

#### Bienvenue à toutes et tous !



Nous vous invitons à vous renommer : Prénom et Nom



 Vos micros sont désactivés pour assurer la qualité d'écoute tout au long de la réunion



 Lors des temps d'échanges, vous pourrez lever la main (Alt + Y) pour demander la parole



Tout au long de la réunion, vous pouvez poser des questions écrites via le lien <a href="https://app.sli.do/event/zvr8nim0">https://app.sli.do/event/zvr8nim0</a>.

Nous y répondrons lors des temps d'échanges







## RÉUNION PUBLIQUE D'INFORMATION 21-23 septembre 2021









## Introduction de la préfecture de la Loire-Atlantique

Pascal OTHEGUY Secrétaire général







## Mot d'introduction des garantes de la concertation

Brigitte FARGEVIEILLE
Sylvie HAUDEBOURG
Garantes de la concertation (CNDP)





#### Les interventions de la CNDP

#### La Commission Nationale du Débat Public défend un droit :

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

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

Débattre du bien fondé des projets avant que des décisions irréversibles ne soient prises

Pourquoi ce projet?

Débattre des conditions à réunir pour sa mise en œuvre

Comment?

Débattre des caractéristiques du projet, de ses impacts sur l'environnement, du moyen de les éviter, des les réduire ou de les compenser

A quelles conditions?

Permettre
l'information et la
participation de tous
et de toutes tout au
long de la vie du
projet.

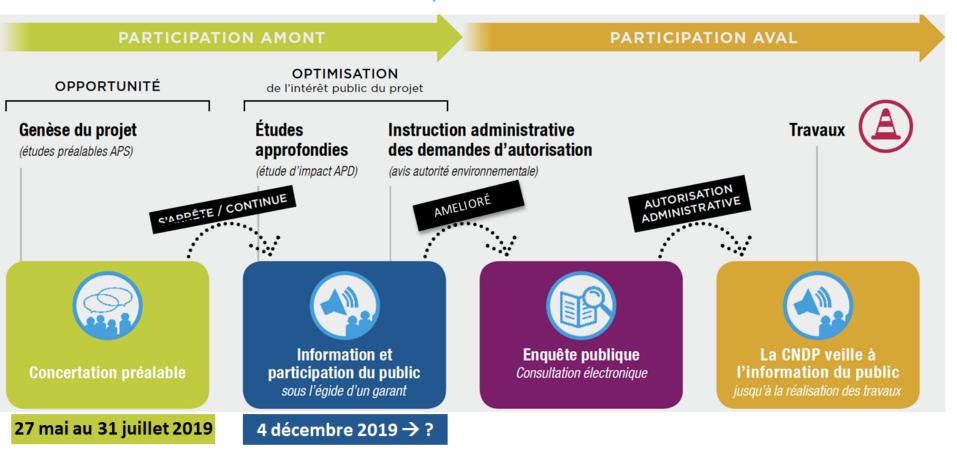
Du suivi dans le temps

Le temps du <u>débat public</u> ou de la <u>concertation préalable</u>



Le temps de la <u>concertation</u> « post concertation préalable<sub>2</sub>»

#### Concernant le projet de réaménagement de Nantes Atlantique



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

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

#### Le rôle du garant : les 6 principes de la CNDP

#### **INDEPENDANCE**

Vis-à-vis de toutes les parties prenantes



#### **NEUTRALITE**

Par rapport au projet



#### TRANSPARENCE

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



#### **ARGUMENTATION**

Approche qualitative des contributions, et non quantitative



## EGALITE DE TRAITEMENT

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



#### **INCLUSION**

Aller à la rencontre de tous les publics





#### Déroulé de la réunion publique



#### Mot d'introduction du maître d'ouvrage

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





#### Les modalités d'échange

### À l'écrit via sli.do (ordinateur ou smartphone)

- Tout au long de la réunion, posez des questions aux intervenants
- Lors des temps d'échange, nous poserons vos questions

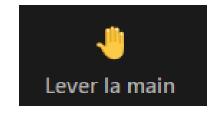
## Rejoignez-nous sur **sli.do** # **NTE**

ou: www.sli.do/NTE



### À l'oral lors des temps d'échange :

- Levez la main
- Votre micro activé, présentez-vous et posez votre question











## Mot d'introduction de la maîtrise d'ouvrage

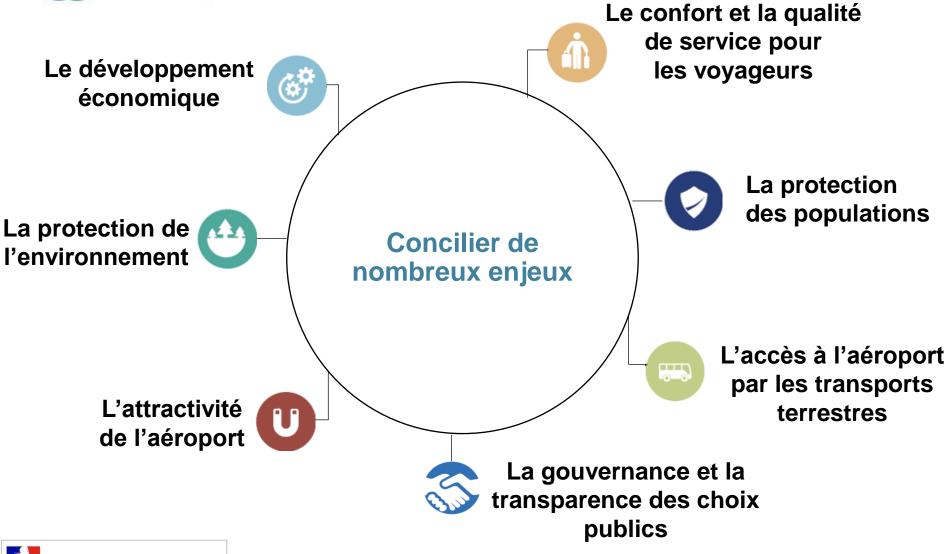
Yoann LA CORTE

Directeur du projet Nantes-Atlantique (DGAC)





#### Les enjeux du projet Nantes-Atlantique









#### Les exigences du projet Nantes-Atlantique



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



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



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



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









#### pour la future concession



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



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



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

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







# Composantes du réaménagement de Nantes-Atlantique



Fraternité







## Principaux aménagements pour moderniser l'aéroport

#### Yoann LA CORTE

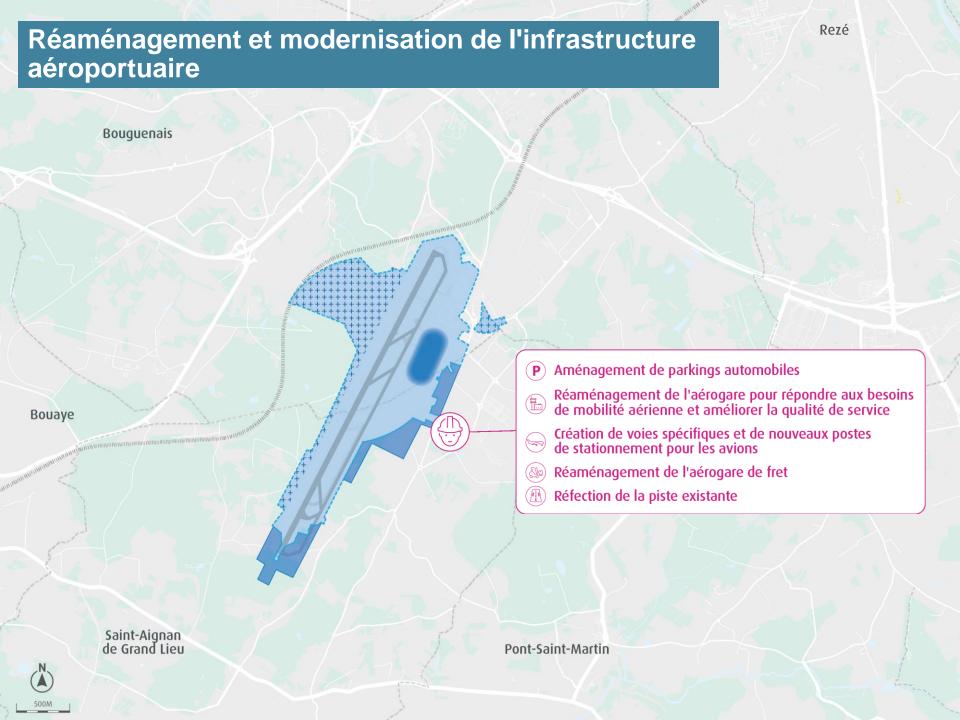
Directeur du projet Nantes-Atlantique (DGAC)

#### Yann LE PAGE

Service technique de l'aviation civile (DGAC)









#### Traduction des exigences dans





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



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



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



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



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







#### Traduction des exigences dans





#### Des exigences de performance environnementale élevée :



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



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



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



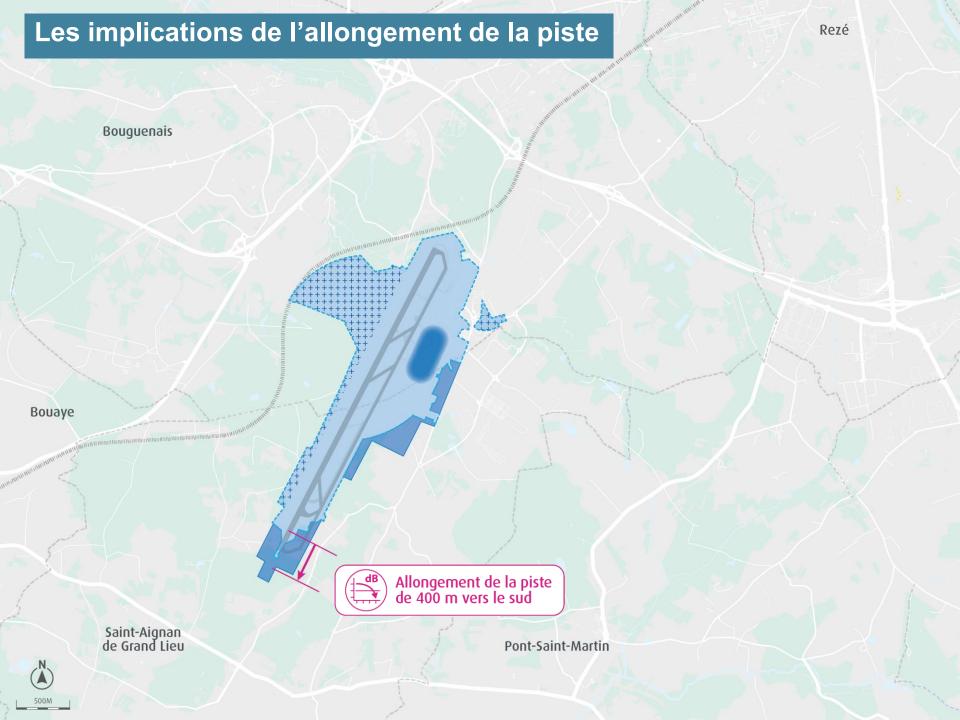
#### Appliquer et faire appliquer une politique ambitieuse de développement durable



Elle doit notamment prévoir le recours aux énergies propres et renouvelables









#### Allongement de la piste

#### Ce qui va changer :



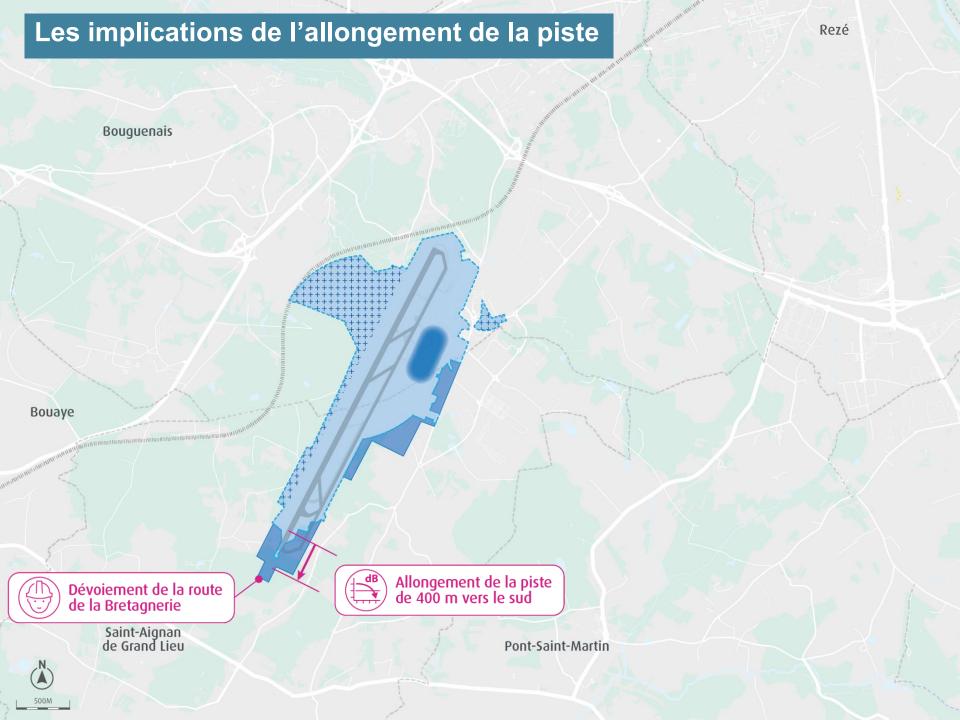
- Augmentation de la hauteur de survol pour limiter les nuisances sonores liés aux avions atterrissant face au sud (Nantes, Bouguenais)
- Parallèlement, pour réduire le bruit à Saint-Aignan-Grandlieu, le seuil sud de la piste sera décalé de 400 mètres vers le nord

#### Ce qui restera inchangé :



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







### Allongement de la piste : les impacts sur la route de la Bretagnerie



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



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



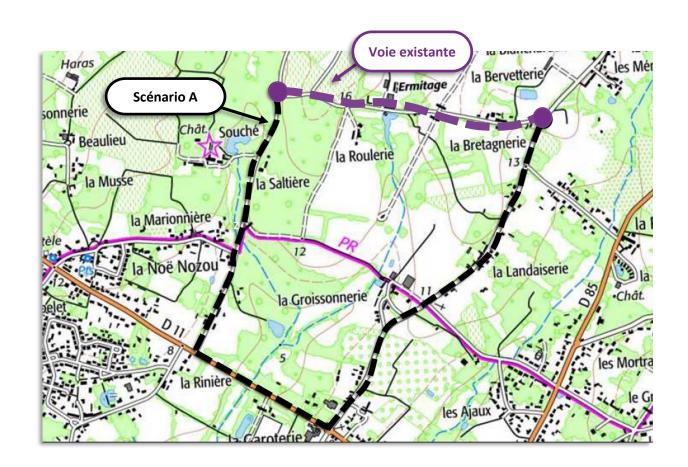
Le futur concessionnaire sera chargé de concevoir, financer et réaliser le scénario de dévoiement qui aura été retenu après cette enquête publique

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





#### Allongement de la piste. Route de la Bretagnerie



#### Scénario A:

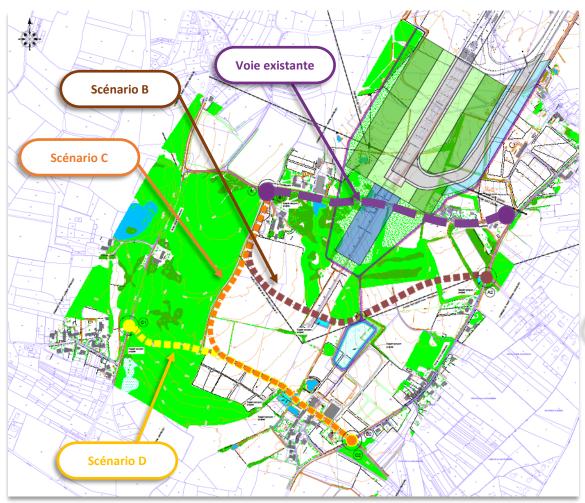
Circulation déviée sur les voies existantes

(Route de la Garotterie notamment)





#### Allongement de la piste. Route de la Bretagnerie



Scénario B : dévoiement au plus près du futur périmètre aéroportuaire

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

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



#### **Objectifs:**

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



Fraternité





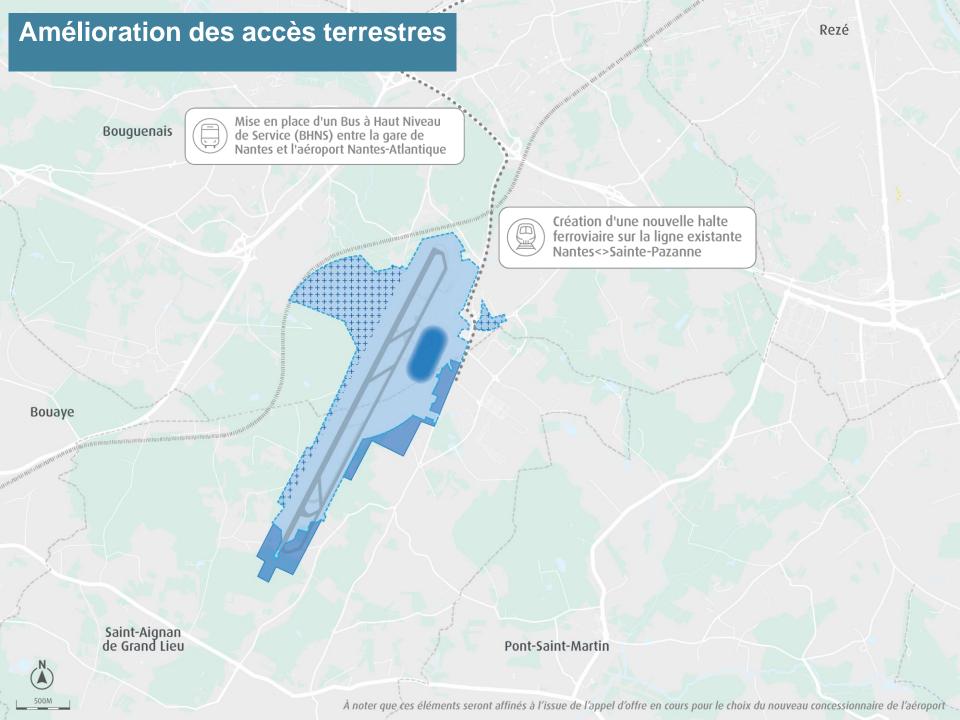
# 1.2

## Amélioration des accès terrestres

#### **Yoann LA CORTE**

Directeur du projet Nantes-Atlantique (DGAC)







#### Traduction des exigences dans





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



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



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



#### Décarboner les mobilités :



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







# 02

# Nouvelles perspectives de trafic et mesures de lutte contre le bruit



Fraternité





# 2.1

## Nouvelles perspectives de trafic

#### **Kevin GUITTET**

Sous-directeur des études, des statistiques et de la prospective (DGAC)





#### Nouvelles perspectives de trafic

- Depuis la décision prise fin 2019 à l'issue de la concertation, la situation a évolué :
  - La liaison aérienne Nantes Orly a été interrompue et la loi « Climat-Résilience » ne permettra pas qu'elle reprenne car il existe une alternative ferroviaire offrant un temps de transport de moins de 2h30
  - La crise causée par la Covid 19 a pour conséquence de revoir à la baisse les prévisions de croissance du trafic, y compris à l'horizon 2040
  - La réorganisation de l'offre d'Air France, avec le remplacement de Hop! par Transavia, modifie les scénarios d'évolution de flotte et de mouvements sur l'aéroport (augmentation de l'emport de passagers et donc diminution du nombre de mouvements)



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



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





#### Nouvelles perspectives de trafic

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

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

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

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



<sup>\*</sup> Variation par rapport aux hypothèses de 2019.



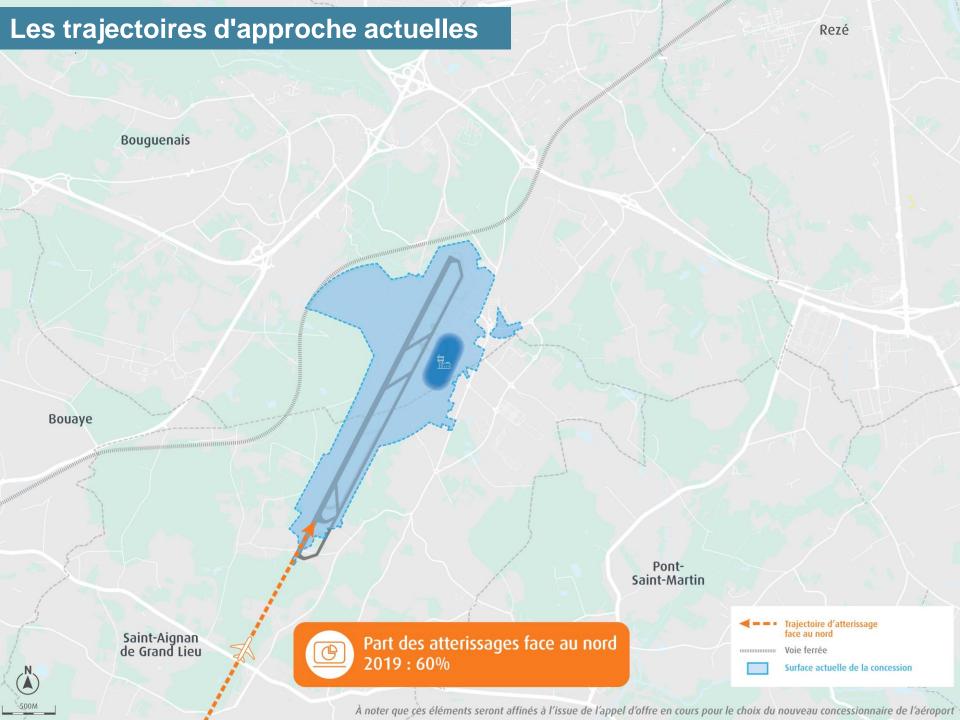
# 2.2

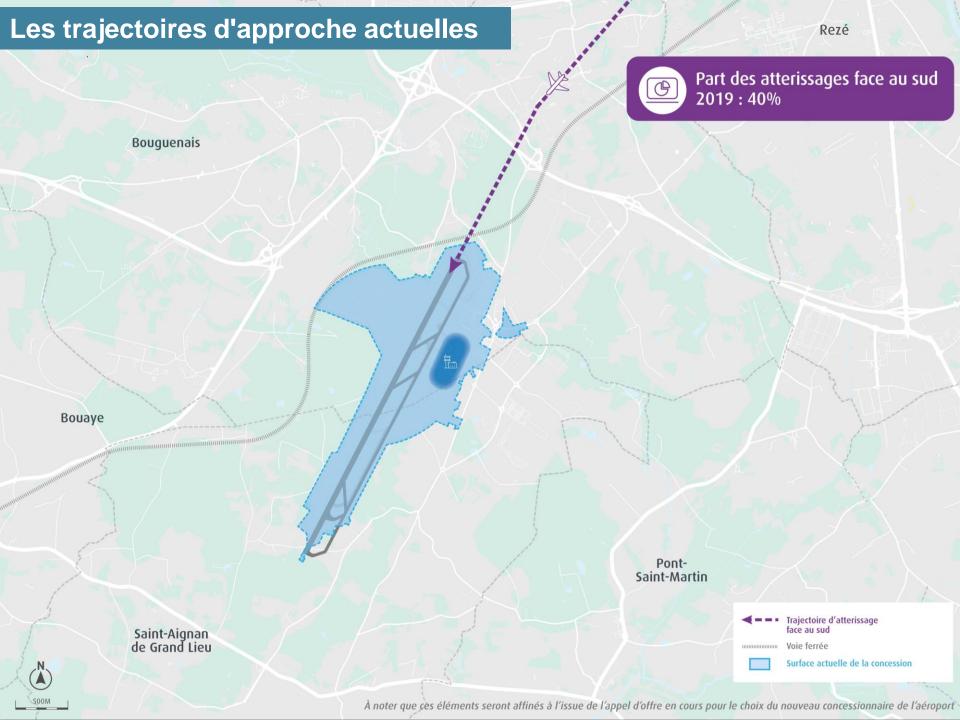
## Amélioration des trajectoires d'approche des avions

#### **Yoann LA CORTE**

Directeur du projet Nantes-Atlantique (DGAC)









#### Futures trajectoires des avions : scénario confirmé

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



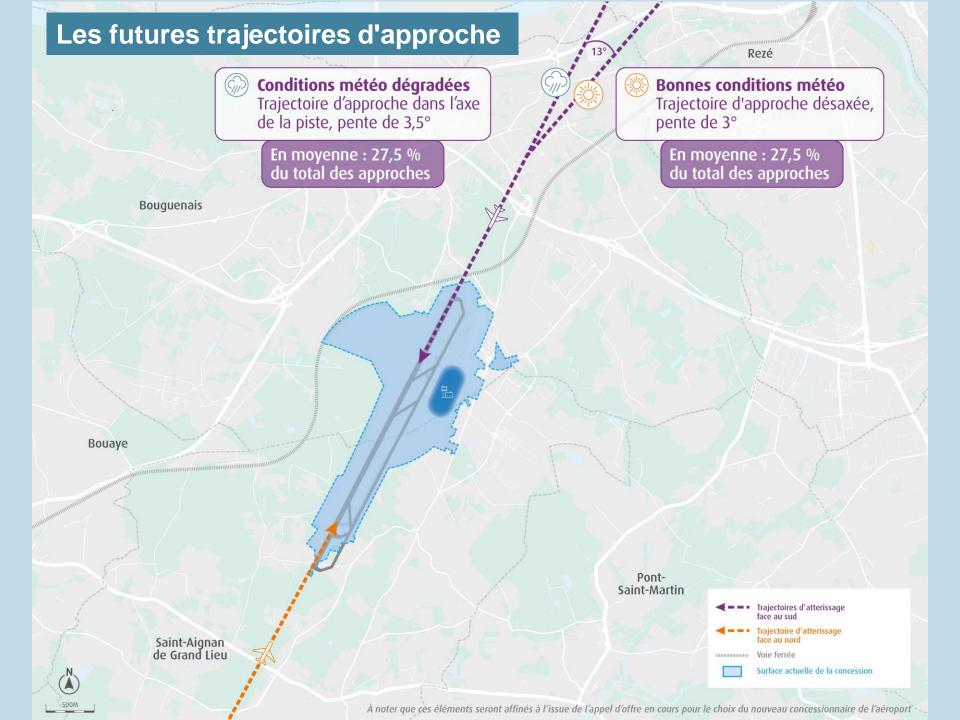


#### Futures trajectoires des avions : scénario confirmé



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

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





# 2.3

# Mesures de lutte contre le bruit

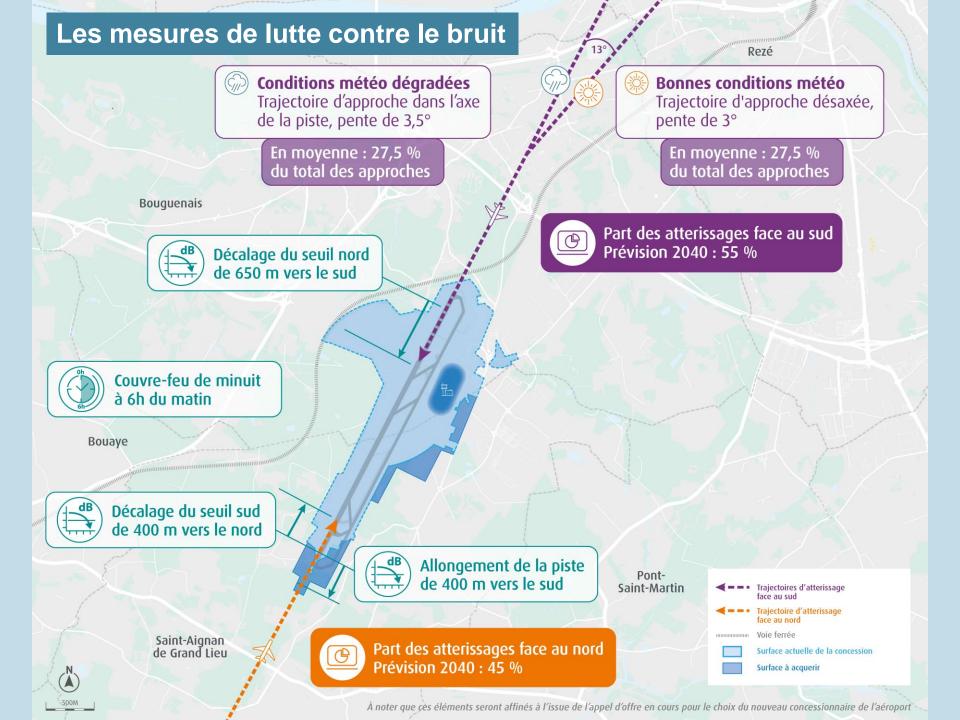
# **Yoann LA CORTE**

Directeur du projet Nantes-Atlantique (DGAC)

# Sylvain RICQ

Chef du service de navigation Ouest (DGAC)

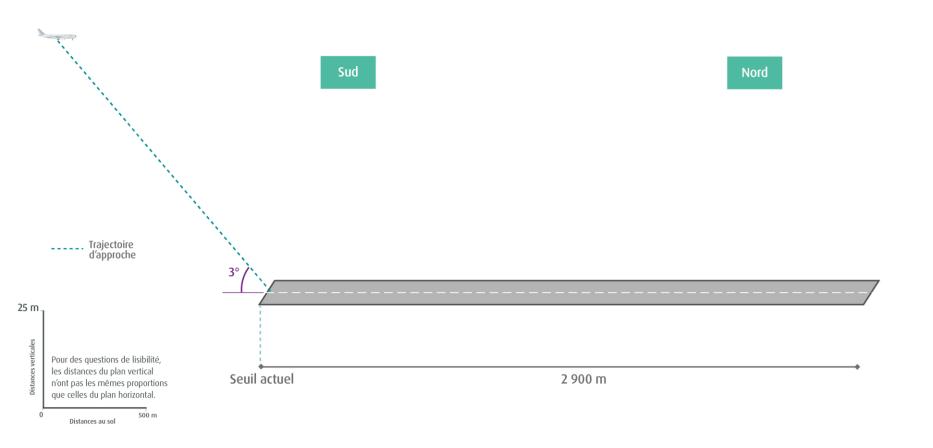






# Focus sur l'augmentation de l'altitude de survol pour les approches face au nord

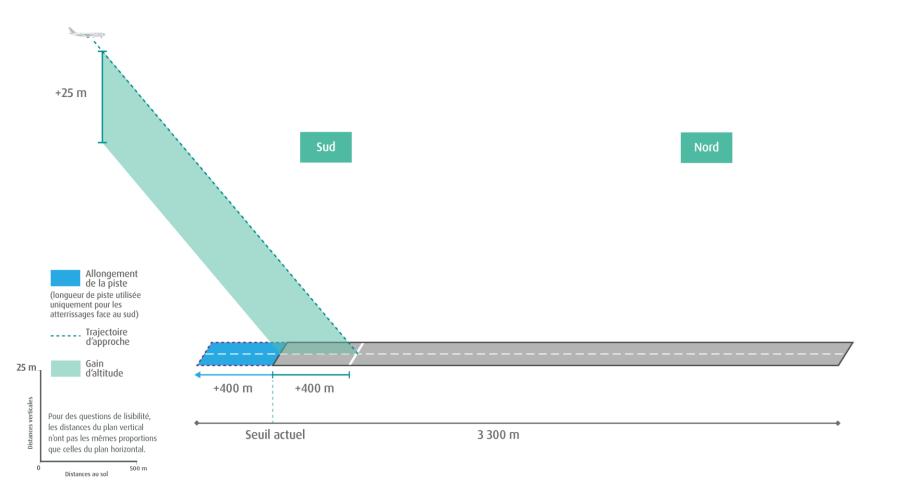
## Les trajectoires actuelles face au nord





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

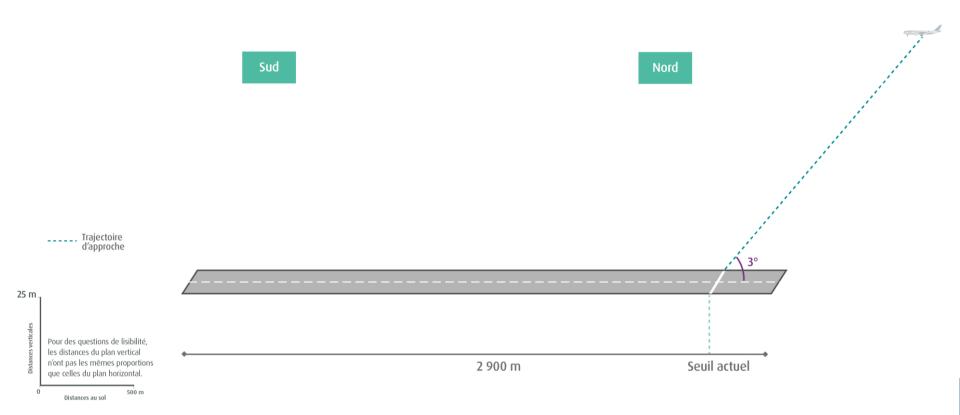
## Les futures trajectoires face au nord





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

## Les trajectoires actuelles face au sud

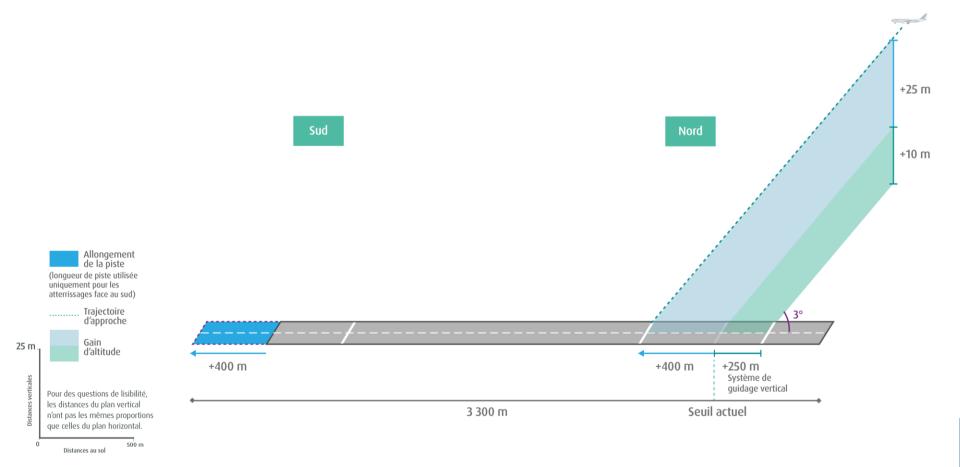




# Focus sur l'augmentation de l'altitude de survol pour les approches face au sud

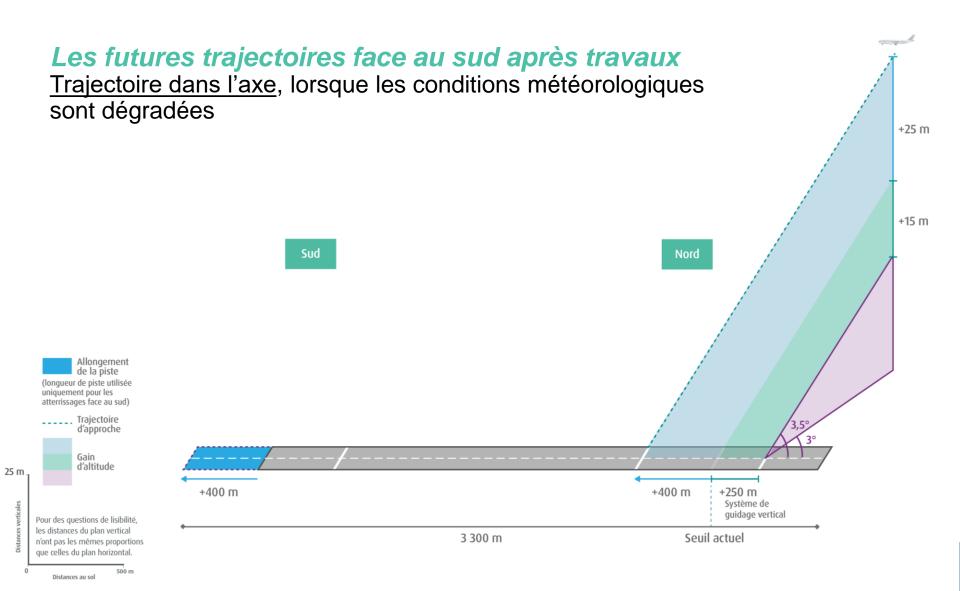
## Les futures trajectoires face au sud après travaux

<u>Trajectoire désaxée</u>, lorsque les conditions météorologiques le permettent



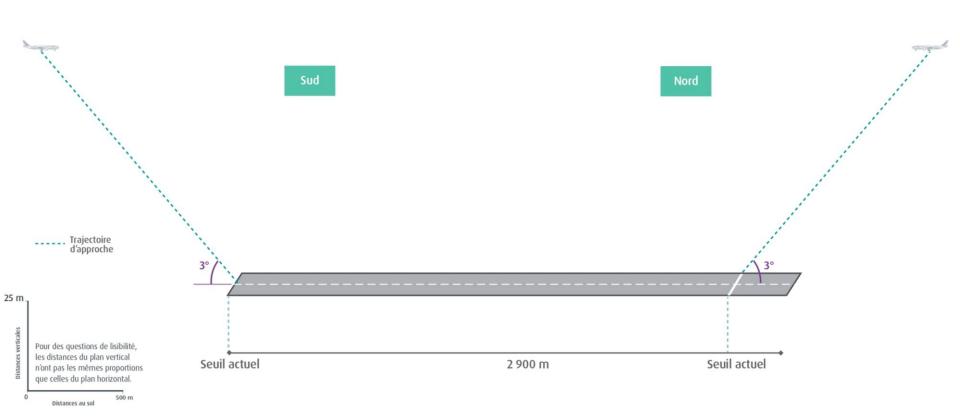


# Focus sur l'augmentation de l'altitude de survol pour les approches face au sud



# Focus sur l'augmentation de l'altitude de survol

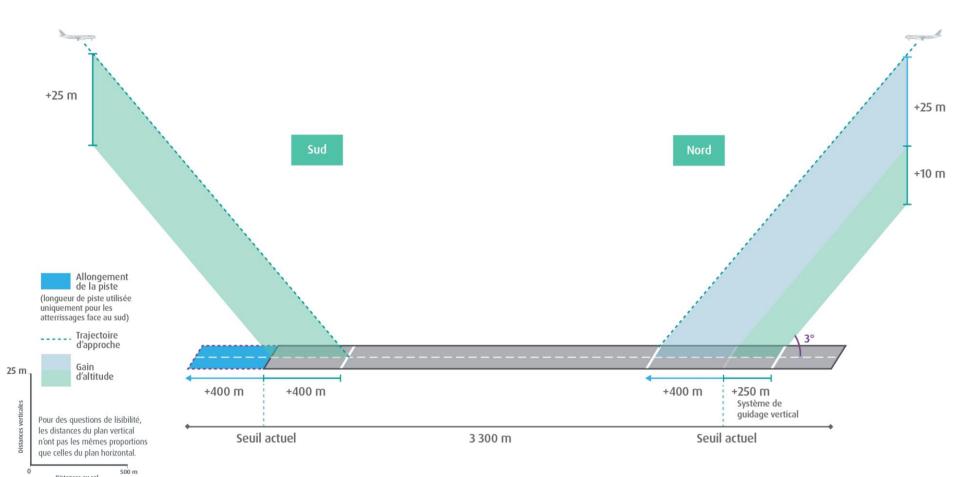
## Les trajectoires actuelles



### Focus sur l'augmentation de l'altitude de survol

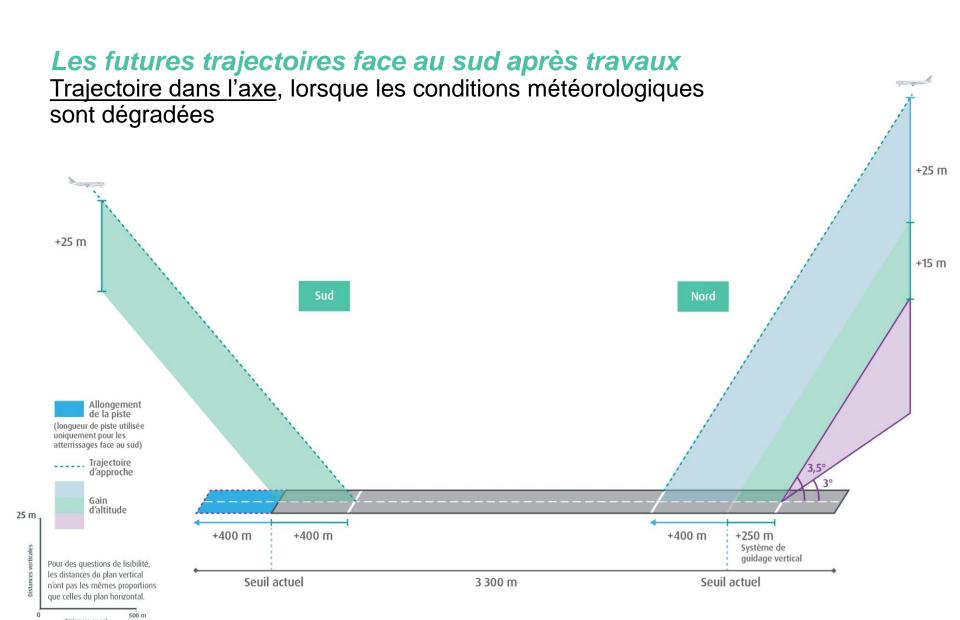
## Les futures trajectoires face au sud après travaux

<u>Trajectoire désaxée</u>, lorsque les conditions météorologiques le permettent



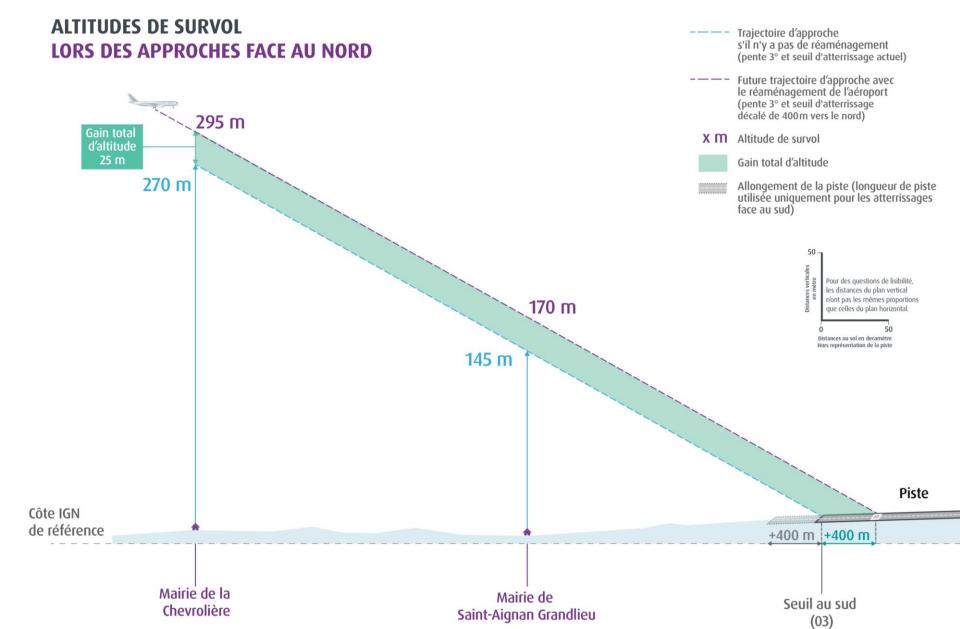


### Focus sur l'augmentation de l'altitude de survol





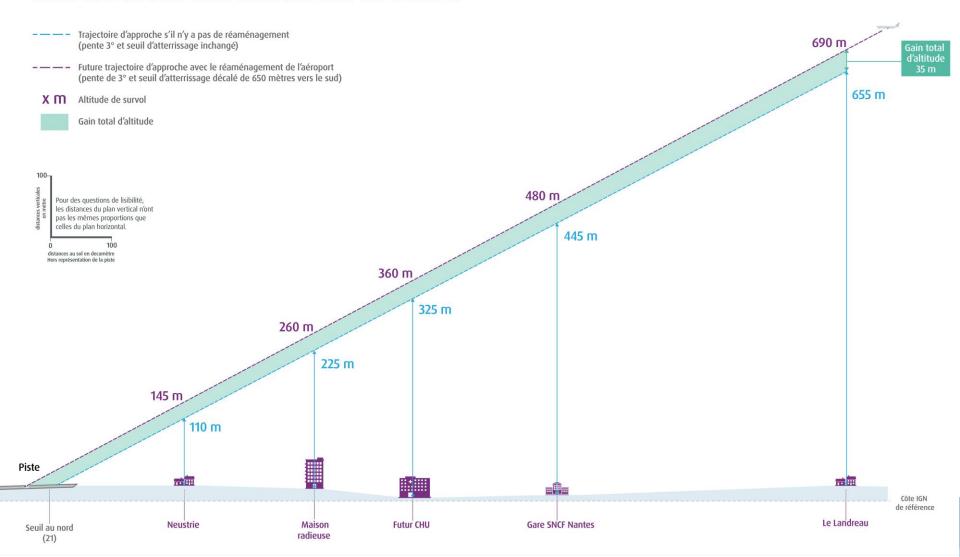
# Focus sur l'augmentation des hauteurs de survol pour les approches face au nord





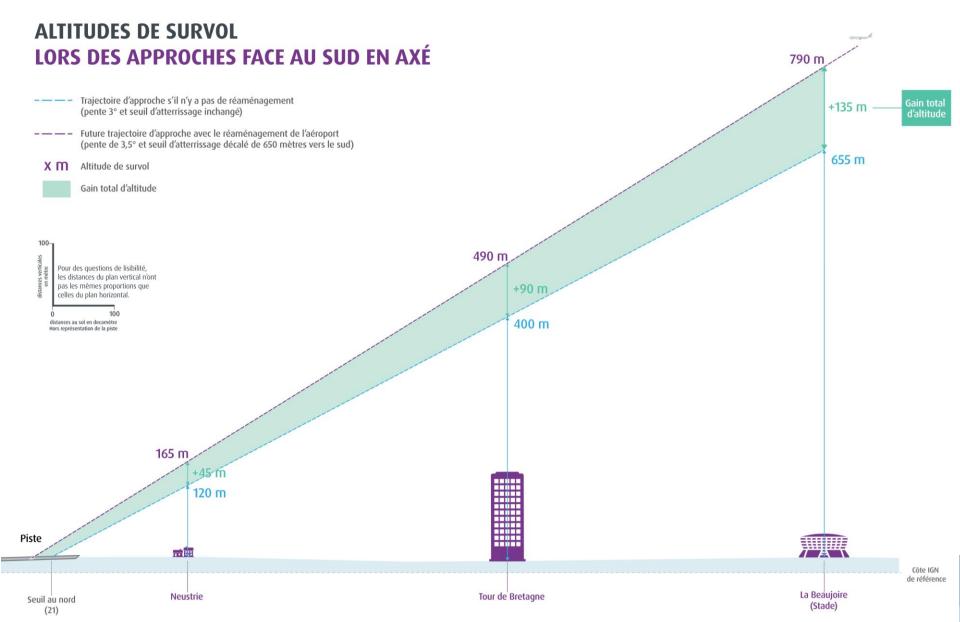
# Focus sur l'augmentation des hauteurs de survol pour les approches face au sud

#### ALTITUDES DE SURVOL LORS DES APPROCHES FACE AU SUD EN DÉSAXÉ





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





#### Le couvre-feu



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

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



#### Le calendrier :

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

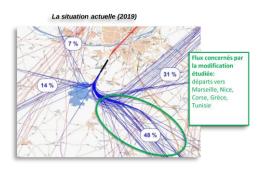




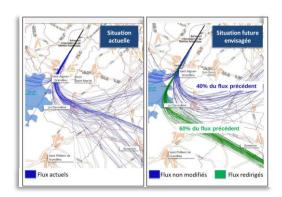
#### Evitement du survol de La Chevrolière

#### L'essentiel

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



Sources et cartographie : données observées en 2019, DGA





2.4

# Modélisation et nouvelles cartes de bruit

**Yoann LA CORTE** 

Directeur du projet Nantes-Atlantique (DGAC)





#### Modélisation et cartes de bruit

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

bruit faible: indice Lden compris entre 50 et 55 dB

bruit modéré : indice Lden compris entre 55 et 62 dB

bruit fort: indice Lden compris entre 62 et 70 dB

bruit très fort : indice Lden supérieur à 70 dB





#### Comment évaluer les situations futures?

# 2040

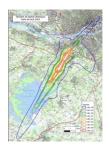
#### Scénario en l'absence de réaménagement :

Evolution tendancielle prévisible si le projet de réaménagement n'était pas réalisé

Seules sont prises en compte les mises conformité avec la réglementation









Fraternité





#### Comment évaluer les situations futures?

## 2040

#### Scénario en l'absence de réaménagement :

Evolution tendancielle prévisible si le projet de réaménagement n'était pas réalisé

Seules sont prises en compte les mises conformité avec la réglementation



# 2019 **Situation** actuelle



## 2040

#### Scénarios de projet :

Evolution prévisible avec réalisation du projet de réaménagement



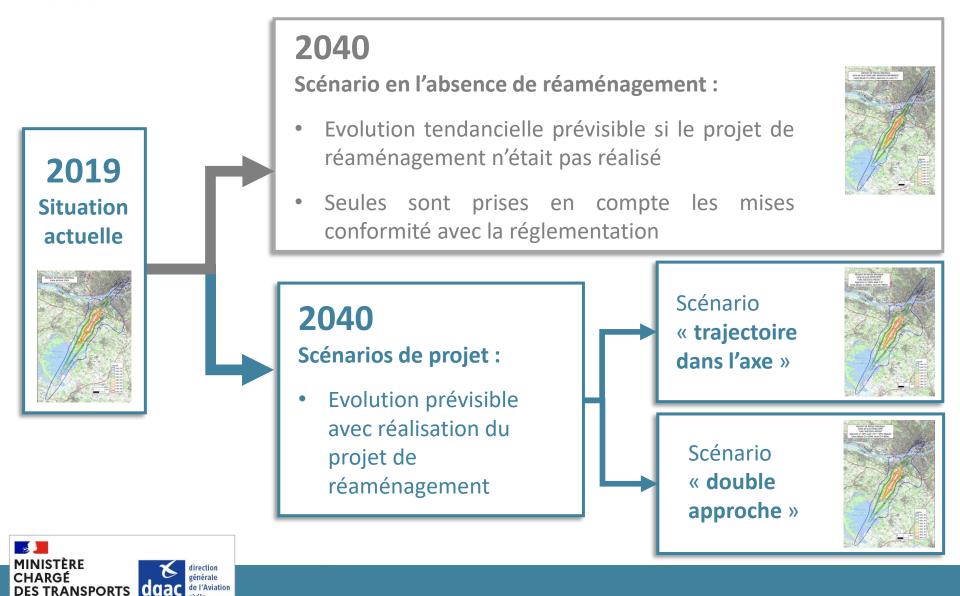
Fraternité





Fraternité

#### Comment évaluer les situations futures?





#### Comment évaluer les situations futures?

## 2040

#### Scénario en l'absence de réaménagement :

Evolution tendancielle prévisible si le projet de réaménagement n'était pas réalisé



Seules sont prises en compte les mises conformité avec la réglementation

# 2019 **Situation** actuelle



## 2040

#### Scénarios de projet :

Evolution prévisible avec réalisation du projet de réaménagement





Scénario « double approche »







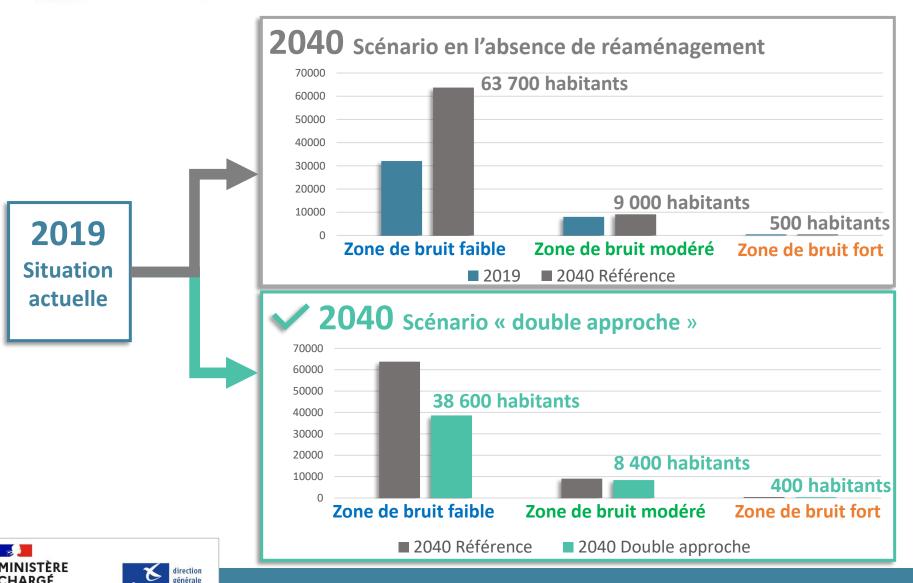


de l'Aviation

DES TRANSPORTS QQAC

Fraternité

#### Résultats de la modélisation du bruit

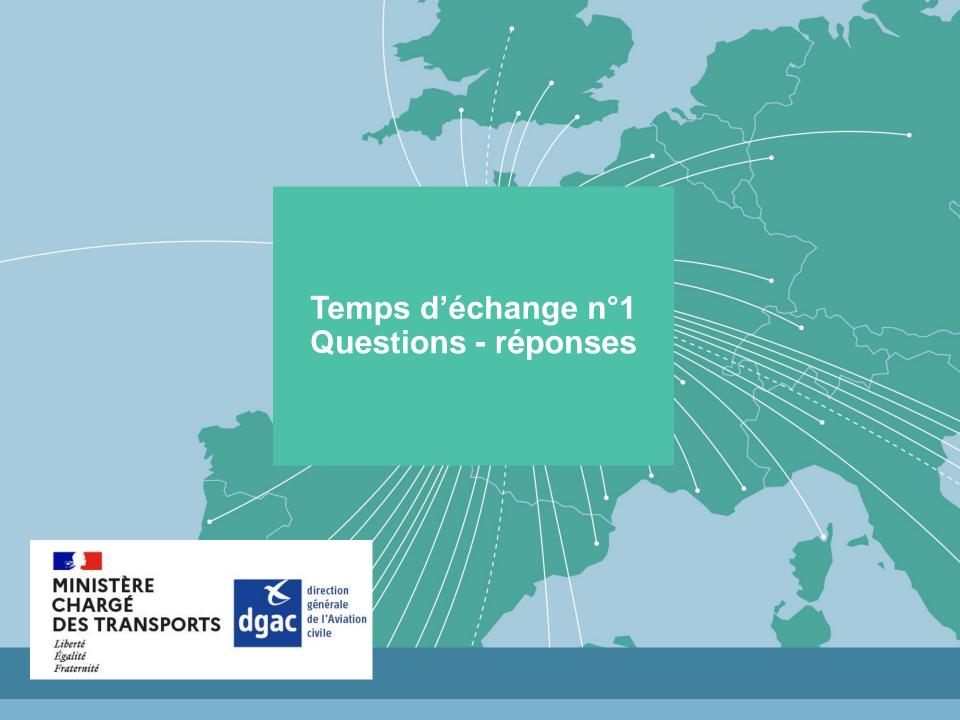




#### Résultats de la modélisation du bruit

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







## 1<sup>er</sup> temps d'échange Questions / Réponses



30 minutes

# À l'oral lors des temps d'échange :

- Levez la main
- Votre micro activé, présentez-vous et posez votre question



# À l'écrit via sli.do (ordinateur ou smartphone)

- Posez des questions aux intervenants
- Nous posons vos questions

Rejoignez-nous sur **sli.do** # **NTE** 

ou: www.sli.do/NTE







# slido



# **Audience Q&A Session**

(i) Start presenting to display the audience questions on this slide.





# Aides aux riverains

### Yoann LA CORTE

Directeur du projet Nantes-Atlantique (DGAC)

Jean-Philippe AUBRY

Directeur du GIP FCNA (préfecture)





#### Aides aux riverains. Nouvelles aides



# Des mesures exceptionnelles de protection des populations contre le bruit :

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

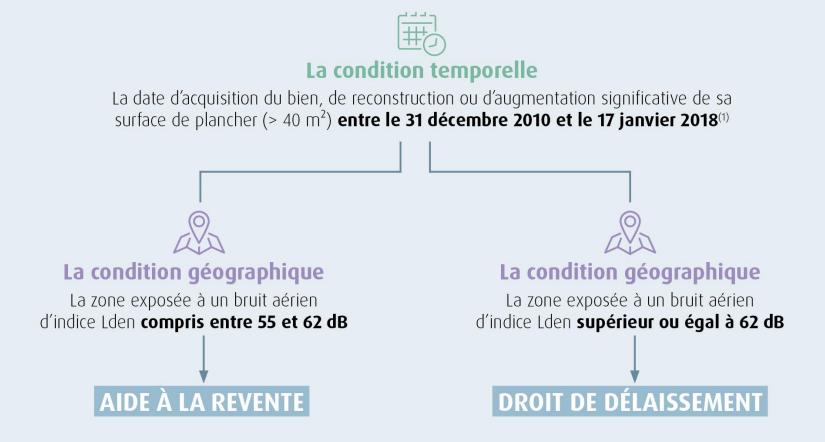


#### Un dispositif inédit et unique en France :

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



## Aides aux riverains. Les propriétaires éligibles



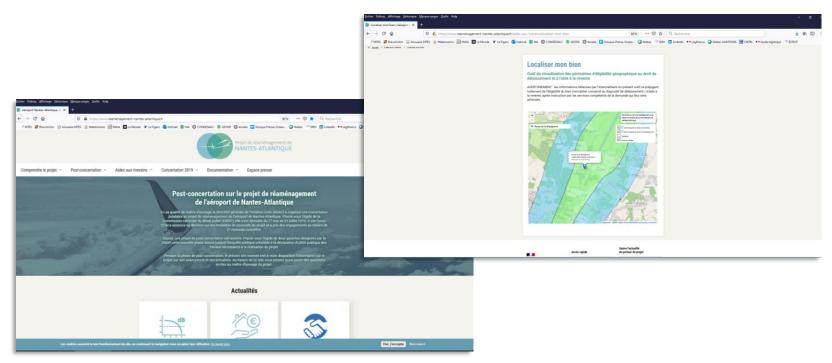
Quelle application de l'aide pour les ventes déjà effectuées ?

Les anciens propriétaires ayant vendu leur bien entre le 17 janvier 2018 et l'entrée en vigueur du décret pourront bénéficier de l'aide à la revente de façon rétroactive.



#### Aides aux riverains. Nouvelles aides

- **Pour localiser son bien**, le site internet du projet propose un outil de visualisation des périmètres d'éligibilité géographique au droit de délaissement et à l'aide à la revente :
  - www.reamenagement-nantes-atlantique.fr section « Aide aux riverains »







#### Aides aux riverains. Nouvelles aides



#### Bilan des demandes reçues au 25 août 2021

#### Droit de délaissement

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

#### Aide à la revente

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

#### Le GIP-FCNA

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





### Aides aux riverains. Les aides déjà en place

#### D'autres mesures exceptionnelles étaient déjà en vigueur :

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

#### Ces mesures exceptionnelles complètent les aides de droit commun :

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







# État d'avancement des études environnementales

# **Véronique MARTIN**

Sous-directrice du développement durable (DGAC)

## Yann LE PAGE

Service technique de l'aviation civile (DGAC)







## Etude des particules ultrafines (PUF) et des suies



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



#### Que sont les « PUF »?

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

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





## Etude des particules ultrafines (PUF) et des suies

#### Gouvernance de l'étude

MINISTÈRE
CHARGÉ
DES TRANSPORTS
Liberté
Egalité

Fraternité





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



3 Sous le contrôle d'un comité technique











Direction générale de l'énergie et du climat



Fraternité





## Etude des particules ultrafines (PUF) et des suies

#### État d'avancement des mesures sur les PUF :

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

Deux campagnes ont déjà été lancée à :

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

Une 3<sup>ème</sup> campagne de mesures est prévue à partir de juillet 2022 pour une durée de 6 mois avec des mesures sur le site au Nord de la piste.



#### Objectif:

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





## Etude des particules ultrafines (PUF) et des suies

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



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

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

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

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



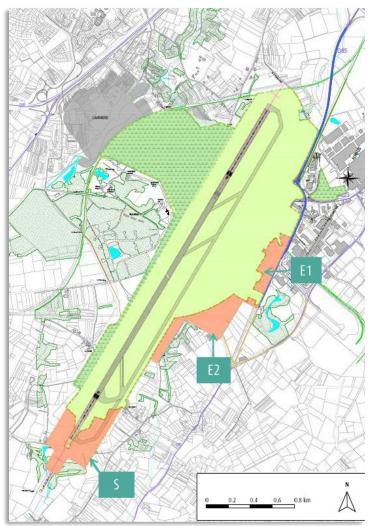
#### Que sont les « dépôts de suie »?

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





## Etat initial de l'environnement. Premiers enseignements



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

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

#### Secteur d'extension E2 :

 Correspond à une zone agricole (légumineuses, graminées fourragères)

#### Secteur d'extension S:

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







#### Etude de l'état initial de l'environnement.

#### L'essentiel:



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



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

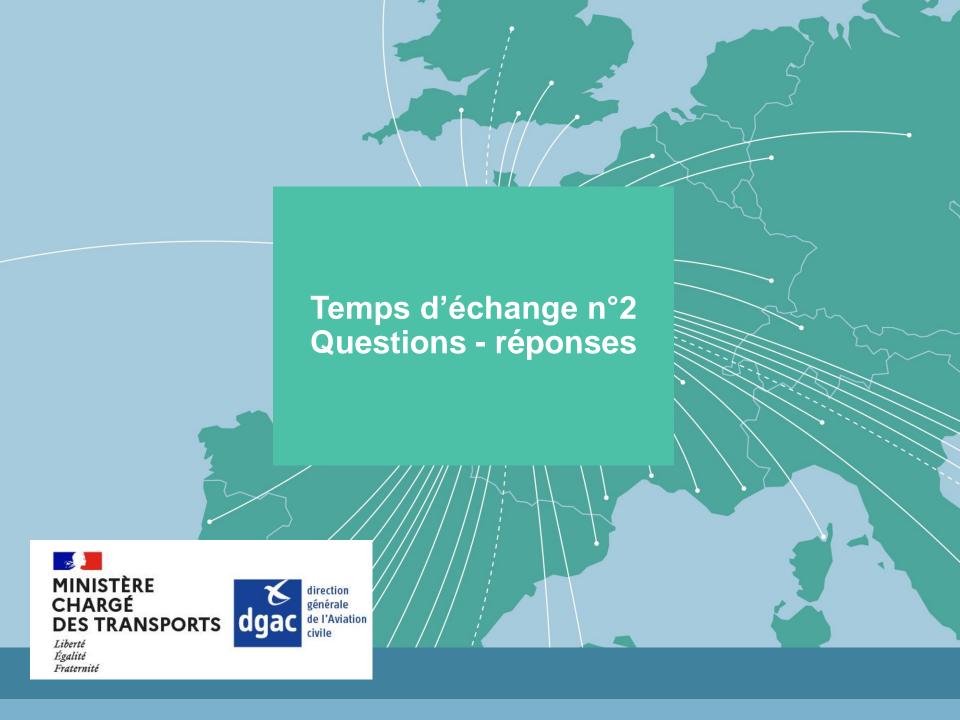
• Cette étude d'impact définira les mesures d'évitement, de réduction et lorsque nécessaire de compensation



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









## 2<sup>nd</sup> temps d'échange Questions / Réponses



25 minutes

# À l'oral lors des temps d'échange :

- Levez la main
- Votre micro activé, présentez-vous et posez votre question



# À l'écrit via sli.do (ordinateur ou smartphone)

- Posez des questions aux intervenants
- Nous posons vos questions

Rejoignez-nous sur **sli.do** # **NTE** 

ou: www.sli.do/NTE







## slido



# **Audience Q&A Session**

(i) Start presenting to display the audience questions on this slide.





# Conclusion

## Yoann LA CORTE

Directeur du projet Nantes-Atlantique (DGAC)

# **Thierry LATAPIE-BAYROO**

Directeur de la DDTM de la Loire-Atlantique





## Etat d'avancement des 31 engagements de l'Etat

#### Protéger la population, Protéger l'environnement







2. Engagements compagnies aériennes

3. Augmentation tarif TNSA

4. Aide complémentaire PGS

5. Délaissement

6. Aide revente

7. Aide mise aux normes insonorisation

8. Relocalisation équipements publics

9. Politique tarifaire futur concessionnaire

10. Etat initial environnement

11. Etude d'impacts

12. Emissions de GES

Options de piste écartées

15. Allongement piste

16. Décalage seuil sud

17. Approches par le Nord

17 bis . Evitement de La Chevrolière

18. Utilisation des sols

21. Transports en commun

26. Perfomance environnementale, neutralité carbone

#### Réaménager Nantes-Atlantique









#### **Gouvernance et transparence**



13. Options de piste écartées

14. Capacité aéroport

15. Allongement piste

16. Décalage seuil sud

18. Utilisation des sols

Qualité du service a éroportuaire

20. Parvis de l'aérogare

21. Transports en commun

22. Absence de subvention publique

23. Préfinancement des compagnies aériennes

24. Travaux du concessionnaire actuel

25. Amélioration du stationnement

26. Perfomance environnementale, neutralité carbone

10. Etat initial environnement

11. Etude d'impacts

12. Emissions de GES

13. Options de piste écartées

14. Capacité aéroport

15. Allongement piste

22. Absence de subvention publique

23. Préfinancement des compagnies aérienne

27. Comité de suivi des engagements

28. Observatoire de l'aéroport

29. Comité associant les élus

30 . Concertation future

31. Site internet du projet

 Presque toutes les mesures sont déjà réalisées ou avancent globalement selon le calendrier prévisionnel.

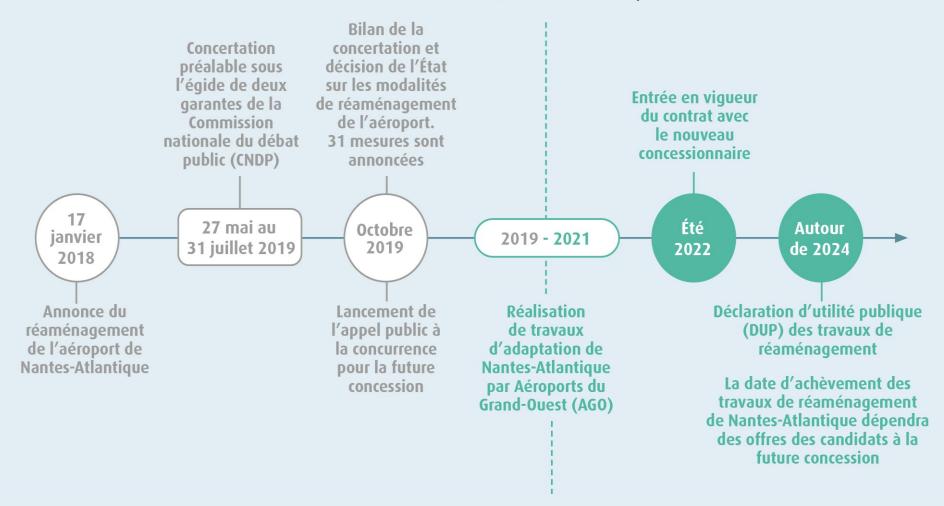
 La mise en œuvre du couvre-feu est un peu décalée, celle des approches par le nord est retardée

L'état d'avancement des 31 mesures est disponible sur le site internet du projet : <a href="https://www.reamenagement-nantes-atlantique.fr/content/les-31-mesures-de-letat-10344">https://www.reamenagement-nantes-atlantique.fr/content/les-31-mesures-de-letat-10344</a>





# FRISE CHRONOLOGIQUE DU PROJET





# Observatoire territorial autour de Nantes-Atlantique



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

#### **Objectifs de l'observatoire :**

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



Qualité de l'air et santé



Socioéconomie



Milieux naturels et climat



Nuisances sonores locales et santé



Activités de l'aéroport

www.otana.fr





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

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

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

## -

#### Suivre l'actualité du projet :

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

# -

#### Bénéficier des aides :

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







# Merci pour votre participation

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







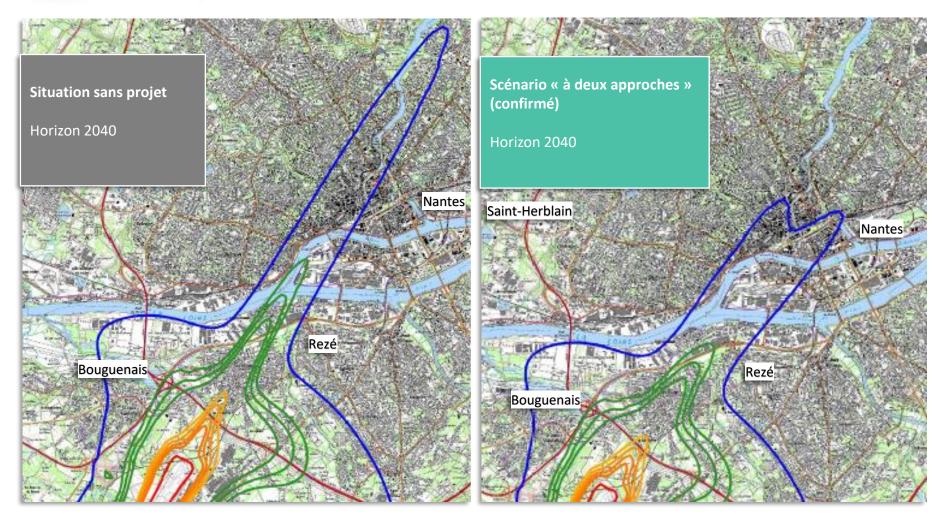
# ANNEXES PRÉSENTÉES LORS DES RÉUNIONS PUBLIQUES







### Cartes de bruit. Nord Loire

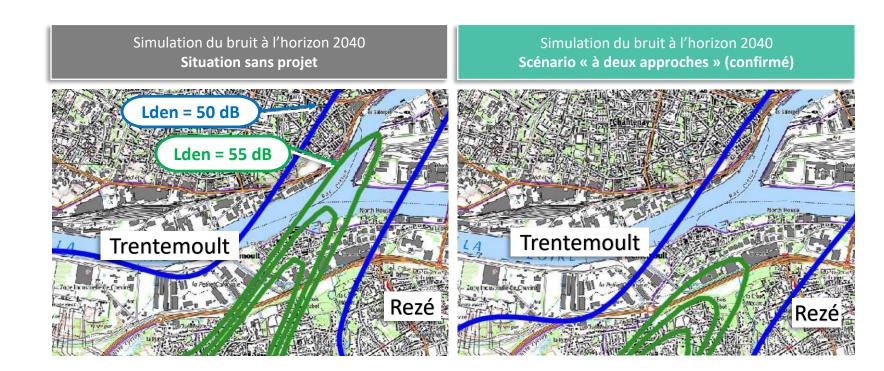




<u>Sources</u>: Modélisation: DGAC (août 2021). Données: base INSEE infracommunale, population 2017 (octobre 2020), contours IRIS (janvier 2019), fichiers fonciers 2020.



#### Cartes de bruit. Trentemoult

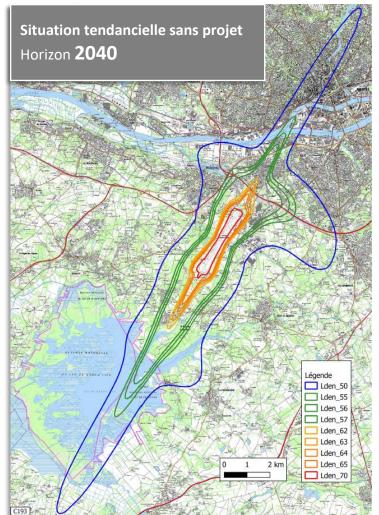


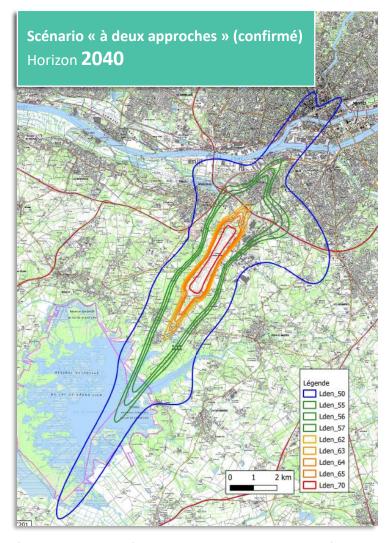


<u>Sources</u>: Modélisation: DGAC (août 2021). Données: base INSEE infracommunale, population 2017 (octobre 2020), contours IRIS (janvier 2019), fichiers fonciers 2020.



#### Cartes de bruit. Résultats de la modélisation









Sources: Modélisation: DGAC (août 2021). Données: base INSEE infracommunale, population 2017 (octobre 2020), contours IRIS (janvier 2019), fichiers fonciers 2020.