

La Direction Générale de l'Aviation Civile (DGAC), aux côtés de la Préfecture de Loire-Atlantique et de la Direction départementale des territoires et de la mer (DDTM) de Loire-Atlantique, ont annoncé l'organisation de permanences « pour aller à la rencontre des habitants » sur les communes volontaires. L'objectif annoncé est de présenter le bilan de la consultation numérique du public qui s'est déroulée en septembre dernier sur les attentes des usagers de l'aéroport et d'échanger plus globalement sur les éventuels autres sujets liés au projet de son futur réaménagement. Le délégué ministériel au réaménagement de l'aéroport de Nantes-Atlantique, Emmanuel Mercenier, ainsi qu'une garante de la Commission Nationale du Débat Public (CNDP), seront présents à la permanence.



LE COCETA VOUS INVITE À PARTICIPER ACTIVEMENT À CHACUNE D'ELLES ET EN PARTICULIER À LA PREMIÈRE QUI DEVRAIT SERVIR DE MODÈLE POUR LES SUIVANTES. NOUS DEVONS ÊTRE PRÉSENTS POUR NOUS FORGER UN AVIS SUR L'ORGANISATION DE CES PERMANENCES ET POSER LES QUESTIONS QUI CONCERNENT LES 130 000 OUBLIÉS DE L'AÉROPORT ET PEUT ÊTRE ENTENDRE LES RÉPONSES QUE NOUS N'AVONS JAMAIS OBTENUES.

La première permanence organisée par la DGAC et la Préfecture se déroulera à **Saint-Aignan de Grand Lieu** **Mardi 4 février 2025, de 17h à 19h, à la Salle de l'Héronnière, 1bis rue du Pressoir**

UNE ABSENCE DE MOBILISATION SERAIT CONSIDÉRÉE COMME UNE CAUTION TRÈS FAVORABLE AU PROJET.

D'autres permanences sont déjà programmées en mars 2025 :

- Mardi 11 mars, 17h à 19h : à Rezé
- Mardi 25 mars, 17h à 19h : à Bouguenais

Ces permanences seraient organisées sous forme de table rondes thématiques, les participants orientés en fonctions de leurs préoccupations. Nous vous proposons une liste de questions sous forme de pense-bête, afin de préparer votre déplacement. Elle est accessible depuis le site du COCETA : www.coceta.org

Vous êtes libre de poser les questions que vous souhaitez. Nous vous remercions de bien vouloir à la sortie de la permanence nous remettre ce document complété ou de nous le transmettre par mail (photo, scan, ...).

A LA SORTIE de la permanence :

En synthèse, estimez-vous :

- Avoir perdu votre temps OUI - NON
- Avoir eu certaines réponses :
 - Qui vous rassurent ? OUI - NON
 - Qui vous inquiètent ? OUI - NON
 - Qui vous laissent sur votre faim ? OUI - NON

Comment améliorer ce type de « rencontre du public » ?

Quelles sont les questions/ sujets que vous souhaiteriez aborder ?

(non obligatoire)

Nom, prénom

Ville

Contacts : téléphone, mail

déjà adhérent / sympathisant du coceta ? OUI – NON

Souhaitez-vous prendre contact avec le COCETA ? OUI – NON



PENSEZ A PREPARER VOTRE VISITE !

Bilan de la « concertation » de la DGAC	Questionnements des riverains à la DGAC et Préfecture :	La question a-t-elle été posée ?	La réponse est-elle satisfaisante ? (entourer votre réponse)		
1 - La répartition de l'espace en salle d'embarquement <ul style="list-style-type: none"> Augmenter les surfaces à disposition du public en salle d'embarquement en faveur des commerces et des places assises, 	Vous souhaitez augmenter les surfaces d'accueil, nous sommes passés de 4 à 7 millions de passagers. L'aéroport sera configuré pour accueillir combien de passager par an ? Pour combien de mouvement au total ?	OUI NON	 _____	 _____	 _____
2. L'accueil des usagers <ul style="list-style-type: none"> Augmenter et adapter le nombre de poste d'enregistrement bagage ; Augmenter la dimension, le nombre et la fluidité des postes de contrôle de sûreté et de police aux frontières ; 	Vous souhaitez augmenter les surfaces d'accueil, nous sommes passés de 4 à 7 millions de passagers. L'aéroport sera configuré pour accueillir combien de passager par an ? Pour combien de mouvement au total ?	OUI NON	 _____	 _____	 _____
3. L'offre commerciale Un travail de modernisation de l'offre commerciale en aérogare avec un renouvellement des espaces de restauration, presse et « duty free » d'ici le printemps 2025. Une attention particulière est portée sur la mise en avant des produits d'origine locale.	L'aéroport de Nantes Atlantique est une plateforme low cost. 75% des passagers partent depuis la Région, ou de la périphérie, vers d'autres destinations. Qui va acheter des produits locaux pour partir en vacances ? Pour rentabiliser de tels investissements d'offre de service sur combien de passagers par an misez-vous ?	OUI NON	 _____	 _____	 _____
4. L'aménagement des abords de l'aérogare Favoriser l'installation d'un pôle d'échange multimodal à proximité de l'aérogare pour l'arrivée des transports en commun <ul style="list-style-type: none"> Réaliser des accès sûrs pour les modes actifs avec la création de circulations piétonnes et cyclistes sécurisées au sein de l'emprise de l'aéroport ; 	L'aménagement est prévu pour quel nombre de passagers ? Développer l'accessibilité, c'est développer le trafic routier et donc saturer davantage les accès y compris dans les communes avoisinantes. Avez-vous conscience des nuisances que cela va engendrer ? Comment comptez-vous y remédier ?	OUI NON	 _____	 _____	 _____
	Sécuriser les accès de l'aéroport, certes mais quel dispositif pour sécuriser le survol de l'aire urbaine de Nantes en attendant le guidage satellitaire qui aura pour conséquence d'intensifier le trafic aérien et les nuisances sur un seul axe par le Nord ?	OUI NON	 _____	 _____	 _____
5. Le stationnement <ul style="list-style-type: none"> Augmenter le nombre de places de parking afin de limiter le stationnement sauvage aux abords de l'aéroport ; Favoriser les usagers covoiturant ou utilisant un 	Combien de place de parking prévoyez-vous ? Cela représente combien de voyageurs maximum par an passant par l'aéroport de Nantes ?	OUI NON	 _____	 _____	 _____
	Le concessionnaire se rémunère sur le trafic aérien, la consommation des passagers sur place et sur le stationnement dans les parkings. Pour minimiser les nuisances liées au trafic	OUI NON	 _____	 _____	 _____



véhicule propre (électrique, hydrogène).	automobiles, le concessionnaire est-il prêt à abandonner cette manne financière ? Qu'avez-vous prévu pour compenser ce manque à gagner ? Le dédommager pour des places manquantes ?				
	On parle de véhicules propres, mais quand les avions seront-ils silencieux et sans impact sur la qualité de l'air ?	OUI NON			
<p>6.La durabilité des aménagements</p> <ul style="list-style-type: none"> • Limiter l'impact du projet sur l'environnement, sur les terres agricoles et sur la ressource foncière en limitant l'artificialisation de nouvelles emprises au sol • Mettre en place un chantier propre et respectueux de l'environnement et des riverains et une démarche d'insertion architecturale ; • Assurer la bonne gestion des eaux pluviales ; • Mettre en place une politique de développement durable et de protection des populations avec des engagements du concessionnaire ; • Faire participer le concessionnaire aux démarches locales visant à monitorer et réduire les impacts de l'aéroport pour les riverains. 	L'approche vertueuse environnementale prend-t-elle en compte la proximité de l'aéroport du Lac de Grand Lieu, site Natura 2000 ? La cohabitation entre les avions et les espèces aviaires du 2 ^{eme} parc ornithologique de France est-elle compatible ? Combien d'espèces protégées abattues en 2024 ? ¹	OUI NON			
	Où sont déversées les eaux de pluviales de ruissellement de la plateforme ?	OUI NON			
	La réduction des consommations énergétiques de la plateforme, chantier propre et respectueux des riverains = Comment considérer ces mesures autrement comme du greenwashing puisque aucune mesure de protection des riverains n'est avérée ?	OUI NON			
	Considérez-vous que condamner les personnes à rester confinées chez elles à cause des nuisances sonores est une mesure de protection ? N'est-ce pas liberticide ?	OUI NON			
	Vous évoquez « l'insertion architecturale » de l'aéroport. Avez-vous mesuré les conséquences sur l'urbanisme du développement d'une telle infrastructure ? <i>Déplacement de collège, désertification/dents creuses des biens délaissés, densification des infrastructures routières, impacts sur les zones calmes et les nouvelles constructions survolées à basse altitude, occupation de fonciers nécessaires au développement d'autres sources économiques plus vertueuses ou de pôles d'excellence (Université Jules vermes Centre de recherche..).</i>	OUI NON			
	Une valorisation des coûts directs et indirects engendrés par ce projet et le fonctionnement de cette infrastructure a-t-elle été réalisée ?	OUI NON			
	L'extension du couvre-feu de 23h à 7h du matin, si elle était imposée, aurait-elle des conséquences financières pour les compagnies et	OUI NON			

¹ Renouvellement de l'arrêté « Péril aviaire » du 13 octobre 2023 par la Préfecture autorisant l'abattage, la perturbation ou la capture d'espèces protégées.



	le contrat passé avec le concessionnaire ?				
	Une étude d'impact sur la Santé et l'environnement indépendante sera-t-elle menée avant la signature du contrat ? Le cas échéant, comment ses conclusions pourraient être prises en compte concrètement ?	OUI NON			
	Demander au concessionnaire de réduire son impact sur les riverains c'est lui demander de réduire son activité ce qui est un non-sens. Des compensations sont-elles prévues s'il fallait réduire le trafic aérien pour préserver les 130 000 personnes concernés par les nuisances ?	OUI NON			
	La réfection de la piste et les travaux de réaménagement ne constituent-ils pas un chantier équivalent à une reconstruction de l'aéroport ?	OUI NON			
	Quel est le coût estimé du réaménagement de l'aéroport ?	OUI NON			
	Y a-t-il un montant de chiffre d'affaires garanti par l'Etat auprès du concessionnaire ? Le cas échéant comment serait-il compensé ?	OUI NON			
	Combien de temps durera cette nouvelle concession ?	OUI NON			
	Compte tenu de toutes les contraintes liées à l'exploitation de l'aéroport, avez-vous travaillé à un aéroport ailleurs, comme vous y invitent les conclusions de Mesdames les garantes ? Si non pourquoi ? Si oui, où ?	OUI NON			
7. Le dialogue avec le futur concessionnaire <ul style="list-style-type: none"> Maintenir et compléter le dialogue régulier entre les parties prenantes afin d'ancrer pleinement l'aéroport dans son territoire Faire participer le futur concessionnaire au GIP FCNA ; Recourir aux PME et aux entreprises tierces ; Recourir aux heures d'insertion pour les personnes éloignées de l'emploi ; Améliorer les outils de communication disponibles et communiquer plus largement les informations relatives à l'aéroport. 	Incluez-vous les riverains dans les parties prenantes ? A ce jour, il n'y a pas de dialogue avec les riverains puisque la plateforme a vocation à se développer avec les nuisances associées, sans contreparties autres que le confinement.	OUI NON			
	Recourir aux PME locales : Comment pouvez-vous garantir que le futur concessionnaire fera appel à des PME ou des entreprises locales ? Une clause dans le marché l'impose-t-elle ? Quelle est la part du marché (en%) cela représente-t-il ?	OUI NON			
	Les outils de propagande de la DGAC sont largement suffisants. Comment contraindrez-vous le concessionnaire à un dialogue constructif avec les riverains à propos des nuisances ? Quelles sont les conséquences concrètes	OUI NON			

	que prévoit le marché si une communication objective n'est pas réalisée ? Qui jugera de la pertinence de l'information ?				
8. Autres thématiques • Moduler la tarification de l'aéroport pour les compagnies aériennes pour favoriser les vols en journée et les avions les moins bruyants et moins polluants	Moduler la tarification, oui et aussi mettre les taxes de l'aéroport aux niveaux des autres plateformes nationales.	OUI NON			
• Poursuivre les démarches autour du PPBE sur l'exploitation de l'aéroport ;	Comment expliquez-vous que : dans le cadre du PPBE 2025-2029 publié le 01/02/25 pour avis ² , la DGAC prévoit 7 100 personnes impactées en 2030 alors que : <ul style="list-style-type: none"> la même DGAC en estimait, en 2013, 80 000 personnes impactées ; les mêmes type d'avions, génèrent un trafic plus important, sur un aéroport qui n'a structurellement pas changé³, et des zones urbaines survolées de plus en plus densifiées ; 3 300 familles sont attendues à Pirmil les Iles ; Le PPBE manquerait-il de sincérité ? la DGAC de 2025 est-elle plus ou moins compétente que celle de 2013 ?	OUI NON			
• Prévoir des travaux de réfection de la piste, le décalage des seuils nord et sud et la création d'une rampe d'approche au nord.	Quels impacts ces travaux vont-ils avoir sur les populations survolées ? Comment concrètement espérez-vous les limiter ?	OUI NON			

² [Consultation du public concernant le projet de plan de prévention du bruit dans l'environnement \(PPBE\) de l'aérodrome de Nantes-Atlantique \(Loire-Atlantique\) | Consultations publiques](#) (p47 et 48 du PPBE)

³ Nous faisons référence à l'abandon de l'allongement de la piste de 400 mètres qui avait été vendue lors de la concertation de 2019 comme le fait technique qui allait diminuer toutes les nuisances et rendre possible le maintien de l'aéroport ! Le COCETA avait démontré que cet allongement n'avait aucun impact sur les nuisances sonores : <https://coceta.org/2022/10/08/allongement-de-400m-la-solution-miracle-qui-fait-pschiiiiitttt/>

