phase d'expérimentation a été menée au 3-ème trimestre 2022, et a suscité des oppositions fortes sur Saint-Philbert-de-Grand-Lieu. L'analyse de l'expérimentation conditionne la décision finale, sachant que toute modification serait soumise à une enquête publique et une autorisation réglementaire.</i></p> <p><i>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 présentées un retour d'expérience et les différents scénarios, s'ils existent, permettant de réduire les nuisances sonores sur la Chevrolière.</i></p>
M18 - Aménagement d'ensemble de la plateforme aéroportuaire.	<p>En cours</p> <p>L'aérogare sera maintenue, modernisée et développée sur son emplacement actuel, à l'est de la piste, avec des acquisitions et des libérations foncières. L'appel d'offres tient compte de cette mesure.</p> <p><i>Les garantes notent que la réalisation effective de cet engagement est conditionnée à des études, une enquête publique et une autorisation réglementaire, portés par le futur concessionnaire.</i></p>
M 19 - Niveau de service en aérogare.	<p>Réalisé</p> <p>L'aéroport ne sera pas équipé d'aérogares différenciées selon le niveau de service. L'appel d'offres tient compte de cette mesure.</p>
M 20 - Aménagement des abords de l'aérogare	<p>En cours</p> <p>Les abords de l'aérogare feront l'objet d'un traitement paysager qualitatif, en prévoyant des espaces dédiés aux mobilités douces tout en accueillant des parkings automobiles de proximité. L'appel d'offres tient compte de cette mesure.</p> <p><i>Les garantes notent que la réalisation effective de cet engagement devra être démontrée dans la suite du projet.</i></p>
M 21 - Desserte terrestre de l'aéroport	<p>En cours</p> <p>Dans le dialogue avec les collectivités territoriales compétentes, l'aménagement de l'emprise aéroportuaire tiendra compte des projets d'amélioration de la desserte terrestre de l'aéroport par les transports en communs, la route, les taxis et, le cas échéant, par un système de navettes en autocars depuis les villes voisines.</p> <p><i>Les garantes notent que la réalisation effective de cet engagement devra être démontrée dans la suite du projet.</i></p>
M22 -Financement de la future concession	<p>En cours</p> <p>Aucune subvention publique ne sera versée au futur concessionnaire pour la réalisation des travaux de réaménagement de l'aéroport, ni pour son exploitation.</p> <p><i>Les garantes notent que la réalisation effective de cet engagement devra être démontrée dans la suite du projet.</i></p>
M23 - Préfinancement déjà verse par les compagnies aériennes	<p>En cours</p> <p>Le préfinancement apporté par les compagnies aériennes en vue de la réalisation de l'ancien projet à Notre-Dame-des-Landes contribuera à financer le réaménagement de Nantes-Atlantique.</p> <p><i>Les garantes notent que la réalisation effective de cet engagement devra être démontrée dans la suite du projet.</i></p>

Mesure	Avancement – vu des garantes
M24 - Travaux sur la plateforme d'ici fin 2021	Réalisé 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).
M25 - Amélioration du stationnement automobile d'ici fin 2021	Réalisé 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.
M26 - performance environnementale	En cours 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. <i>Les garantes notent que la réalisation effective de cet engagement devra être démontrée dans la suite du projet.</i>
M27 - Comité de suivi des engagements de l'Etat et des collectivités territoriales	Réalisé / évolution prévue ? Le comité est en place depuis mi 2020 et s'est réuni 3 fois (en 2021 et 2023). <i>Les garantes avaient noté que le comité avait vocation à durer tant que le projet n'est pas achevé ; il conviendra de préciser ce qu'il devient avec la mise en place, fin 2023, d'un Comité de l'aéroport, coprésidé par le délégué ministériel et par le Préfet de région et qui doit se réunir à échéance trimestrielle.</i>
M28 - Observatoire de Nantes-Atlantique	Réalisé Les travaux techniques de préfiguration de l'observatoire et de définition des indicateurs ont été menés à compter de l'automne 2019. L'observatoire en place depuis octobre 2020 https://www.otana.fr/ .
M29 - Comité de pilotage stratégique	Réalisé Un groupe contact associant les collectivités a été mis en place pour les tenir informées et échanger sur le projet.
M30 - Concertation après l'entrée en vigueur de la future concession	En cours 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. <i>Les garantes notent que la réalisation effective de cet engagement devra être démontrée dans la suite du projet</i>
M31 - Site internet du projet	Réalisé 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.

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

Les garantes notent plusieurs points positifs dans le dialogue local, par exemple :

Le débat tenu en CCE sur le bilan de l'expérimentation de la modification des trajectoires survolant la Chevrolière (rendu public via le compte-rendu de la CCE), et ses recommandations formulées pour « améliorer la méthode des démarches d'expérimentation, en veillant à mieux associer le territoire, notamment les élus et les populations à toutes les étapes de celle-ci, non seulement en amont pour leur préparation mais aussi dans la mise en œuvre et le bilan ».

Les garantes notent que les modalités de travail mises en place pour ce bilan, avec un groupe de travail dédié, un groupe de travail local, et l'intervention d'expertises de niveau national dans l'analyse des données recueillies, ont permis de mener de façon partagée le retour d'expérience d'une mesure demandée lors de la concertation préalable,

Toujours au sein de la CCE, la création d'un groupe de travail dédié à l'élaboration du plan de prévention du bruit dans l'environnement (PPBE) 2025-2029,

Et de façon générale l'animation des divers dispositifs de gouvernance. Les garantes rappellent toutefois que ces instances institutionnelles ne réunissent pas toutes les parties concernées et impactées par l'aéroport et le projet.

Elles saluent la démarche de consultation, en octobre 2023, des acteurs du territoire en vue d'améliorer le projet de réaménagement sur ses diverses composantes.

Elles constatent que l'observatoire territorial autour de Nantes-Atlantique (OTANA) mis en ligne depuis octobre 2020 s'est étoffé et consolide petit à petit sa vocation pédagogique sur les sujets liés au bruit, aux pollutions atmosphériques, à la biodiversité et au contexte socio démographique de l'aéroport.

Pour autant, elles regrettent que ces dispositions n'aient encore une fois concerné que les principales parties prenantes du territoire. Non seulement des associations et des collectifs de citoyens s'étant mobilisés pour la concertation préalable n'ont pas été associés ou impliqués, mais les citoyens (les riverains de l'aéroport et au delà les publics concernés par son usage) sont eux aussi restés hors du champ des consultations.

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

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

5. La suite de la concertation continue

La DGAC s'est engagée à organiser début 2024 une consultation du public complémentaire de celle organisée en octobre vis-à-vis des parties prenantes, et à associer les garantes dans l'élaboration de ses dispositions.

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

Les garantes reformulent certaines de leurs préconisations passées, comme :

- **proposer, aux acteurs associatifs et aux collectifs de riverains, des ateliers d'échange et de travail** ou des permanences sur des sujets précis liés au réaménagement, permettant de présenter les hypothèses retenues et les modélisations effectuées, les options proposées, et de confronter les points de vue, pour les sujets sur lesquels les associations et les collectifs ont développé des expertises d'usage ou techniques qu'elles souhaitent faire valoir.
- **intensifier l'utilisation du site internet du projet** pour mettre en ligne des informations sur la vie du projet, les présentations utilisées, les questions posées en réunions d'information et les réponses, les liens vers des études, etc.

Sur ce point, les garantes suggèrent d'élaborer et de faire vivre des « fiches d'informations » sur les sujets les plus récurrents et complexes : les mesures de lutte contre le bruit, les cartes de bruit, les perspectives d'évolution du guidage des avions et leurs impacts, les évolutions technologues, les synthèses des études menées (avec les hypothèses étudiées et les conclusions)...

Elles continuent d'insister sur la nécessité :

- **d'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, ...),
- **de s'adresser à tous les publics concernés par le projet de réaménagement de l'aéroport**, au titre de l'égalité de traitement.

Elles réitèrent leurs demandes faites dans leurs préconisations de novembre 2023, à engager sans attendre la désignation d'un concessionnaire de fait reportée de plusieurs années pour enfin concrétiser la mesure n°30 des engagements de 2019 :

- 1 - **mettre en place un mode projet lisible et incarné localement** pendant toute la durée de la nouvelle consultation, avec l'objectif de gérer dans la durée les interactions avec les parties prenantes et les publics du projet, **préparant et facilitant ainsi la « politique de dialogue, de concertation et d'information » du prochain concessionnaire.**

2 – **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.

3 – **tenir les publics informés des étapes de la procédure d'appel d'offres** (dans le respect des règles de confidentialité qui s'imposent), et ainsi de **poursuivre leur information et consultation tout au long de l'instruction**. Cela doit répondre aux attentes locales de garantie et de démonstration que les négociations sur le renouvellement de la concession tiennent compte des engagements pris à l'issue de la concertation préalable.

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

Nature	Mesure	Description de la mesure
Protection population & environnement	M11 - ETUDE DES IMPACTS ENVIRONNEMENTAUX ET SANITAIRES.	<p>Demande d'une étude approfondie de l'impact du projet sur l'environnement et sur la santé.</p> <p>Dans le respect du cadre posé par l'article R. 122-5 du code de l'environnement, la DGAC veillera à ce que l'étude d'impact environnemental du projet apporte des éclairages nouveaux. Les nuisances sonores, les émissions de polluants et l'impact sanitaire du projet feront l'objet d'une attention particulière :</p> <ul style="list-style-type: none"> • pour l'analyse des nuisances sonores, la prise en compte d'indicateurs complémentaires sera envisagée • concernant les émissions de polluants, l'étude tiendra compte des particules fines et ultrafines et de leurs effets sur la santé humaine ; • l'évaluation de l'impact sanitaire sera réalisée en se basant sur les méthodes d'analyse les plus récentes.
Protection population & environnement	M12 - EMISSIONS DE GAZ A EFFET DE SERRE.	<p>Attente de mieux connaître les émissions de gaz à effet de serre qui résultent des déplacements en avion, afin que les passagers aériens effectuent leurs choix de manière informée.</p> <p>Le ministère de la Transition Ecologique et Solidaire a d'ores et déjà mis en ligne un outil qui permet à chaque voyageur aérien qui le souhaite de calculer les émissions de gaz à effet de serre, dont le CO2, de ses déplacements : https://eco-calculateur.dta.aviation-civile.gouv.fr/</p>
Réaménagement ANA	M13 - OPTIONS DE PISTE ECARTEES.	Afin de ne pas exposer de nouveaux territoires et des habitants jusqu'à présent éloignés des nuisances sonores et afin de limiter l'impact du projet sur l'environnement et les terres agricoles, l'option d'une piste en « V », l'option d'une piste transversale et celle d'un allongement de 800 mètres de la piste existante ne sont pas retenues.
Réaménagement ANA	M14 - CAPACITE D'ACCUEIL.	<p>L'aéroport sera dimensionné pour permettre l'accueil de 11,4 millions de passagers par an à l'horizon 2040.</p> <p>L'aménagement prévoira des réserves foncières afin que, notamment, l'aérogare puisse être agrandie, si le trafic réel devait finalement s'avérer supérieur aux prévisions retenues par l'Etat, pour permettre d'accueillir jusqu'à 15 millions de passagers par an.</p>
Réaménagement ANA	M15 - ALLONGEMENT DE LA PISTE EXISTANTE.	<p>Afin d'améliorer la situation des habitants situés au nord de l'aéroport et, dans le même temps, de limiter l'impact du projet sur le territoire de la commune de Saint-Aignan-Grand lieu, l'Etat retient l'option d'un allongement de la piste existante vers le sud, sur une longueur de 400 mètres.</p> <p>Cet allongement permet, au total, de décaler le seuil nord de la piste de 650 mètres vers le sud. Cet allongement ne permettra pas d'accueillir des avions plus gros que ceux qui fréquentent actuellement l'aéroport de Nantes-Atlantique.</p>
Réaménagement ANA	M16 - RELEVEMENT DE L'ALTITUDE DE SURVOL DE SAINT-AIGNAN-GRANDLIEU.	Pour améliorer la situation des habitants du bourg de Saint-Aignan-Grand lieu, le seuil sud de la piste sera décalé de 400 mètres vers le nord. Cette mesure permettra d'augmenter la hauteur de survol du bourg.
Réaménagement ANA	M17 - SCENARIO PRIVILEGIE POUR LES TRAJECTOIRES D'APPROCHE.	<p>Pour les atterrissages face au sud, afin de limiter les nuisances pour les populations survolées, l'Etat privilégie un scénario central fondé sur deux approches.</p> <ul style="list-style-type: none"> - Les trajectoires actuelles, désaxées de 13° par rapport à l'axe de la piste, seront maintenues lorsque les conditions météorologiques et d'exploitation le permettront. La pente d'approche sera de 3°, comme actuellement. Un système de guidage vertical barométrique sera mis en place. Grâce à l'allongement de la piste, l'altitude de survol sera augmentée de 33 mètres au total. - Une autre procédure sera mise en place pour améliorer la sécurité en conditions météorologiques dégradées. Les avions atterriront dans l'axe de la piste, avec un système de guidage vertical (ILS). La pente d'approche sera augmentée de 3° à 3,5°. Au total, l'altitude de survol sera augmentée de plus de 100 mètres au niveau du centre-ville de Nantes.
Réaménagement ANA	M18 - AMENAGEMENT D'ENSEMBLE DE LA PLATEFORME AEROPORTUAIRE.	Pour, d'une part, limiter l'impact du projet sur l'environnement, les terres agricoles et la ressource foncière et, d'autre part, afin de préserver l'organisation des dessertes terrestres existantes, l'aérogare sera maintenue, modernisée et développée sur son emplacement actuel, à l'est de la piste. L'aménagement retenu nécessitera d'acquérir environ 35 ha de foncier et permettra de libérer 65 ha, soit un bilan net de 30 ha valorisables.
Réaménagement ANA	M19 - NIVEAU DE SERVICE EN AEROGARE.	La plupart des participants à la concertation se sont prononcés contre des terminaux différenciés selon leur niveau de service, c'est-à-dire dédiés soit aux compagnies aériennes traditionnelles, soit aux compagnies à bas coût.

Nature	Mesure	Description de la mesure
		L'aéroport ne sera pas équipé d'aérogares différenciées selon le niveau de service.
Réaménagement ANA	M20 - AMENAGEMENT DES ABORDS DE L'AEROGARE	Les participants à la concertation ont souhaité que les options mises en débat pour l'aménagement des abords de l'aérogare ne soient pas envisagées comme étant exclusives l'une de l'autre. Les abords de l'aérogare feront l'objet d'un traitement paysager qualitatif, en prévoyant des espaces dédiés aux mobilités douces tout en accueillant des parkings automobiles de proximité.
Réaménagement ANA	M21 - DESSERTE TERRESTRE DE L'AEROPORT	L'attente que l'aéroport soit bien desservi par les transports terrestres, notamment par les transports en commun, est ressorti comme une attente forte et quasi-unanime de la concertation. Dans le dialogue avec les collectivités territoriales compétentes, l'aménagement de l'emprise aéroportuaire tiendra compte des projets d'amélioration de la desserte terrestre de l'aéroport par les transports en communs, la route, les taxis et, le cas échéant, par un système de navettes en autocars depuis les villes voisines.
Réaménagement ANA	M22 - FINANCEMENT DE LA FUTURE CONCESSION	Aucune subvention publique ne sera versée au futur concessionnaire pour la réalisation des travaux de réaménagement de l'aéroport, ni pour son exploitation. Cet engagement sera inscrit, le moment venu, dans la déclaration d'utilité publique du projet.
Réaménagement ANA	M23 - PREFINANCEMENT DEJA VERSE PAR LES COMPAGNIES AERIENNES	Le préfinancement apporté par les compagnies aériennes en vue de la réalisation de l'ancien projet à Notre-Dame-des-Landes contribuera à financer le réaménagement de Nantes-Atlantique.
Réaménagement ANA	M24 - TRAVAUX SUR LA PLATEFORME D'ICI FIN 2021	Dans l'attente du renouvellement du contrat de concession fin 2021, l'Etat concédant (DGAC) veillera à ce que l'exploitant actuel prenne toute mesure nécessaire pour améliorer la qualité du service public aéroportuaire, en particulier pour fluidifier les postes d'inspection et de filtrage et le passage du contrôle à la frontière, ainsi que pour permettre l'accueil du Beluga XL à l'automne 2020.
Réaménagement ANA	M25 - AMELIORATION DU STATIONNEMENT AUTOMOBILE D'ICI FIN 2021	Pour améliorer le stationnement automobile, l'Etat veillera à ce que l'exploitant de l'aéroport prenne les mesures nécessaires en vue du maintien du système de « bloc parking » déjà expérimenté sur le P0 Est, de l'aménagement d'un parking automobiles permanent sur un terrain proche de la tour de contrôle de l'aéroport et de la mise en place d'un parking modulaire.
Réaménagement ANA	M26 - PERFORMANCE ENVIRONNEMENTALE	Pour l'ensemble projet de réaménagement de l'aéroport de Nantes-Atlantique, l'Etat vise l'atteinte d'un haut niveau de performance environnementale. A cet effet, l'Etat concédant (DGAC) imposera au futur concessionnaire : <ul style="list-style-type: none"> • que l'aéroport atteigne la neutralité carbone par exemple dans le cadre du programme international « Airport Carbon Accreditation » ; • de mettre en place une politique énergétique durable, consistant notamment à appliquer un plan de maîtrise des besoins énergétiques et des émissions de polluants ainsi qu'un plan de recours aux énergies renouvelables ; • d'obtenir la certification d'un haut niveau de performance environnementale pour toute construction nouvelle ; • de réaliser une aérogare ayant une identité architecturale de qualité et reflétant l'identité des territoires. L'Etat imposera aussi au concessionnaire des obligations particulières pour la phase de réalisation des travaux : <ul style="list-style-type: none"> • le chantier sera organisé pour minimiser l'impact des travaux, en particulier sur les territoires, l'environnement, la qualité du service public aéroportuaire ; • un plan spécifique de gestion durable des déchets de chantier sera élaboré et mis en œuvre. L'Etat complètera et précisera ces obligations en particulier à l'issue de l'enquête publique préalable à la DUP du projet de réaménagement d'ANA.
Meilleure transparence et gouvernance ouverte aux CC et aux PP	M27 - COMITE DE SUIVI DES ENGAGEMENTS DE L'ETAT ET DES COLLECTIVITES TERRITORIALES	A l'issue de la concertation publique, l'Etat prend des engagements dont la mise en œuvre relèvera soit de lui-même, soit qu'il imposera au futur concessionnaire. Pour en assurer le suivi et, au-delà, pour poursuivre le développement du projet en toute transparence, l'Etat créera un « Comité de suivi des engagements de l'Etat et des collectivités territoriales » d'ici la fin de l'année 2019. Ce comité suivra aussi les engagements que prendra l'Etat à l'issue de l'enquête publique préalable à la déclaration d'utilité publique du projet de

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

Annexe 4 – Echanges avec le COCETA – 2023



COCETA - Collectif des Citoyens Exposés au Trafic Aérien

Association apolitique, à but non lucratif, pour la protection des habitants de l'agglomération nantaise.

ESPACE VIE LOCALE, 41 RUE DES FRÈRES ROUSSEAU, 44860 SAINT-AIGNAN-GRANDLIEU

www.coceta.org



CNDP
244 Bd Saint-Germain
75007 Paris

Le 13 novembre 2023

Courrier adressé par voie postale et numérique

Copie par voie dématérialisée (liste en annexe)

A l'attention de M. Marc PAPINUTTI

URGENT : Appel à l'organisation d'une réunion d'information en présentiel sur l'aéroport de Nantes Atlantique

Monsieur le Président,

Pour faire suite aux réunions publiques organisées les 7 et 9 mars 2023 relatives à l'avancement du projet de concession de l'aéroport de Nantes Atlantique, nous sollicitons une nouvelle fois la CNDP sur l'engagement pris, avec la Préfecture des Pays de la Loire, de réaliser une réunion d'information en présentiel sur l'aéroport de Nantes Atlantique, dans un lieu central, sur l'île de Nantes par exemple, afin d'atteindre un maximum de personnes.

Il est indispensable que cette réunion d'information, soit organisée dans les plus brefs délais, après les dernières annonces du Ministre Clément Beaune concernant le projet de « modernisation de l'aéroport ». De notre point de vue, cette réunion devrait faire état :

- de l'évaluation des 17 mesures mises en œuvre sur 31,
- des conclusions de la concertation « flash » lancée par le gouvernement,
- des conclusions du rapport sénatorial s'il y a lieu,
- des orientations du projet et des mesures concrètes prises pour gérer les nuisances sonores, environnementales et celles liées à la qualité de l'air.

Bien entendu, le COCETA se mobilisera pour apporter son éclairage sur le sujet lors de cette réunion.

Pour rappel, lors des visio-conférences des 7 et 9 mars 2023, la CNDP avait présenté 6 principes essentiels pour le débat public. Trois principes au moins n'ont pas été respectés :

- **LA TRANSPARENCE** : le principe de transparence ne s'applique pas sur le projet de réaménagement de l'aéroport de Nantes Atlantique, au détriment du grand public et des 100 000 citoyens concernés. Au prétexte du « secret des affaires », l'appel d'offre relatif à la future concession, abandonné récemment, a été conduit de manière complètement opaque. L'information délivrée concernant les mesures de préservation de l'environnement et les principes de précaution ayant trait à la santé de la population sont biaisés ou faux. Cela témoigne de la volonté de la DGAC, avec l'appui de la Préfecture des Pays de la Loire, de chercher à persuader les citoyens que l'aéroport peut se développer sur son site actuel sans pour autant créer des nuisances. Elles ont pourtant conscience qu'il s'agit d'une contre-vérité. Les mesures en question portent par exemple sur l'allongement de la piste dont nous avons démontré l'inefficacité, l'actuel couvre-feu non applicable en l'état, et les mesures de « protections » qui n'en sont pas puisqu'elles proposent aux citoyens soit de quitter leur bien, soit de se confiner été comme hiver.

- **L'INCLUSION, « ALLER À LA RENCONTRE DE TOUS LES PUBLICS, pour toucher le maximum de personnes concernées par le projet et son impact sur leur environnement »** : La séance en visio du 7-mars 2023 a connu un pic de 116 personnes connectées et celle du 9 mars 2023, 81 personnes connectées au plus fort. Parmi les participants, précisons que nous retrouvons les intervenants habituels : élus, DGAC, CNDP, préfecture et associations...

197 personnes sur les 100 000 citoyens concernées...N'y a-t-il pas matière à s'interroger sur l'efficacité de la méthode employée ?!

Nous avons insisté, lors de la réunion de suivi des engagements du 27/01/2023, à laquelle avait participé Mme Haudebourg, garante de la CNDP, pour qu'une réunion publique en présentiel soit organisée. L'objectif étant d'éviter d'exclure les personnes qui ne peuvent pas suivre une visio-conférence. Il avait été annoncé, lors de la réunion publique du 7 mars, qu'une réunion d'information en présentiel serait organisée au plus tard 3 semaines après celles conduites en visio-conférence. Cette réunion a été reportée maintes fois par la Préfecture au prétexte d'une actualité sociale non favorable. La dernière échéance annoncée reportait la réunion en présentiel à début septembre. Nous attendons toujours. Nous avons saisi la Préfecture pour lui rappeler son engagement (courrier en annexe).

Pour appuyer nos propos, l'étude CSA, demandée par le SPS¹ en 2019, estime que 11 millions de Français rencontrent des difficultés avec le numérique :

- o 23 % des Français ne sont pas à l'aise avec le numérique alors que 90 % des Français possèdent au moins un appareil numérique connecté et que les trois quarts utilisent Internet quotidiennement.
- o 19 % des Français abandonnent une tâche quand elle nécessite l'utilisation d'Internet (pour un achat, une démarche administrative...).

¹ Syndicat de la presse sociale

- **L'ÉGALITÉ DE TRAITEMENT.** « toutes les contributions ont le même poids, peu importe leur auteur » : Le format retenu en visio-conférence favorise essentiellement l'information descendante et non l'échange ou l'argumentation éclairée. Sur ce dernier point, nous rappelons qu'il est indispensable que les associations puissent également donner un éclairage différent.

La CNDP a publié des préconisations en matière de concertation avec le public, après l'annonce, réalisée par le gouvernement le 29/09/2023, de relancer un nouvel appel d'offre. **LA PRINCIPALE PRÉCONISATION PORTE SUR LA MISE EN PLACE D'UN DISPOSITIF AMBITIEUX D'INFORMATION ET DE CONSULTATION DES PUBLICS. Le COCETA salue cette initiative mais réclame qu'elle soit plus ambitieuse, sur le fond et sur sa portée.** Il importe que la CNDP souligne l'incompatibilité entre le principe d'une concertation d'un mois « pour améliorer le projet » et la relance d'un dialogue citoyen. Nous estimons qu'il faut au moins 6 mois de concertation pour relancer les hypothèses d'un nouveau projet qui prend en compte les objectifs attendus d'un aéroport du Grand Ouest et sur la compatibilité de cet objectif avec le maintien sur son site actuel. En outre, la CNDP avait exprimé des réserves sur la concertation conduite en 2019 et notamment l'absence d'un scénario alternatif au maintien de l'aéroport sur son site actuel. L'allongement de la piste de 400m était l'argument de l'Etat (de la DGAC) pour rendre faussement crédible une telle hypothèse. Le COCETA a en effet démontré qu'il n'avait aucun impact sur la réduction des nuisances sonores. L'abandon de cet allongement rend caduc le scénario de maintenir l'aéroport sur son site et de développer son activité.

DÉVELOPPER L'AÉROPORT NANTES ATLANTIQUE SUR SON SITE ACTUEL EST L'ANTITHÈSE DE LA VOLONTÉ DE PRÉSERVER LA SANTÉ DE LA POPULATION. LE SOUTENIR RELÈVE DE LA TROMPERIE. Parler d'aéroport Urbain est une ineptie. Vous avez pour habitude de présenter l'intervention de la CNDP comme s'attachant à la forme plutôt qu'au fond des sujets. Cette posture n'est plus tenable car vous devez crédibiliser la démarche portée par le gouvernement sur ce dossier et vous assurer que les éléments de langage ainsi que les argumentaires seront mobilisés dans un objectif de vérité et de transparence pour un dialogue constructif. Sans intervention de votre part pour restaurer le débat public, vous pourriez devenir, sans le savoir, la caution républicaine d'un désastre environnemental et sanitaire annoncé !

Comptant sur votre intervention et celle des garantes sur ce dossier, je vous prie de bien vouloir agréer, Monsieur le Président, l'expression de ma haute considération.



Paolo FERREIRA
Président du COCETA

Copie : Madame Elisabeth Borne, Première ministre

Copie : Monsieur Aurélien Rousseau, Ministre de la Santé et de la Prévention

Copie : Monsieur Clément Beaune, Ministre délégué chargé des Transports.

Copie : Monsieur Christophe Béchu, Ministre de la Transition écologique et de la Cohésion des territoires de France

Copie : Madame Laurence Garnier, Sénatrice de Loire Atlantique

Copie : Madame Julie Laernos, Députée de Loire Atlantique (4e circonscription)

Copie : Madame Sophie Errante, Députée de Loire Atlantique (10e circonscription)

Copie : Monsieur M. Andy Kerbrat, Député de Loire Atlantique (2e circonscription)

Copie : Monsieur Yannick Haury, Député de Loire Atlantique (9e circonscription)

Copie : Madame Christelle Morançais, Présidente de Région Pays de Loire

Copie : Monsieur Michel Ménard, Président du Département de Loire Atlantique

Copie : Madame Johanna Rolland, Présidente de Nantes Métropole

Copie : Monsieur Maurice Perrion, Président de l'association des Maires de Loire-Atlantique

Copie : Monsieur Jean-Pierre Blazy, Président Ville & Aéroport

Copie : Monsieur Nils Raynaud, Directeur du projet de réaménagement de Nantes-Atlantique (DGAC)

Copie : Madame Sylvie Haudebourg, Garante de la CNDP

Copie : Madame Brigitte Fargevieille, Garante de la CNDP

Monsieur le président,

Vous m'avez adressé, au titre de l'association que vous présidez, un courrier développant plusieurs sujets :

- Vous demandez la tenue d'une réunion publique en présentiel dans les plus brefs délais, pour répondre à un engagement pris par le préfet de Loire Atlantique et pour pallier les inconvénients que vous prêtez au format dématérialisé privilégié pour les réunions publiques organisées en 2021 et 2023. Ceci dans le contexte de la relance par l'Etat d'un nouvel appel d'offres pour la remise en concession de l'aéroport Nantes Atlantique. Vous proposez des thématiques qu'il vous paraît nécessaire de traiter à cette occasion.
- Vous demandez à la CNDP d'intervenir sur le fond du dossier et de favoriser l'émergence concertée d'un projet alternatif au maintien de l'aéroport sur son site actuel, au-delà du seul dispositif ambitieux d'information et de consultation des publics préconisé par les garantes de la concertation suite à la décision gouvernementale.

Il me paraît nécessaire de rappeler que la concertation continue organisée après une concertation préalable ou un débat public décidé par la CNDP relève de l'article L.121-14 du Code de l'environnement, qui dispose que « la CNDP désigne un garant chargé de veiller à la bonne information et à la participation du public jusqu'à l'ouverture de l'enquête publique ».

Le garant de la concertation continue inscrit son action dans les valeurs et principes de la CNDP que vous avez rappelés en partie : l'indépendance vis-à-vis de toutes les parties prenantes, la neutralité par rapport au projet, la transparence sur son travail et dans son exigence vis-à-vis du responsable du projet, le respect des principes d'argumentation, d'égalité de traitement entre les parties prenantes, et d'inclusion. Son action ne porte pas sur le projet, la CNDP n'ayant pas vocation à se prononcer sur le fond des projets.

A ce titre les garantes de la concertation mènent leur mission, depuis leur nomination fin 2019, en respectant le principe d'une absolue neutralité vis-à-vis du choix des solutions et infrastructures à déployer.

D'autre part elles ont rendu compte de façon exhaustive, dans 2 bilans intermédiaires publiés sur les sites de la concertation et de la CNDP, de leurs actions et des préconisations faites à la DGAC en matière de concertation et de dialogue territorial à mettre en œuvre sur le projet de réaménagement de l'aéroport. Ces bilans remettent en particulier en perspective le choix de réunions publiques d'information en format dématérialisé, assumé en toute connaissance de ses avantages et inconvénients, et préconisé dans le cadre d'un dispositif plus large, dont nous constatons qu'il n'a pas été mis en place en totalité, à ce jour.

Je constate que vous avez pris connaissance des préconisations publiées par les garantes en novembre, à la suite des annonces ministérielles. Je prends bonne note de vos attentes en matière de dispositif d'échange à privilégier, de durée nécessaire à la relance d'un dialogue citoyen, et de sujets à aborder. Les garantes en tiendront compte dans le suivi qu'elles feront de la préparation par le Ministère et la DGAC de la concertation publique préconisée. Elles veilleront à ce que les dispositions retenues fassent l'objet d'une communication adaptée, afin de mobiliser le plus largement possible les populations impactées et concernées par le projet de réaménagement de l'aéroport.

Je vous prie d'agréer, Monsieur le président, l'expression de ma considération distinguée.



Signature numérique de Marc
PAPINUTTI marc.papinutti
Date : 2023.11.28 19:23:21 +01'00'

Marc PAPINUTTI

Monsieur Paolo FERREIRA,
Président du COCETA

Copie à :

Madame Brigitte FARGEVIELLE et Madame Sylvie HAUDEBOURG, garantes de la concertation continue portant sur le projet de réaménagement de l'Aéroport Nantes-Atlantique

Annexe 5 – Préconisations des garantes – novembre 2023

Décision gouvernementale du 29 septembre 2023 relative à la relance d'un nouvel appel d'offres pour la remise en concession de l'aéroport Nantes Atlantique Préconisations des garantes de la CNDP en matière de concertation avec le public

Le 29 septembre 2023, le gouvernement a mis fin à la procédure d'appel d'offres initiée en 2019 pour la remise en concession de l'aéroport Nantes Atlantique, et a annoncé la relance d'un nouvel appel d'offres.

Les pouvoirs publics indiquent vouloir tenir compte « des conséquences de la crise sanitaire sur le trafic, du renforcement nécessaire des exigences environnementales et, avant tout, des attentes des acteurs locaux », avec notamment « une consultation des élus et des acteurs économiques du territoire... conduite ... sous l'égide du Préfet de région pour recueillir les propositions d'amélioration à apporter au projet ».

Lors de sa visite à Nantes le 2 octobre, le ministre délégué auprès du ministre de la transition écologique et de la cohésion des territoires, chargé des transports, a précisé les enjeux soumis à discussion, dont le cadrage du futur appel d'offres, la desserte de l'aéroport, l'allongement de la piste, les enjeux fonciers, et les mesures de protection des populations (insonorisation des logements, mise en œuvre du couvre-feu, déplacement d'équipements publics).

Les garantes de la concertation sous l'égide de la CNDP saluent la volonté gouvernementale de consulter les acteurs du territoire en vue d'améliorer le projet de réaménagement sur ses diverses composantes.

Les garantes de la CNDP considèrent toutefois que **cette consultation ne peut s'arrêter aux seules parties prenantes institutionnelles et associatives** : elle doit s'accompagner d'une véritable concertation continue avec l'ensemble du public, telle que prévue par l'article L 121-14 du code de l'Environnement et prescrite par la CNDP le 4 décembre 2019, suite aux engagements pris par l'Etat en octobre 2019 à la fin de la concertation préalable sur le projet de réaménagement de l'aéroport Nantes Atlantique.

La concertation continue sur le projet de réaménagement de l'aéroport Nantes Atlantique a démarré en janvier 2020 après la publication le 28 octobre 2019 des suites données par l'Etat à la concertation préalable décidée au titre de l'article L 121-8 du code de l'Environnement et conduite du 27 mai au 31 juillet 2019. La CNDP a nommé deux garantes pour veiller à la mise en œuvre de la concertation continue.

La concertation continue constitue une phase d'information et de participation qui permet une continuité de dialogue entre le public, les acteurs impliqués et le responsable du projet. Elle permet au public de suivre l'avancement du projet ainsi que la mise en œuvre des engagements pris par le maître d'ouvrage pendant la concertation préalable (information sur les études réalisées, communication sur les étapes décisionnelles, etc.) et dans sa réponse aux recommandations des garantes.

Ainsi les garantes de la CNDP préconisent que soit mis en place un dispositif ambitieux d'information et de consultation des publics.

En effet, l'abandon de la procédure d'appel d'offres pour la concession et sa relance reportent d'autant la mise en œuvre de l'engagement n°30 de mise en place par le concessionnaire d'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 ». Cela alors que les garantes ont estimé, dans leur bilan intermédiaire au 31 décembre 2022, que les publics impactés ou concernés par l'aéroport ainsi que les collectifs mobilisés dans la concertation préalable restent à l'écart du dialogue engagé depuis 2020.

Par ailleurs, cette décision intervient dans un contexte que les garantes estiment, dans ce même bilan, tendu et de faible confiance vis-à-vis de l'État et de la Direction Générale de l'Aviation Civile.

Et cela malgré la réalisation ou l'instruction en cours de plusieurs engagements pris par le gouvernement en 2019, la tenue de réunions publiques d'information, et des initiatives de dialogue et de travail avec les acteurs locaux qui vont au-delà du dispositif de gouvernance institutionnel mis en place depuis 2020.

La CNDP demande donc à l'État, dans l'attente de la désignation d'un concessionnaire et de la concrétisation de la mesure n°30 :

1 - de mettre en place un mode projet lisible et incarné localement pendant toute la durée de la nouvelle consultation, avec l'objectif de gérer dans la durée les interactions avec les parties prenantes et les publics du projet, préparant et facilitant ainsi la « politique de dialogue, de concertation et d'information » du prochain concessionnaire.

2 – de 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.

3 – de tenir les publics informés des étapes de la procédure d'appel d'offres (dans le respect des règles de confidentialité qui s'imposent), et ainsi de poursuivre leur information et consultation tout au long de l'instruction. Cela doit répondre aux attentes locales de garantie et de démonstration que les négociations sur le renouvellement de la concession tiennent compte des engagements pris à l'issue de la concertation préalable.

S'agissant du dispositif qui sera proposé par l'État, la CNDP rappelle la nécessité de communiquer sur les objectifs de cette consultation, son organisation, le rendu qu'il en sera fait, et la façon dont les éléments issus des échanges impacteront les arbitrages.

