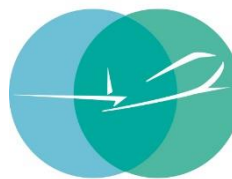


POST-CONCERTATION SUR LE RÉAMÉNAGEMENT DE NANTES-ATLANTIQUE

Compte-rendu de la réunion publique d'information du 23 septembre 2021

*Compte-rendu relu par les garantes de la post-
concertation*



Projet de réaménagement de
NANTES-ATLANTIQUE

Paris, le 28 octobre 2021

Note liminaire :

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

1. LE CONTEXTE

Quoi : Réunion publique d'information organisée dans le cadre de la post-concertation sur le projet de réaménagement de l'aéroport Nantes-Atlantique, sous l'égide des deux garantes désignées par la Commission nationale du débat public, Brigitte Fargevielle et Sylvie Haudebourg.

Quand : Jeudi 23 septembre 2021, de 19h à 22h20 (fin initialement prévue à 21h).

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

Participants : Un pic de connexion à 150 personnes ; environ 135 personnes ont suivi la présentation complète du projet.

Format :

En introduction, *Pascal OTHEGUY, secrétaire général de la préfecture*, qui présidait la réunion, a indiqué qu'il n'a pas été possible de programmer ce cycle de réunions publiques d'échanges plus tôt compte tenu de la crise sanitaire et, plus récemment, de la période de réserve électorale.

Pascal OTHEGUY a souligné que l'Etat s'est attaché à maintenir une information et un dialogue constants avec les élus, notamment lors des réunions mensuelles du groupe de contact. Le comité de suivi des engagements de l'Etat s'est aussi réuni le 26 octobre 2020.

Il a observé que les services de l'Etat ont accompli beaucoup de travail depuis la fin de la concertation publique préalable et a rappelé que les aides exceptionnelles annoncées par le Gouvernement sont désormais en place. La consultation publique sur le projet de couvre-feu a été réalisée. L'Etat a approfondi et complété les études techniques.

Pascal OTHEGUY a indiqué que le projet a bien avancé et qu'il était devenu nécessaire d'en informer l'ensemble des parties prenantes. C'est l'objet de la réunion, qui s'est tenue sous l'égide des deux garantes indépendantes désignées par la Commission nationale du débat public. Il a souligné que ce point global sur l'avancement du projet et sur son actualité était aussi l'occasion pour le maître d'ouvrage de répondre aux questions des parties prenantes.

Il a ensuite cédé la parole à la direction générale de l'aviation civile (DGAC), maître d'ouvrage du projet de réaménagement, qui a fait une présentation.

Durant la première partie de la présentation, le directeur du projet de réaménagement de Nantes-Atlantique, *Yoann LA CORTE*, directeur du projet de réaménagement de Nantes-Atlantique, a présenté les principales composantes du réaménagement de Nantes-Atlantique (dont l'allongement de la piste de 400 mètres et la modernisation de l'aérogare) ainsi que les nouvelles perspectives de trafic et les mesures de lutte contre le bruit (les nouvelles trajectoires d'approche, la modélisation du bruit, le couvre-feu...). À l'issue de ce temps de présentation, un temps de questions/réponses s'est ouvert avec les participants. L'animateur a alterné des questions orales et des questions écrites posées sur Sli.do et sélectionnées avec l'aide d'une garante de la CNDP pour garantir la diversité des questions relayées.

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

Certaines questions écrites n'ont pas pu être traitées en séance. Une réponse leur sera apportée ultérieurement, sur le site internet du projet.

2. LES ÉCHANGES

A. Restitution des échanges après la première phase de présentation portant sur :

- Les composantes du réaménagement de Nantes-Atlantique (dont l’allongement de la piste de 400 mètres et la modernisation de l’aérogare) ;
- Les nouvelles perspectives de trafic et les mesures de lutte contre le bruit (les nouvelles trajectoires d’approche, la modélisation du bruit, le couvre-feu...).

Un participant sur Sli.do s’interroge sur l’impact environnemental de l’allongement de la piste, avec la potentielle destruction de la flore sur certaines parcelles identifiées comme « remarquables » dans l’étude de l’état initial de l’environnement, telles que la parcelle BD 8.

Yoann LA CORTE, directeur du projet de réaménagement de Nantes-Atlantique (DGAC) indique qu’aucun enjeu environnemental majeur n’a été identifié dans l’état initial de l’environnement des terrains concernés par l’allongement de la piste, bien qu’il existe des zones humides. Une étude d’impact, plus approfondie, sera menée par le futur concessionnaire et présentée aux parties prenantes lors de l’enquête publique préalable à la déclaration d’utilité publique. Elle définira les mesures dite « ERC » (Éviter, Réduire, Compenser) prises pour protéger les milieux, la faune et la flore.

Un participant sur Sli.do souhaite avoir des précisions sur la modernisation de l’aérogare actuelle. Il estime que la construction d’une nouvelle aérogare serait probablement une décision plus rationnelle et économique que de réaménager l’aérogare existant.

Yoann LA CORTE rappelle que ce sujet a été débattu durant la concertation 2019 et que de nombreuses parties prenantes se sont prononcées en faveur de la réutilisation de l’aérogare existante. L’État a entendu cette attente et a décidé de moderniser et développer l’aérogare existante pour l’adapter à l’évolution des besoins des usagers de l’aéroport. Utiliser au mieux l’aérogare existante vise notamment à réduire l’impact environnemental du projet.

Un participant sur Sli.do demande si le fret peut être transféré à l’aéroport Saint-Nazaire Montoir afin de limiter le trafic aérien sur l’aéroport de Nantes-Atlantique.

Yoann LA CORTE indique que les activités de fret aérien ont vocation à demeurer à Nantes-Atlantique. L’État ne cherche pas à réduire le nombre de vols mais à répondre à un double objectif : assurer la connectivité du territoire, des entreprises et des habitants avec l’ensemble de l’Europe et l’international, tout en protégeant les riverains et les populations survolées. Pour cela, l’État a pris des mesures de lutte contre le bruit, de protection des riverains et des mesures visant à la sobriété du réaménagement.

Un participant sur Sli.do demande si le choix du futur concessionnaire exercera une influence sur les travaux du réaménagement à venir.

Yoann LA CORTE explique qu’à l’issue de la procédure d’appel d’offres, l’État sélectionnera le futur concessionnaire qui sera chargé de réaliser le projet de réaménagement. Dans le cahier des charges de la future concession, l’État a défini un cadre général pour la réalisation du projet de réaménagement. Dans ce cadre, les candidats à la future concession peuvent exprimer leur créativité et formuler des propositions d’amélioration du projet.

Jonathan P. demande si des mesures de réduction du bruit pour les vols au décollage face au nord seront également mises en œuvre, notamment pour les communes de Bouguenais et de Rezé qui sont directement impactées. Il s’interroge également sur la méthode de calcul de la réduction du bruit : avec la prise en compte du couvre-feu dans les calculs, il pense que le résultat est biaisé.

Yoann LA CORTE explique qu’aucune mesure n’a été identifiée comme susceptible d’améliorer les trajectoires des décollages face au nord car les territoires au nord de la piste sont très densément construits. Il semble donc pas possible, en l’état actuel des études, de définir de nouvelles trajectoires qui éviteraient ces zones, comme c’est le cas pour La Chevrolière. L’approche retenue par l’Etat est de ne pas mettre les territoires en concurrence entre eux et, au contraire, de répartir selon le meilleur équilibre possible les avantages et les inconvénients du projet. C’est l’une des attentes exprimées par les participants à la concertation de 2019 et l’un des enseignements qu’en a tiré l’État.

Les cartes de bruit présentées reposent sur des indicateurs moyens annuels. Ces analyses du bruit seront complétées lors de l’enquête publique pour la modification des trajectoires, avec des études approfondies recourant à des indicateurs de bruit permettant de mieux rendre compte du bruit perçu.

Louis LARNIER, habitant à Nantes, rappelle les risques sanitaires engendrés par le survol des populations. Il regrette le manque d’aides à l’insonorisation pour les habitants de Nantes qui seront

également directement impactés par les nouvelles trajectoires, notamment en zone de bruit faible. Il se demande si des mesures sont prévues pour aider les Nantais.

Yoann LA CORTE indique que l'État a réalisé une étude sur les enjeux sanitaires, dont les résultats sont présentés dans le Plan de prévention du bruit dans l'environnement (PPBE) 2020-2024. Cette étude permet de quantifier statistiquement le nombre de personnes susceptibles de développer des risques cardio-vasculaires et de subir de fortes gênes en raison des nuisances sonores.

Compte tenu du faible niveau de nuisances sonores dans la zone où la réglementation qualifie le bruit de « bruit faible », il n'est pas prévu d'aides pour les propriétaires situés en zones de bruit faible. Toutefois, dans la zone de bruit faible, le Plan d'exposition au bruit (PEB) prévoit que toutes les constructions nouvelles sont autorisées à la condition qu'elles soient insonorisées.

Dans les zones où le bruit est modéré ou fort, les propriétaires de logement sont éligibles aux aides de droit commun permises par le plan de gêne sonore. Ces aides de droit commun sont complétées par les aides exceptionnelles spécifiquement prévues pour Nantes-Atlantique.

Yves HENAFF, habitant au nord de la piste, demande si l'angle de la pente pour les approches face au nord peut être relevé de 3 à 3,5 degrés, de la même façon que pour les approches face au sud.

Sylvain RICQ, chef du service navigation aérienne ouest, indique que l'angle de la pente d'approche pour les atterrissages face au nord ne peut pas être relevé à 3,5 degrés. L'ILS (*Instrument Landing System*) installé au sud de la piste est un ILS de catégorie trois permettant des atterrissages selon toutes conditions météorologiques, particulièrement avec des conditions météorologiques très dégradées. La réglementation interdit des pentes supérieures à 3 degrés pour ce type d'ILS pour des raisons de sécurité.

Cependant, pour améliorer un peu la situation des habitants de Saint-Aignan-Grandlieu, l'État a décidé de décaler le seuil sud de la piste de 400 mètres vers le nord. Cette mesure réduira les nuisances sonores lors des atterrissages face au nord.

Blandine FORGET, habitante de Bouaye, craint que les nuisances sonores soient concentrées au cours de la journée avec l'instauration du couvre-feu, car les vols seront répartis sur un laps de temps plus court. Par ailleurs, le trafic aérien continuera d'augmenter et d'accentuer les risques sanitaires. Ainsi, la participante ne comprend pas que l'aménagement de l'aéroport puisse protéger les populations et diminuer le bruit. Enfin, elle relève qu'il n'est plus mention d'un aéroport du Grand Ouest comme évoqué durant la concertation 2019.

Yoann LA CORTE explique que l'État a imposé au futur concessionnaire, pour gérer les effets négatifs d'un potentiel report horaire, de mettre en place une politique d'incitation tarifaire permettant de limiter le bruit, y compris durant la journée pour les riverains. Les compagnies aériennes pourront par exemple bénéficier d'une tarification correspondant à un dispositif de bonus-malus fonction de deux indicateurs :

- la performance acoustique des avions ;
- l'orientation du trafic selon une plage horaire particulière de la journée.

Ainsi, une compagnie aérienne pourra bénéficier d'incitations tarifaires si elle dispose d'avions performants en termes acoustiques ou si elle privilégie certaines plages horaires pour ses vols.

Yoann LA CORTE rappelle par ailleurs que l'État a conscience qu'il y aura une augmentation des nuisances sonores avec l'évolution du trafic. C'est pour cela que l'État a développé une stratégie pour le projet de réaménagement visant à maîtriser les nuisances sonores. L'objectif est de mener un projet permettant d'accueillir le trafic nécessaire aux besoins de territoires sans significativement dégrader la situation dans laquelle se trouvent les riverains.

Par ailleurs, on peut considérer que l'aéroport de Nantes est l'aéroport du Grand Ouest dans le sens où la zone de chalandise de l'aéroport de Nantes couvre la métropole nantaise, la région Pays de la Loire et, au-delà, une partie de la Bretagne.

Kevin GUITTET, sous-directeur des études, des statistiques et de la prospective, rappelle que la croissance de fréquentation de l'aéroport de Nantes s'explique par un effet de rattrapage sur ces dernières années. En 2019, la croissance moyenne de fréquentation des aéroports régionaux français était de 3,8 % contre 16,8 % à Nantes-Atlantique. Durant la crise sanitaire, la baisse de trafic sur Nantes-Atlantique est globalement similaire à celle observée sur les autres aéroports régionaux. La DGAC a estimé dans l'étude d'approche équilibrée que le couvre-feu induira une perte nette de trafic de l'ordre de 3 %.

Un participant sur Sli.do demande comment le décalage du seuil de piste au sud de 400 mètres vers le nord peut ne pas affecter le nord de la piste et pourquoi cela n'a pas été fait plus tôt.

Yoann LA CORTE explique que les avions ont besoin de 2 450 mètres de longueur de piste pour atterrir en toute sécurité. Pour les atterrissages face au nord, la longueur de piste disponible sera suffisante même si elle est réduite de 400 mètres. Le décalage du seuil de piste n'a pas été réalisé plus tôt car cette solution n'avait pas émergé.

Par ailleurs, la piste a pu être allongée de 400 mètres vers le sud car aucune contrainte physique ne l'en empêchait. A l'inverse, le nord de la piste est contraint par la ligne ferroviaire Nantes-Pornic.

Cécile DEBISE sur Sli.do demande si la répartition des trajectoires de la double approche, à savoir 50 % en approche désaxée et 50 % en approche axée, sera bien respectée.

Sylvain RICQ, chef du service navigation aérienne ouest, confirme que la répartition des vols entre les approches axées et désaxées sera bien respectée. Des études statistiques sur l'utilisation des procédures axées et désaxées indiquent que la bascule ne sera pas réalisable à la demande du pilote, mais décidée par le contrôle aérien et en fonction des conditions météorologiques. Si les conditions météorologiques sont amenées à changer fréquemment au cours d'une même journée, le contrôle aérien ne sera pas en mesure d'effectuer des bascules très fréquentes. Si cette situation devait arriver, le contrôle aérien sera amené à maintenir les avions sur les procédures axées.

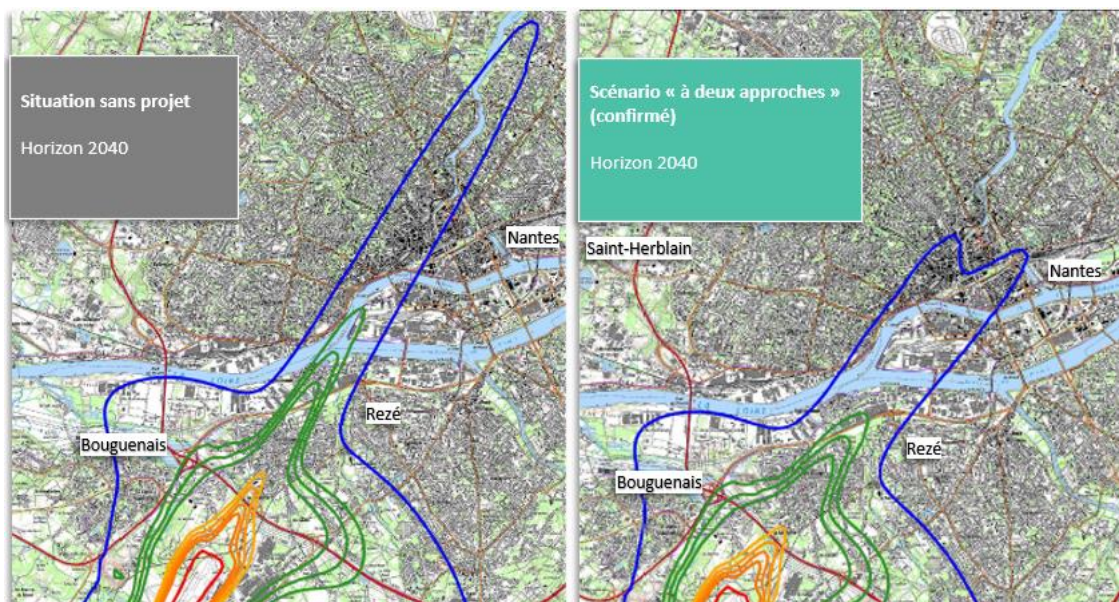
Alex R. sur Sli.do se demande pour quelles raisons la part des atterrissages face au sud va augmenter de 40 % à 55 % en 2040.

Sylvain RICQ, chef du service navigation aérienne ouest, rappelle que la piste d'atterrissage et de décollage est déterminée de façon à ce que ces mouvements se fassent face au vent. Certaines tolérances sont toutefois possible ainsi à Nantes les atterrissages face au nord sont privilégiés jusqu'à une certaine valeur de vent. Il explique qu'avec l'augmentation du trafic, les souplesses de gestion dont dispose actuellement le service du contrôle aérien seront plus difficiles à mettre en œuvre pour privilégier les atterrissages face au nord. Ainsi, les proportions des atterrissages face au sud et au nord se rapprocheront de la répartition naturelle des vents (57% des vents sont en provenance du sud-ouest conduisant à des atterrissages face au sud).

Un participant sur Sli.do ne comprend pas pourquoi la présentation de la DGAC indique que 26 000 personnes en moins seront soumises aux nuisances sonores, tandis qu'avec la double approche plus de personnes seront sous les trajectoires.

Yoann LA CORTE confirme que des zones aujourd'hui non survolées le seront avec la double approche, telles qu'une partie du centre-ville de Nantes. De nouvelles personnes seront alors exposées au bruit tandis qu'elles ne l'étaient pas jusqu'alors.

Cependant, sans la réalisation du projet de réaménagement, l'État estime que 73 000 personnes seront exposées au bruit d'ici 2040 avec l'augmentation du trafic, contre 47 400 personnes avec le réaménagement de l'aéroport, en moyenne journalière annuelle. En ce sens, 26 000 personnes de moins seront exposées dans les zones de bruit du futur plan d'exposition au bruit par rapport à la situation future sans réalisation du projet, grâce aux mesures de réduction du bruit prévues par le projet (voir carte de bruit au Nord de la Loire ci-dessous).



Sur la carte de gauche (sans réalisation du projet), on observe que le centre-ville de Nantes se situe en zone de bruit faible. En revanche, la carte de droite (avec réalisation du projet) présente l'intégration des mesures de lutte contre le bruit : le couvre-feu, le décalage du seuil de piste et la double-approche. On observe que la zone de bruit faible est légèrement plus large mais est réduite au nord et le long de l'Erdre. Ainsi, une partie importante des quartiers les plus denses du centre de Nantes est hors de la zone de bruit faible du futur PEB.

B. Restitution des échanges après la seconde phase de présentation portant sur :

- Les aides aux riverains ;
- L'état d'avancement des études environnementales.

B. DELAHAYE, travaillant dans une entreprise nantaise et détaché au Cap en Afrique du Sud, a souhaité faire part des inquiétudes des entreprises, dont il est très peu mentionné selon lui. Elles ne se sentent pas suffisamment informées et regrettent que le projet n'avance pas assez vite. Nantes-Atlantique représente des enjeux économiques importants : il accueille 70 à 75 % du trafic des régions Bretagne et Pays de la Loire, au rayonnement à la fois national, européen et international. Il craint que le projet ne conduise à réaliser un aéroport au rabais. Il souhaite s'assurer que la future aérogare garantira l'attractivité du territoire, et que la connexion entre l'aéroport et la gare de Nantes soit fréquente, directe et facile d'accès. Il ne comprend pas la création nouvelle halte ferroviaire alors qu'il en existe déjà une à l'aéroport.

Yoann LA CORTE affirme que ce n'est ni la volonté de l'État, ni l'attente des élus de réaliser un aéroport qui serait « au rabais ». L'aéroport de Nantes-Atlantique répondra aux meilleurs standards internationaux pour des aéroports comparables. Le projet de réaménagement a pour objectif de concilier le développement économique, des services aéroportuaires et la meilleure protection de la population. Plusieurs indicateurs sont mentionnés dans l'appel d'offre pour s'assurer de la réussite de cet objectif :

- Imposer au futur concessionnaire des exigences élevées en termes de qualité de service, avec des indicateurs dont il devra rendre compte ;
- Assurer la connectivité de l'aéroport pour répondre aux besoins des entreprises et des collectivités. Le futur concessionnaire pourra échanger avec les élus dans une instance spécifique afin de concilier la vision stratégique des territoires et celle du concessionnaire.
- Investir 450 millions d'euros hors taxes pour le réaménagement, selon l'estimation de coût réalisée par l'Etat en 2019. Le coût final sera révélé par les offres des candidats. Cet investissement considérable permettra aussi de faire de l'aéroport une vitrine d'excellence des Pays de la Loire.

À propos de la halte ferroviaire, Yoann LA CORTE rappelle que l'État, Nantes Métropole et la région Pays de la Loire se sont regroupés pour réaliser une étude stratégique de la desserte de l'aéroport. Cela a abouti à la déclinaison de deux projets : la desserte de l'aéroport par un Bus à Haut Niveau de Service (BHNS) porté par Nantes Métropole, et la halte ferroviaire porté par la région Pays de la Loire, qui permettra de mettre en relation l'aéroport et la gare de Nantes.

Yves HENAFF, habitant au nord de la piste, demande quels seront les moyens de radioguidage utilisés pour les atterrissages face au sud dans une approche désaxée lorsque les conditions météorologiques seront favorables.

Emmanuelle BLANC, directrice de la sécurité de l'aviation civile ouest (DSAC-O) indique que la procédure désaxée s'appuiera sur des procédures conventionnelles déjà utilisées aujourd'hui, mais également sur un guidage satellitaire sur le plan horizontal. Dans le futur, il est envisagé de mettre en place un guidage satellitaire sur le plan vertical. Cependant, tous les vols ne pourront pas utiliser cette approche satellitaire car une partie de la flotte aérienne de Nantes n'est pas encore équipée et tous les pilotes ne sont pas encore formés. Des discussions avec les compagnies aériennes et le futur concessionnaire auront lieu pour accompagner cette question.

Mickael LANNUZEL, adjoint sur la ville de Bouguenais, souhaite savoir quand le projet de NDDL a commencé à être abordé par l'État.

Yoann LA CORTE indique que les premières réflexions de transfert remontent au début des années 1960. Le projet a été réétudié dans les années 1970, puis au début des années 1990. Ce n'est qu'à la fin des années 1990 que le projet est de nouveau fortement porté politiquement. Le débat public a lieu en 2002 et le projet est déclaré d'utilité publique en 2008.

Mickael LANNUZEL, adjoint sur la ville de Bouguenais demande pourquoi l'éligibilité au droit de délaissement n'est pas élargi à avant 2010. Il ajoute que la ville de Bouguenais attend également une réponse de la Préfecture à ce sujet.

Yoann LA CORTE explique que les critères d'éligibilité à ces aides sont fixés par la loi de finances pour 2020, et ont donc été approuvés par l'Assemblée nationale et le Sénat.

On comprend que l'intention du législateur a été de se baser sur des critères permettant de déterminer une période durant laquelle le projet de transfert pouvait raisonnablement être considéré comme devenu irréversible. Le 31 décembre 2010 correspond à la date de signature du contrat de concession et matérialise le commencement de la réalisation du transfert. Une personne qui a investi après cette date à proximité de l'aéroport pouvait légitimement espérer ne plus être exposée, à terme, aux nuisances sonores. A l'inverse, une personne qui, avant cette date, a acheté un logement proche de l'aéroport acceptait d'une certaine manière de prendre le risque que, finalement le transfert ne soit pas réalisé.

Un participant sur Sli.do souhaite obtenir une mesure du bruit par rapport au ressenti réel des riverains, et non pas le bruit théorique. Il se demande s'il est possible d'obtenir une mesure réelle dans son quartier.

Yoann LA CORTE indique que cinq stations de bruit sont exploitées par le concessionnaire actuel. Ces stations se situent au jardin des plantes, sur la place Millenia à Saint-Aignan de Grand Lieu, à la Classerie à Rezé ou encore à l'école d'architecture IDM. Il existe également des stations mobiles. Les mesures du bruit réel sont accessibles en ligne sur [le site internet du concessionnaire](#).

Il rappelle que les études sur le bruit seront approfondies et présentées aux parties prenantes lors de la phase d'étude d'impact du projet et de l'enquête publique sur la modification des trajectoires. Elles comprendront des indicateurs de bruit permettant de mieux rendre compte du bruit perçu.

Un participant sur Sli.do souhaite savoir si les zones concernées par les nuisances sonores tiennent compte des décollages des avions.

Yoann LA CORTE précise que les cartes présentées prennent en compte l'ensemble des mouvements prévisibles, à savoir les atterrissages et les décollages.

Un participant sur Sli.do rappelle que la route de la Bretagne est utilisée tous les jours par les usagers et les transports scolaires, et se demande pourquoi l'alternative d'un tunnel n'a pas été envisagée dans les scénarios présentés sur la route de la Bretagne.

Yoann LA CORTE explique que le scénario d'un tunnel n'a pas été envisagé pour des raisons environnementales. En effet, l'impact d'un tunnel sous un bout de piste aurait un impact environnemental plus élevé que les autres scénarios envisagés.

Un participant sur Sli.do demande si l'État a pris en compte l'augmentation du nombre d'enfants et d'écoles impactés par le réaménagement.

Thierry LATAPIE-BAYROO, directeur de la direction départementale des territoires et de la mer (DDTM), indique que la relocalisation des équipements publics pour le collège de la Neustrie à Bouguenais et des écoles du centre-bourg à Saint-Aignan de Grand Lieu fait l'objet d'un travail avec les élus dans le cadre

de l'accompagnement territorial et local par l'État. Avec la précision du projet de réaménagement, la recherche de nouveaux terrains éloignés des zones de bruit pour la relocalisation de ses équipements peut désormais commencer. De premières réunions pourront se tenir avec les élus, dont une s'est déjà tenue à Bouguenais pour la relocalisation du collège de la Neustrie. La décision finale sera prise par les élus compétents en la matière.

Blandine FORGET, habitante de Bouaye, demande si le décalage du seuil de piste de 400 mètres pour les atterrissages face au nord peut être mis en place dès maintenant afin d'évaluer et de quantifier les effets de réduction du bruit.

Yoann LA CORTE indique que le décalage du seuil de piste ne peut pas être mis en place dès aujourd'hui car ce sont des travaux qui sont confiés au futur concessionnaire. Le nouveau contrat de concession doit donc entrer en vigueur avant que ces travaux puissent être réalisés. Cette entrée en vigueur est prévue à l'été 2022.

Par ailleurs, c'est l'ensemble des mesures de lutte contre le bruit, dont l'allongement de la piste, le couvre-feu et la double approche, qui participent à la lutte contre le bruit et permettent de réduire les nuisances sonores.

Pour cette raison, ces mesures ne doivent pas être considérées isolément les unes des autres mais conjuguées ensemble lorsqu'on évalue leur effet sur le bruit.

Par ailleurs, les candidats à la future concession pourront formuler de nouvelles propositions à même d'amplifier les effets des mesures prévues par l'Etat, afin de limiter encore davantage les nuisances sonores. Ces propositions pourront notamment relever de la politique tarifaire permettant d'inciter à l'utilisation d'avions performants ou à la programmation des vols sur des créneaux les moins gênants.

Madame HAZELWOOD, élue à Saint-Aignan-Grandlieu et riveraine de l'aéroport, trouve que les chiffres prévisionnels sur la baisse de la gêne sonore sont biaisés, car ils sont basés sur un calcul du bruit en Lden (Level day-evening-night), prenant en compte le couvre-feu et les bruits de jour et de nuit. Par ailleurs, elle demande si les avions seront autorisés à mettre en route leurs moteurs dès 6h lorsque le couvre-feu entrera en vigueur. Elle regrette par ailleurs que les conditions d'éligibilité aux aides aux riverains soient si restrictives et estime que cela explique le nombre réduit de demandes reçues.

Yoann LA CORTE indique que les modalités opérationnelles de l'aéroport seront établies par le futur concessionnaire. Il relève aussi de sa responsabilité de s'assurer que l'efficacité du couvre-feu et de l'ensemble des mesures établies par l'État ne soient pas altérées, avec des outils tels que des chartes de bonnes pratiques par exemple.

En ce qui concerne les aides aux riverains, il rappelle que le droit de délaissement porte sur une zone de bruit fort, à proximité de l'aéroport et par conséquent dans une zone peu urbanisée, avec quelques habitations et des hameaux. Cela représente donc seulement une cinquantaine de logements éligibles. La Préfecture a pour l'instant reçu six demandes et ce chiffre ne peut qu'augmenter. Il invite les participants à faire connaître ces dispositifs, qui demeurent pour l'heure relativement méconnus.

L'État estime par ailleurs que 1 050 propriétaires sont éligibles à l'aide à la revente.

Ces mesures sont des aides exceptionnelles et significatives qui n'existent nulle part ailleurs. Pour visualiser la zone d'éligibilité, un [outil de géolocalisation](#) est disponible sur le site internet du projet.

Un participant sur Sli.do demande pour quelles raisons les procédures de départ ne peuvent pas se faire au niveau du périphérique plutôt qu'au-dessus de zones urbanisées comme Rezé et les Sorinières. Il souhaite également savoir si une prise plus rapide d'altitude peut être imposée aux avions.

Sylvain RICQ, chef du service navigation aérienne ouest, explique que la définition des procédures de départ doit prendre en compte des contraintes réglementaires pour assurer la sécurité des vols, soit :

- Assurer une première partie de trajectoire sur l'axe de la piste, avant de définir un point de virage à une certaine hauteur. Les trajectoires de départ actuelles engagent leur virage au minimum de la hauteur réglementaire.
- Éviter les conflits entre les trajectoires d'arrivée et de départ.

Pour générer le moins de nuisances sonores au décollage et à l'atterrissage, les avions utilisent des procédures NADP (Noise Abatement Departure Procedures) pour adapter leur taux de montée.

Un participant sur Sli.do demande si la dérogation permise pour la trajectoire désaxée est prolongée.

Emmanuelle BLANC, directrice de la sécurité de l'aviation civile ouest (DSAC-O) confirme que la dérogation est prolongée pour la trajectoire désaxée. L'objectif est d'assurer la sécurité.

La trajectoire désaxée aujourd'hui s'appuie sur une procédure conventionnelle basée sur un système de positionnement appelé « VOR (*Vertical Omnidirectional Range*) DME (*Distance Measurement Equipment*) », mais également aussi sur une procédure satellitaire. Normalement, cette procédure satellitaire dans le plan horizontal a vocation à être dans l'axe de piste ou avec des désaxements faibles. À Nantes, le désaxement est de 13°, donc assez fort. Donc il est nécessaire d'avoir une dérogation pour cette trajectoire, s'appuyant sur des conditions de sécurité acceptables. Une de ces conditions est d'autoriser les procédures d'atterrissage désaxées uniquement par beau temps. Par mauvais temps, la procédure suivie sera une trajectoire axée avec un ILS en guidage vertical, un moyen très robuste pour assurer le positionnement des avions. La dérogation est donc prolongée car elle permet de s'assurer que l'on conserve un bon niveau de sécurité avec la double-approche.

Nathalie MAGAUD sur Sli.do demande si les nuisances sonores seront reportées sur d'autres communes si la Chevrolière n'est plus survolée.

Yoann LA CORTE confirme qu'aucune nuisance sonore ne sera reportée sur d'autres communes. Il rappelle que l'État est en discussion avec les élus pour évaluer l'opportunité de la modification envisagée. L'approche retenue est de ne pas mettre les territoires en concurrence entre eux. C'est l'une des attentes exprimées par les participants à la concertation de 2019 et l'un des enseignements qu'en a tiré l'État.

Alex R. sur Sli.do demande quand le couvre-feu sera mis en place, et quelles sont les sanctions prévues en cas de non-respect des interdictions d'atterrissage et de décollage.

Yoann LA CORTE indique que le couvre-feu entrera en vigueur en mars 2022 pour la saison aéronautique de l'été 2022. Les seuls vols autorisés dans la plage horaire 00h – 6h correspondront à des situations exceptionnelles, telles qu'une évacuation sanitaire ou un vol militaire. Si l'Autorité de surveillance de la sécurité constate un vol suspect, alors elle transfèrera le dossier à l'Autorité de contrôle des nuisances aéroportuaires (ACNUSA) qui instruira le cas. Lorsqu'un manquement sera avéré, l'ACNUSA déterminera l'amende correspondante, dont le montant peut s'élever jusqu'à 40 000 euros par manquement. Ce montant est supérieur au chiffre d'affaires effectué par une compagnie aérienne avec un vol complet, donc très dissuasif.