



Projet de réaménagement de
NANTES-ATLANTIQUE

Concertation préalable avec garants
Du 27 mai au 31 juillet 2019

PROJET DE RÉAMÉNAGEMENT DE L'AÉROPORT DE NANTES-ATLANTIQUE À L'HORIZON 2040



MINISTÈRE
DE LA TRANSITION
ÉCOLOGIQUE
ET SOLIDAIRE



Ministère de la Transition écologique et solidaire

www.ecologique-solidaire.gouv.fr

L'ÉDITO



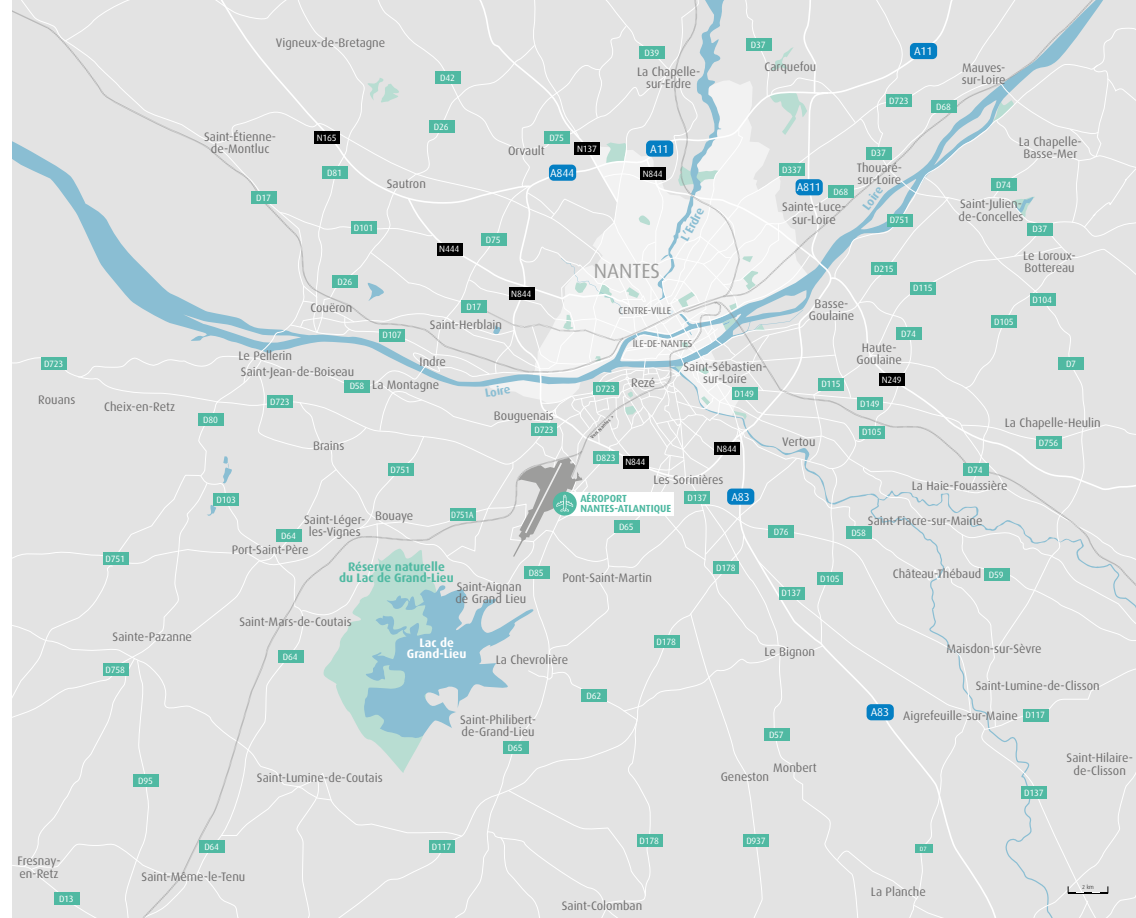
Patrick Gandil
*Directeur général
de l'aviation civile*

Le 17 janvier 2018, le gouvernement décidait de ne pas transférer l'aéroport de Nantes-Atlantique à Notre-Dame-des-Landes et de réaménager la plateforme aéroportuaire existante. Aujourd'hui, la concertation autour de ce projet de réaménagement débute. Elle est pilotée par la Direction générale de l'aviation civile (DGAC) et placée sous l'égide de la Commission nationale du débat public (CNDP). Cette concertation vous permettra de vous informer sur le projet, de poser vos questions et de découvrir les différentes options possibles pour l'avenir de l'aéroport. Elle est l'occasion pour la DGAC de recueillir vos attentes et vos propositions au bénéfice du projet.

Que vous soyez résidents de la métropole de Nantes, des Pays de la Loire et, au-delà, du Grand Ouest, élus, usagers, voyageurs et salariés de l'aéroport, compagnies aériennes, entreprises et acteurs économiques, corps constitués, associations : venez aujourd'hui nous transmettre votre vision du projet de réaménagement.

En tant que maître d'ouvrage, je prends devant vous l'engagement d'une concertation transparente et sincère : elle intervient à un stade où les grands choix pour le réaménagement sont encore ouverts.

J'ai la conviction qu'un projet ambitieux est possible, à la hauteur des enjeux auxquels nous devons faire face : le développement des territoires dynamiques du Grand Ouest et leur ouverture sur l'Europe et l'international, la protection des populations riveraines et l'exigence environnementale. Je vous invite à venir nombreux pour échanger sur les perspectives et les choix collectifs qui s'offrent à nous.



La CNDP, autorité administrative indépendante et garante de la démarche

La Commission nationale du débat public (CNDP) est une autorité administrative indépendante, créée en 1995. Elle est chargée de veiller au respect de la participation du public au processus d'élaboration des projets – publics ou privés – d'aménagement ou d'équipement d'intérêt national. Elle supervisera la démarche de concertation pour laquelle elle a désigné deux garantes : Brigitte Fargevielle et Sylvie Haudebourg.

La DGAC, maître d'ouvrage du projet

La Direction générale de l'aviation civile (DGAC) est une direction générale du ministère de la Transition écologique et solidaire et a pour mission de garantir la sécurité et la sûreté du transport aérien en plaçant la logique du développement durable au cœur de son action. Elle traite de l'ensemble des composantes de l'aviation civile : développement durable, sécurité, régulation économique, soutien à la construction aéronautique... La DGAC est maître d'ouvrage du projet de réaménagement de l'aéroport Nantes-Atlantique et organise la concertation.

L'AÉROPORT NANTES-ATLANTIQUE, ÉTAT DES LIEUX ET PERSPECTIVES

L'aéroport historique de l'agglomération nantaise connaît une forte croissance depuis plusieurs années. En voie de saturation à brève échéance, son réaménagement s'avère donc indispensable pour répondre aux besoins de mobilité aérienne du territoire, de court, moyen et long termes.

DE L'AÉRODROME DE CAMPAGNE À L'AÉROPORT URBAIN

- **1928** : présence d'un camp aérien.
- **1932** : inauguration de la première piste en herbe de l'aérodrome de Château-Bougon.
- **1939** : réalisation de la piste nord-sud actuelle.
- **1956** : présence sur la plateforme d'Air Ouest en tant que première compagnie aérienne.
- **1962** : ouverture par Air Inter des premières liaisons Nantes-Paris.
- **1963** : concession pour trente ans de l'aéroport à la CCI.
- **1994** : construction de l'actuelle tour de contrôle.
- **1997** : agrandissement de l'aérogare (capacité portée à 2,5 millions de passagers aériens).
- **2002** : agrandissement de l'aérogare (capacité portée à 3 millions de passagers).
- **2010** : concession au consortium AGO (Aéroport du Grand Ouest).

L'AÉROPORT HIER ET AUJOURD'HUI

Situé au Sud-Ouest de Nantes, le petit aérodrome de campagne originel est devenu, avec le développement de la métropole nantaise, un véritable aéroport urbain. Il est aujourd'hui le principal aéroport du Grand Ouest offrant des liaisons régulières, devant Brest et Rennes. Plus de 6,2 millions de passagers l'ont fréquenté en 2018 (1,1 million à Brest et 850 000 à Rennes).

Il offre plus d'une centaine de destinations (36 à Brest, 28 à Rennes). La grande proximité de l'aéroport avec le cœur de la métropole (moins de 10 kilomètres du centre-ville de Nantes) reste un atout. Elle est également la cause de nuisances sonores pour les habitants et de contraintes sur l'aménagement et le développement urbain du territoire.

DEMAIN, UN RÉAMÉNAGEMENT INDISPENSABLE POUR LE PREMIER AÉROPORT DU GRAND OUEST

Avec l'abandon du projet à Notre-Dame-des-Landes, le réaménagement et l'extension des capacités d'accueil de Nantes-Atlantique s'imposent.

En 2029 et sans réaménagement, l'aéroport pourrait peut-être traiter 8,6 millions de passagers aériens mais dans des conditions de service très dégradées.

Pour l'élaboration du projet de réaménagement soumis à concertation, la DGAC a retenu des hypothèses de croissance du trafic aérien qui reflètent le dynamisme économique et démographique du territoire :

Année	Nombre de voyageurs accueillis	Mouvements d'avions commerciaux
2018	6,2 millions	57 600
2025	8,3 millions	71 000
2030	9,4 millions	76 000
2040	11,4 millions	89 000

UN PROJET QUI SE DOIT D'ÊTRE DURABLE : LES PERSPECTIVES APRÈS 2040

Le réaménagement de l'aéroport doit être durable et anticiper les besoins de mobilité aérienne au-delà des vingt prochaines années. Des mesures conservatoires, telles que des réserves de foncier, sont donc incluses dans la conception du projet. Cela rendra possible des aménagements ultérieurs (agrandissement de l'aérogare, des parcs de stationnement, etc.), difficiles à anticiper à ce jour.

CONSTRUIRE ENSEMBLE LE NOUVEAU VISAGE DE NANTES-ATLANTIQUE

À travers la concertation, la DGAC et l'ensemble des parties prenantes doivent bâtir un projet répondant à un triple défi :

- satisfaire les besoins croissants de mobilité aérienne du Grand Ouest et de ses résidents ;
- protéger au mieux les riverains et l'environnement ;
- accueillir des passagers dans des conditions de confort à la hauteur des standards internationaux de qualité de service.

LE DÉVELOPPEMENT ÉCONOMIQUE : QUEL RÔLE DE L'AÉROPORT DANS LE SOUTIEN À L'ATTRACTIVITÉ DU TERRITOIRE ?

Quels sont les besoins d'interconnexion avec des pôles économiques nationaux et internationaux ?
L'aéroport modernisé peut-il devenir un levier d'attractivité et de développement pour la métropole de Nantes et la région ?



LE CONFORT ET LA QUALITÉ DE SERVICE POUR LES VOYAGEURS : QUELLES ATTENTES ?

Comment améliorer l'expérience voyageur par le niveau de confort et de services de l'aérogare ?



L'ENVIRONNEMENT : QUELLES ATTENTES POUR LE PROJET ?

Quelles mesures pour éviter, réduire et compenser les impacts potentiels de l'activité de l'aéroport sur l'environnement ? Comment développer l'exemplarité écologique de la nouvelle infrastructure ? Quelle insertion durable urbaine et quelle ambition environnementale pour l'aérogare ?



LA PROTECTION DES POPULATIONS : COMMENT LIMITER L'IMPACT DES NUISANCES AÉROPORTUAIRES ?

Au-delà des mesures réglementaires (plan de gêne sonore) et du fonds de compensation annoncé par le gouvernement, comment adapter l'aéroport afin de protéger au mieux les riverains (options de pistes et d'exploitation) ?



L'ATTRACTIVITÉ DE L'AÉROPORT : COMMENT LA CONSERVER POUR LES COMPAGNIES ET LES USAGERS ?

Comment conserver l'attractivité de l'aéroport aux yeux des compagnies aériennes et leur permettre de proposer une offre adaptée aux attentes du territoire ?



LA DESSERTE : COMMENT SE RENDRA-T-ON À L'AÉROPORT DEMAIN ?

Comment faire évoluer l'offre de transports en commun et les voiries pour faciliter l'accès à Nantes-Atlantique ? Comment rendre le stationnement plus pratique ?



**QUELS
SONT LES ENJEUX
DE LA
CONCERTATION ?**

QUELLES SONT LES OPTIONS DE RÉAMÉNAGEMENT ?

Pour permettre à l'aéroport de conjuguer capacité d'accueil et protection des populations, la DGAC soumet à la concertation plusieurs options de réaménagement et d'exploitation de l'aéroport.

LES OPTIONS POUR LA PISTE



RÉFECTION DE LA PISTE ACTUELLE



ALLONGEMENT DE LA PISTE DE 400 M



ALLONGEMENT DE LA PISTE DE 800 M



PISTE EN V



PISTE TRANSVERSALE

LES OPTIONS POUR L'AÉROGARE



MODERNISATION DE L'AÉROGARE EXISTANTE



CRÉATION D'UNE AÉROGARE À L'OUEST

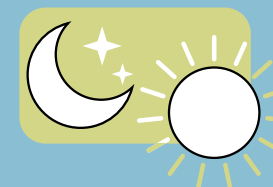


TERMINAL UNIQUE



TERMINAUX À NIVEAUX DE SERVICES DIFFÉRENCIÉS

LES OPTIONS D'EXPLOITATION

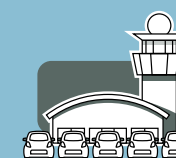


COUVRE-FEU

LES OPTIONS POUR L'AMÉNAGEMENT DES ABORDS DE L'AÉROGARE



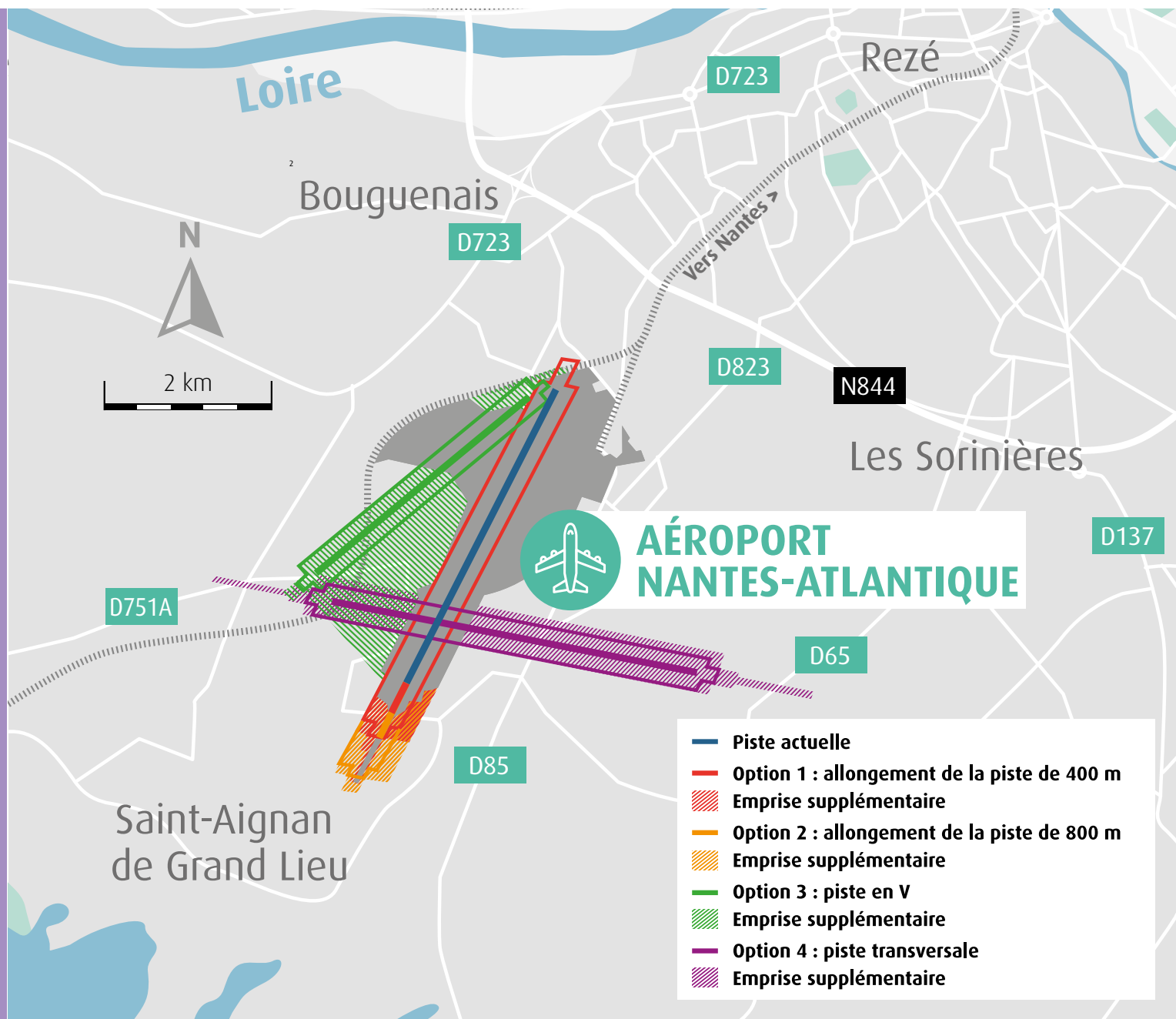
ESPLANADE



PARKING

Une optimisation de la sécurité : la remise dans l'axe des trajectoires d'approche

Jusqu'ici, en situation transitoire, il avait été possible de maintenir désaxée de 13° l'approche finale des avions se présentant par le nord pour atterrir afin de limiter les nuisances sur les zones habitées. L'autorité de surveillance de la sécurité estime nécessaire l'installation d'un système de guidage vertical afin d'accompagner la croissance du trafic. Ceci impose une remise dans l'axe. Ce système sera un « ILS » qui guidera ainsi les avions à l'approche. Ce changement est nécessaire dès que possible pour assurer le plus haut niveau de sécurité, en cohérence avec le niveau du trafic qu'accueille l'aéroport de Nantes-Atlantique.



LES OPTIONS DE RÉAMÉNAGEMENT DE LA PISTE

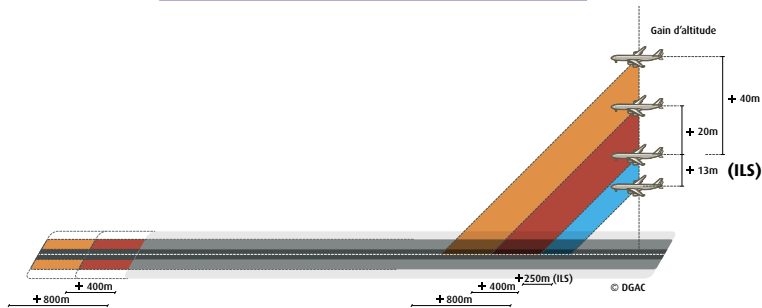


LE MAINTIEN DE LA PISTE ACTUELLE (OPTION DE RÉFÉRENCE)

La longueur (2 900 mètres) et l'emplacement actuels de la piste ne sont pas modifiés par rapport à la situation existante. La piste doit cependant faire l'objet de travaux de réfection afin de la mettre en conformité avec la réglementation : structure, profil et revêtement, balisage lumineux, équipements de guidage, etc. (voir ci-contre). Par ailleurs, la mise en place de l'ILS nécessite un décalage du seuil d'atterrissage de 250 m au nord.



L'ALLONGEMENT DE LA PISTE : 400 M OU 800 M (OPTIONS P1 ET P2)



La piste actuelle est prolongée de 400 mètres ou 800 mètres vers le sud. L'objectif de ces aménagements est de décaler d'autant le seuil de la piste, c'est-à-dire le point où les avions entrent en contact avec le sol. Cet allongement de la piste permet d'augmenter l'altitude de survol de la ville de Nantes : les avions peuvent commencer leur descente d'atterrissage plus tard, causant ainsi moins de nuisances pour les riverains.

LES PRINCIPAUX IMPACTS¹

Thème	Option de référence
Nuisances sonores	La remise dans l'axe va impacter des populations différentes. L'amélioration de la performance acoustique des avions réduit partiellement les effets défavorables.
Foncier et biodiversité	Pas d'incidence notable par rapport à la situation existante
Satisfaction des besoins de mobilité aérienne	Stagnation du trafic à partir de 2040
Coût	Entre 120 et 150 M€

LES PRINCIPAUX IMPACTS¹

Thème	Option P1 Allongement de 400 m	Option P2 Allongement de 800 m
Nuisances sonores	Une réduction importante : 4700 personnes de moins exposées à plus de 55 dB	Une réduction très importante : 6 800 personnes de moins exposées à plus de 55 dB
Foncier et biodiversité	15 ha de foncier et de terres agricoles à acquérir / Pas d'effet notable sur les continuités écologiques	30 ha de foncier et de terres agricoles à acquérir / Un effet défavorable modéré sur les zones humides (5 ha)
Coût	+50 M€ par rapport à l'option de référence	+100 à 150 M€ par rapport à l'option de référence

1. Non exhaustif, se reporter au dossier de concertation ou au site Internet pour plus de détails.

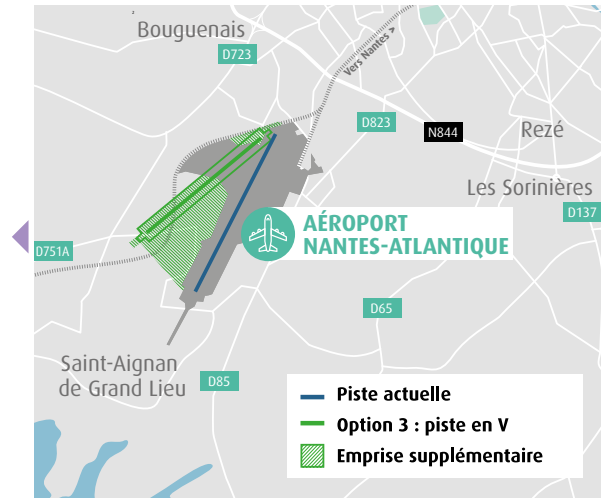


LES OPTIONS DE RÉAMÉNAGEMENT DE LA PISTE



LA CRÉATION D'UNE PISTE EN « V » (OPTION P3)

Cette option consiste à créer une seconde piste en « V » par rapport à la piste actuelle, avec un angle de 24° depuis son point nord. Cette nouvelle configuration permettrait aux avions de privilégier des trajectoires au-dessus de la Loire et donc de survoler moins d'habitations. Elle serait utilisée pour les atterrissages vers le sud-ouest. Les atterrissages vers le nord et les décollages, qui génèrent moins de nuisances, auraient lieu sur la piste actuelle.



© DGAC 2019

LES PRINCIPAUX IMPACTS¹

Thème	Option P3 Piste en « V »
Nuisances sonores	Une réduction importante : 2 400 personnes de moins exposées à plus de 55 dB
Foncier et biodiversité	150 ha de foncier et de terres agricoles à acquérir, incluant le déboisement de la forêt de Château-Bougon / Un effet défavorable important sur les zones humides (15 ha)
Coût	+ 250 à 300 M€ par rapport à l'option de référence



LA CRÉATION D'UNE PISTE TRANSVERSALE (OPTION P4)

Dans cette option, une seconde piste serait implantée de manière transversale par rapport à la voie actuelle, dans sa partie sud. L'orientation Est-Ouest de cette piste permettrait d'éviter aux avions de survoler le cœur de l'agglomération nantaise. L'ensemble du trafic serait alors reporté sur cette nouvelle voie. La piste actuelle ne serait plus utilisée qu'en cas d'indisponibilité du nouvel équipement ou de vents très défavorables.

LES PRINCIPAUX IMPACTS¹

Thème	Option P4 Piste transversale
Nuisances sonores	Une très forte réduction : 10 700 personnes de moins exposées à plus de 55 dB
Foncier et biodiversité	115 ha de foncier et de terres agricoles à acquérir, incluant le déboisement d'une partie de la forêt de Château-Bougon / Effet défavorable important sur les zones humides (15 ha). Rupture d'un corridor écologique principal.
Coût	+ 300 à 350 M € par rapport à l'option de référence

1. Non exhaustif, se reporter au dossier de concertation ou au site Internet pour plus de détails.

QUELLES OPTIONS D'EXPLOITATION ?

La concertation est ouverte sur les modalités d'exploitation de l'aéroport, c'est à dire ses horaires de fonctionnement. Deux options sont proposées :

1. Le maintien de l'exploitation actuelle : Il n'y aurait pas de restriction supplémentaire pour les vols. Seul l'arrêt de restriction actuellement en vigueur pour les avions les plus bruyants est appliqué.



2. Option E1 : « Interdiction de programmation de vols la nuit » : Ce « couvre-feu » de minuit à 6h du matin interdirait aux compagnies aériennes de programmer le départ et l'arrivée de vols dans ce créneau. Seul le retour des avions ayant pris du retard par rapport à l'horaire programmé pourrait être autorisé de façon exceptionnelle. Le principe de ce « couvre-feu » fait l'objet d'un consensus politique parmi les 24 maires de Nantes Métropole (déclaration du 28 janvier 2019). Un règlement européen impose de réaliser une étude dite « d'approche équilibrée » avant la mise en place de toute mesure de restriction de la circulation aérienne. Une telle étude nécessite environ deux ans de travail et de consultations obligatoires avec l'ensemble des parties prenantes, en particulier les compagnies aériennes. Si un tel « couvre-feu » était décidé à l'issue de la concertation, il pourrait être mis en place au second semestre 2021.

LES PRINCIPAUX IMPACTS¹

Thème	« Couvre-feu »
Nuisances sonores	Réduction très importante des nuisances entre minuit et 6h du matin
Satisfaction des besoins de mobilité aérienne	450 000 passagers en moins à l'horizon 2040
Développement économique et emploi	Cette option crée 1 000 emplois de moins que l'option de référence

LE RÉAMÉNAGEMENT DE L'AÉROGARE : QUELLES OPTIONS ?

Pour répondre aux besoins générés par l'accroissement du trafic et donc du nombre de passagers (11,4 millions attendus en 2040), plusieurs options de réaménagement de l'aérogare sont soumises à concertation. Objectif : améliorer les conditions d'accueil des voyageurs. À la clé, 6 000 emplois supplémentaires seraient créés, quelle que soit l'option retenue.

QUEL EMPLACEMENT POUR L'AÉROGARE ?



→ La modernisation de l'aérogare existante : localisation actuelle

L'aérogare garde sa localisation actuelle à l'est de la piste, mais elle est modernisée et agrandie pour offrir une surface permettant l'accueil des passagers dans de bonnes conditions, avec des terminaux confortables offrant un niveau de service élevé.



→ La création d'une aérogare à l'ouest

L'aérogare est construite à l'ouest de la piste actuelle. Elle offre une surface permettant l'accueil des passagers dans de bonnes conditions, avec des terminaux confortables offrant un niveau de service élevé.

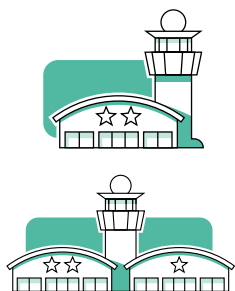
> Cette option n'est pas compatible avec la piste en V et la piste transversale.

LES PRINCIPAUX IMPACTS¹

Thème	Modernisation de l'aérogare actuelle	Nouvelle aérogare à l'ouest
Nuisances sonores	Une hausse très importante : 11 000 personnes en plus sont exposées à plus de 55dB	
Développement économique et emploi	Création de 6 000 emplois supplémentaires grâce à la nouvelle aérogare	
Coût	+250 à 300 M€ par rapport à l'option de référence	+450 à 500 M€ par rapport à l'option de référence

1. Non exhaustif, se reporter au dossier de concertation ou au site Internet pour plus de détails.

LE RÉAMÉNAGEMENT DE L'AÉROGARE : QUELLES OPTIONS ?



QUEL NIVEAU DE SERVICE POUR LES TERMINAUX : UNIQUE OU DIFFÉRENCIÉ ?

Deux variantes sont possibles pour l'aménagement de l'aérogare :

⇒ **Maintenir un terminal unique**, modernisé, avec un niveau de service élevé comme c'est le cas actuellement.

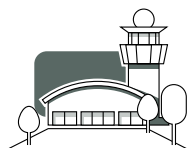
⇒ **Proposer des terminaux à niveaux de service différenciés** : L'un, à niveau de service plus élevé, serait destiné à l'accueil des passagers des compagnies régulières ; le terminal à service simplifié serait dédié aux compagnies à bas coûts (low cost).

LES PRINCIPAUX IMPACTS¹

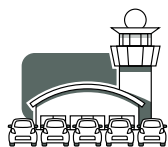
Terminal unique	Terminaux différenciés
+ 2,8 millions de passagers accueillis dans de bonnes conditions.	+ 3,1 millions de passagers accueillis dans de bonnes conditions Développement de l'offre low cost et donc tarifs avantageux pour les passagers.

COMMENT AMÉNAGER LES ABORDS DE L'AÉROGARE ?

Deux options sont possibles pour aménager les abords immédiats de l'aérogare :



⇒ **Créer une esplanade urbaine devant l'aérogare** : Bien intégrée, qualitative, cette place se veut accessible à tous. Elle facilite l'orientation des voyageurs grâce à une signalétique adaptée et favorise la pluralité des usages : accès par les transports en commun, ou via le dépose-minute.



⇒ **Installer un ou plusieurs parkings en silo devant l'aérogare** : Situés à proximité immédiate de l'aérogare, les parkings en silo optimisent l'accès. Le choix d'un parking en silo en remplacement des parkings existants permet de limiter la surface foncière utilisée et, de fait, l'imperméabilisation de surfaces nouvelles.

1. Non exhaustif, se reporter au dossier de concertation ou au site Internet pour plus de détails.

COMBIEN COÛTERA LE PROJET ET COMMENT SERA-T-IL FINANCIÉ ?

120 à 150 millions d'euros seront nécessaires à la seule mise en conformité de l'aéroport.

Au total, selon les options retenues, le coût du réaménagement peut varier entre 470 et 900 millions d'euros.

Aucune subvention ne sera versée au futur concessionnaire pour les infrastructures et l'exploitation de l'aéroport de Nantes-Atlantique.

Le réaménagement de l'emprise aéroportuaire sera entièrement financé par la société concessionnaire qui réalisera les travaux. Elle sera désignée par l'État à l'issue d'un appel d'offres et exploitera, en contrepartie, l'aéroport pour une durée fixée par contrat.

PARTICIPEZ À LA CONCERTATION !

La concertation autour du réaménagement de Nantes-Atlantique est ouverte du 27 mai au 31 juillet 2019.
Site Internet participatif, ateliers et permanences...
de nombreux outils et temps d'échanges sont prévus. Partagez vos idées !



Cahiers d'acteurs



Un site internet participatif

Un atelier dédié aux employés de la plateforme aéroportuaire¹



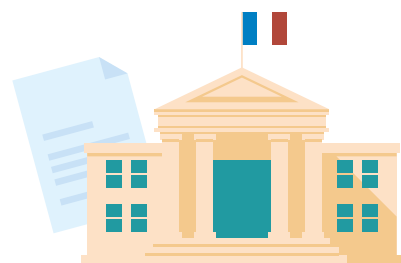
Des ateliers participatifs¹ :
2 au nord de la Loire
4 au sud de la Loire

Un atelier dédié aux acteurs économiques et aux compagnies aériennes²



Des rencontres terrain à l'aéroport, à la gare SNCF de Nantes, sur les marchés et le campus universitaire de Nantes

2 ateliers rassemblant les acteurs et associations du territoire, corps constitués rencontrés en amont par la CNDP²



Le dossier de concertation et sa synthèse disponibles sur le site et en mairies



Un panel citoyens représentant la diversité des parties prenantes du projet



Des permanences dans les communes à proximité de l'aéroport



Une réunion publique¹

1 : sur inscription via le site internet
2 : sur invitation

WWW.REAMENAGEMENT-NANTES-ATLANTIQUE.FR



www.ecologique-solidaire.gouv.fr