



Réunion publique
- 5 juin 2019 –
Concertation sur le
réaménagement de Nantes
Atlantique

- . Débutée le 27 mai dernier, cette concertation doit prendre fin le 31 juillet prochain
- . Cette concertation se déroule sous l'égide de la Commission Nationale du Débat Public (CNDP). Deux garantes ont été désignées : Mmes Fargevieille et Hautdebourg

. Deux questionnements:

> Nantes Atlantique, quel aéroport voulons-nous ?

> Comment concilier développement du territoire et de l'aéroport et protection des populations et de l'environnement ?

. La DGAC soumet à la concertation plusieurs options de réaménagement et d'exploitation de l'aéroport



Rôle des garantes de la CNDP

- La Commission Nationale du Débat Public (CNDP) est une autorité administrative indépendante
- Sa mission : informer les citoyens et faire en sorte que leur point de vue soit pris en compte
- Rôle des garantes : veiller à ce que le dispositif de concertation soit adapté aux enjeux ; s'assurer que la concertation est propice à l'information et l'expression des citoyens ; réaliser un bilan qui sera rendu public (synthèse des observations et propositions formulées par les citoyens ; recommandations au maître d'ouvrage)



Comment ?

. Plateforme de concertation à l'adresse suivante :

www.reamenagement-nantes-atlantique.fr

. Réunion publique de lancement : 4 juin dernier au Hangar à Bananes (Nantes)

. Ateliers citoyens (sur inscription sur la plateforme) : 11 juin prochain (18h30) à Saint-Aignan de Grand Lieu (Héronnière)



- Ecoute riverains, organisées en mairie par la DGAC les jeudi 4 juillet (matin) et vendredi 26 juillet (après-midi)
- Permanences de vos Elus, en mairie, sur inscription (02 40 26 44 44) : les samedis matin 8, 22 et 29 juin ; 6, 13 et 20 juillet de 9h30 à 12h00

Quelques clefs de compréhension

- Etudes en cours: EIE
- Etudes demandées: Impacts sanitaires dont bruit, Pollutions (PUF)
- PLUm
- Zoom sur les options soumises à concertation et leurs conséquences sur notre territoire

Nuisances sonores

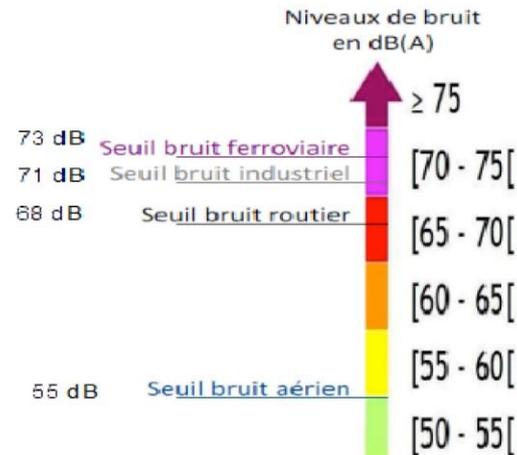
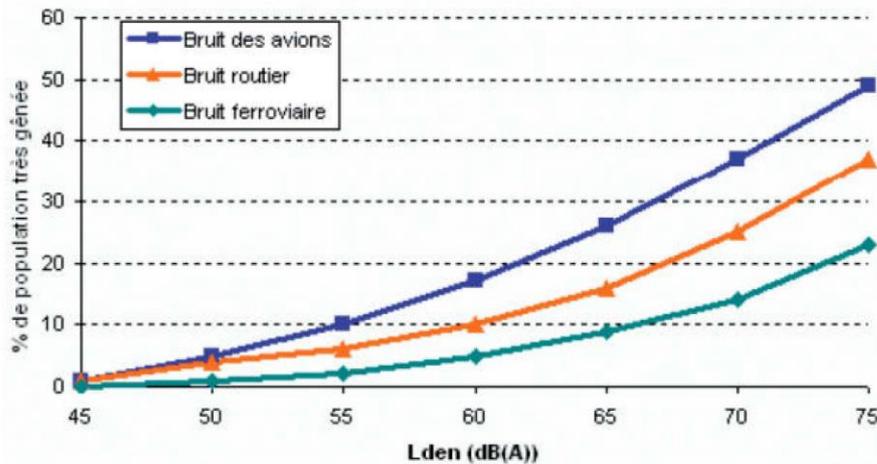


60 dB



63 dB

- Gêne dépend de la source



160 dB(A)	Fusée Ariane au décollage	<i>Seuil de douleur</i>
140 dB(A)	Avion au décollage	
120 dB(A)	Passage d'une F1	
110 dB(A)	Réacteur d'avion	
100 dB(A)	Concert, discothèque Crissements de frein, Atelier industriel bruyant	
90 dB(A)	Poids lourds sur autoroute à 10m	<i>Seuil de danger</i>
80 dB(A)	Proximité d'une autoroute à fort trafic	<i>Bruit fatigant</i>
70 dB(A)	Restaurant bruyant Axe urbain, rocade	
60 dB(A)	Rue animée, ambiance urbaine	<i>Bruit gênant</i>
50 dB(A)	Rue calme sans trafic de jour	<i>Bruit léger</i>
40 dB(A)	Rue calme sans trafic de rue, ambiance rurale	
30 dB(A)	Chambre à coucher calme	
20 dB(A)	Désert sans vent	<i>Seuil d'audibilité</i>
10 dB(A)	Labo d'acoustique	
0 dB(A)	Seuil d'audibilité	

Nuisances sonores



Bruit dû au trafic aérien

Recommandation

En ce qui concerne l'exposition moyenne au bruit, le groupe chargé de l'élaboration des lignes directrices recommande fortement de réduire les niveaux sonores produits par le trafic aérien à moins de **45 dB** L_{den} , car un niveau sonore supérieur à cette valeur est associé à des effets néfastes sur la santé.

En ce qui concerne l'exposition au bruit nocturne, le groupe chargé de l'élaboration des lignes directrices recommande fortement de réduire les niveaux sonores produits par le trafic aérien nocturne à moins de **40 dB** L_{night} , car un niveau sonore nocturne supérieur à cette valeur est associé à des effets néfastes sur le sommeil.

Pour réduire les effets sur la santé, le groupe chargé de l'élaboration des lignes directrices recommande fortement aux responsables politiques de mettre en œuvre des mesures adaptées, susceptibles de réduire l'exposition au bruit moyen et nocturne provenant du trafic aérien, dans les populations exposées à des niveaux supérieurs aux valeurs indiquées dans la directive. En ce qui concerne les interventions spécifiques, le groupe chargé de l'élaboration des lignes directrices recommande de mettre en œuvre des changements d'infrastructure adaptés.

Force

Forte

Forte

Forte

PLUm



Les options de réaménagement de Nantes Atlantique

La DGAC soumet plusieurs options de projet :

- Des options portant sur la piste (notées « P »)
- Des options portant sur les modalités d'exploitation de l'aéroport (notées « E »)
- Des options portant sur l'aérogare (notées « A »)

Les 5 options de la piste



Les options d'exploitation de la plate-forme

2 options (“E”) :

- Maintien des règles actuelles d'exploitation
- Interdiction de programmation de vols la nuit de 0h00 à 6h00 en complément de l'arrêté qui concerne les avions les plus bruyants

Les options aérogares

4 options « A » :

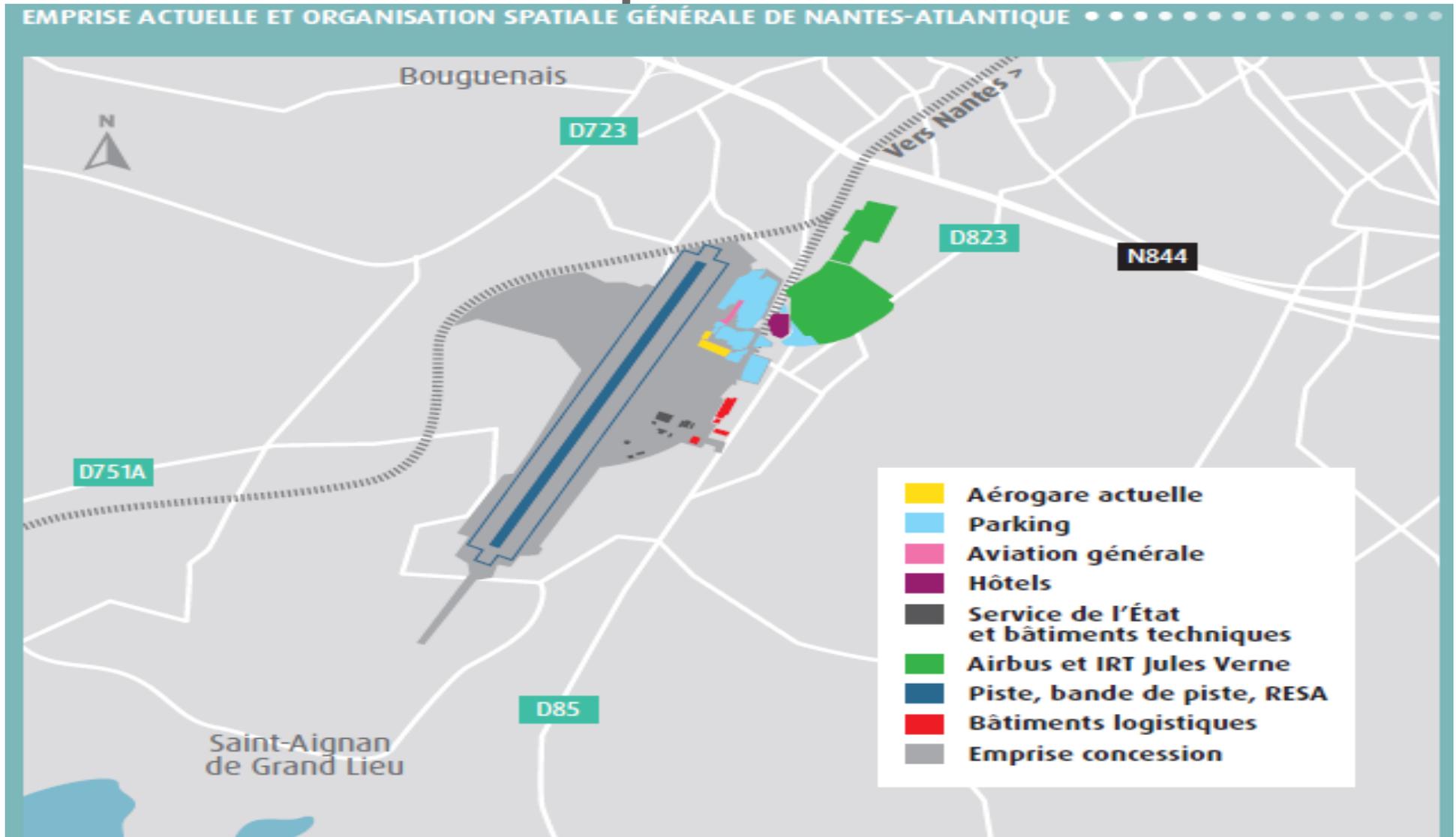
- Modernisation de l'aérogare existante
- Création d'une aérogare à l'ouest
- Terminal unique
- Terminaux à niveaux de services différenciés

Les options de réaménagement de Nantes Atlantique

Aménagement des abords de
l'aérogare, 2 options :

- Réalisation d'un aménagement urbain qualitatif de type « esplanade »
- Création d'un ou des parcs de stationnement automobiles (en silos)

L'emprise actuelle et l'organisation spatiale de Nantes Atlantique aujourd'hui



Évolution envisagée du trafic aérien

MILLIONS DE PASSAGERS

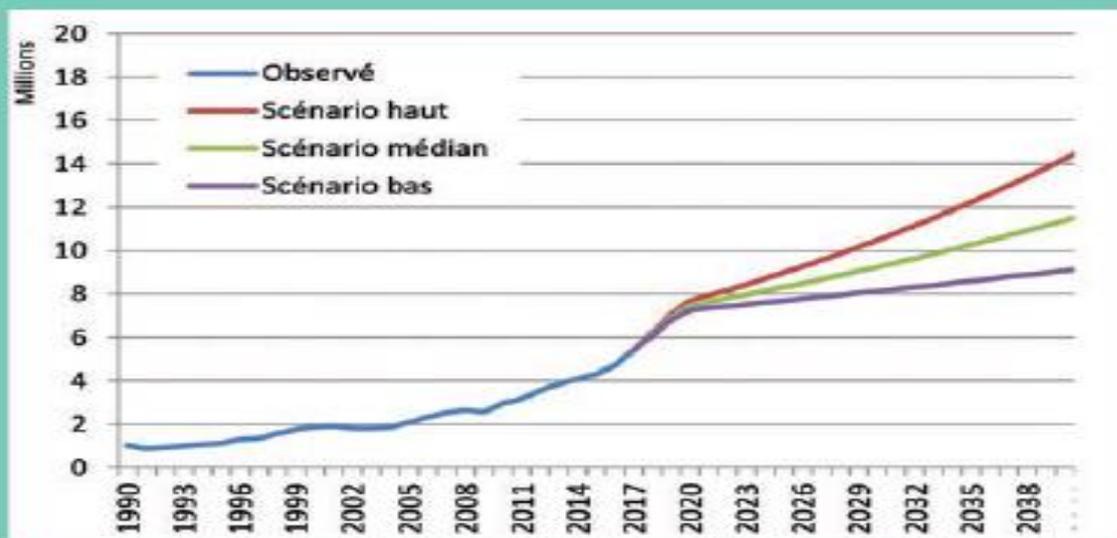
	2018*	2025	2030	2040
Scénario bas	6,2	7,7	8,1	9,1
Scénario médian		8,3	9,2	11,4
Scénario haut		9,0	10,5	14,2

*Observé

TAUX DE CROISSANCE ANNUEL MOYEN

	2018-2025	2025-2030	2030-2040	2018-2030	2018-2040
Scénario bas	3,2%	1,1%	1,1%	2,3%	1,7%
Scénario médian	4,3%	2,1%	2,1%	3,4%	2,8%
Scénario haut	5,5%	3,1%	3,1%	4,5%	3,9%

LES BESOINS DE MOBILITÉ DES PASSAGERS À NANTES-ATLANTIQUE À L'HORIZON 2040 (MILLIONS DE PASSAGERS)

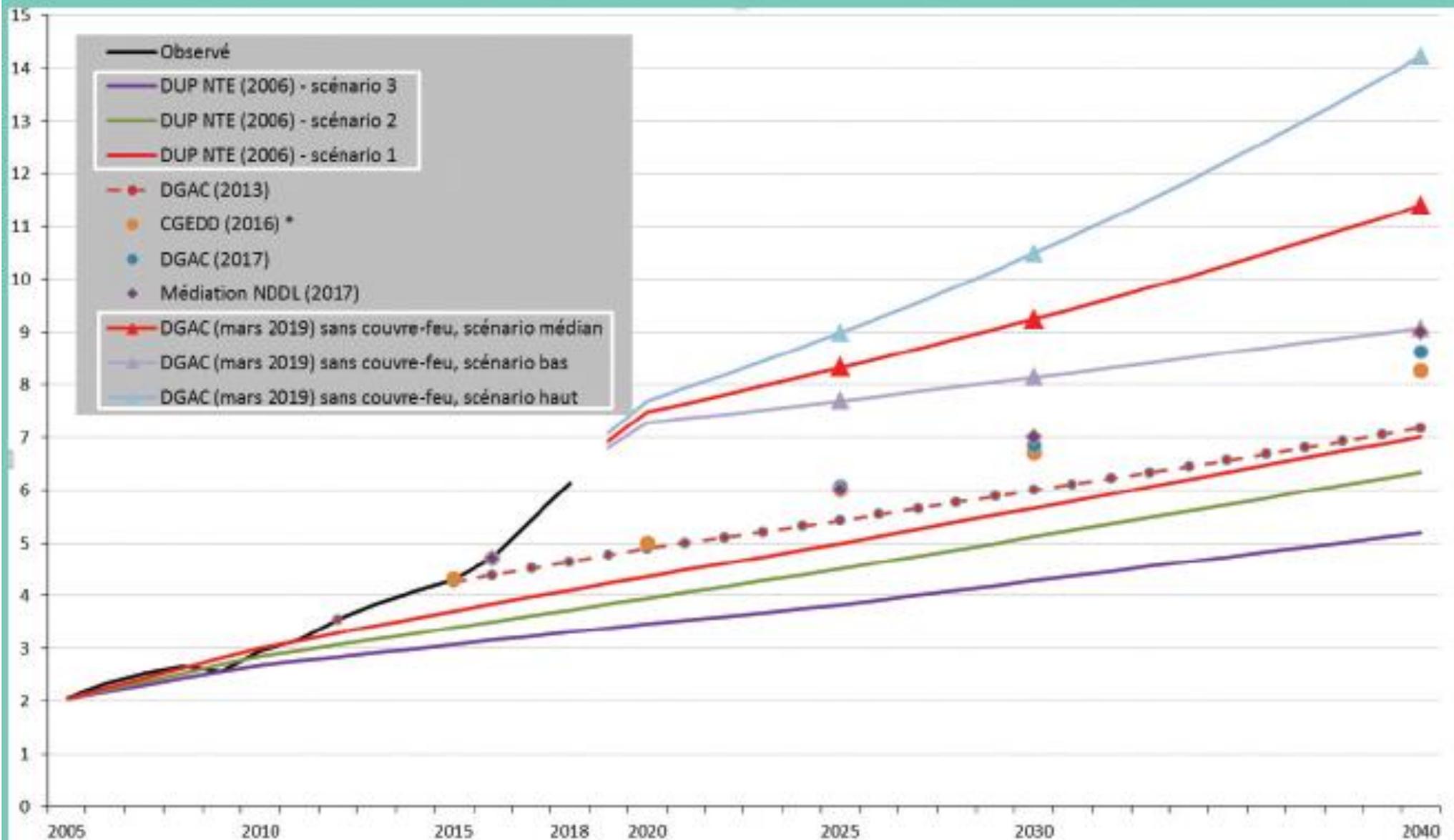


Pour les mouvements, les taux de croissance annuels moyens du nombre de mouvements commerciaux sans les cargos sont compris entre +0,9% et +3,0% selon le scénario sur la période 2017-2040. Les hypothèses retenues pour les mouvements commerciaux sont consignées dans les tableaux suivants.

Source : DGAC 2019

Évolution du trafic aérien

HISTORIQUE DES PRÉVISIONS DE TRAFIC PASSAGERS



* CGDD (2016) : Comme indiqué dans le rapport du CGEDD de 2016, les trafics de 2030 et 2040 ont été obtenus en appliquant les tcam de +3,0% entre 2015 et 2030 et +2,1% au-delà de 2030

Le PEB, quelques rappels

- PEB = Plan d'Exposition au Bruit.
- Comprend 4 zones :
 - Zone A : piste
 - Zone B : équipement
 - Zone C : pas d'augmentation de la population
 - Zone D : prescription acoustique des bâtiments
- Un nouveau PEB doit entrer en vigueur d'ici septembre 2020 sur la base du scénario retenu

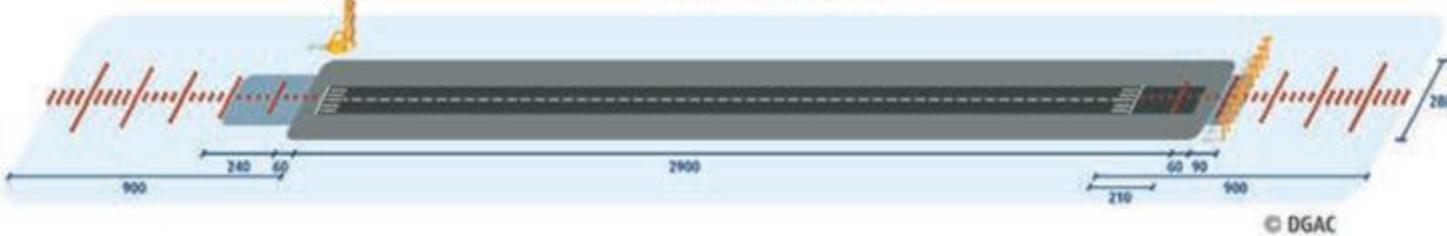
Réaménagement de la piste

option référence : pas d'allongement

PISTE ACTUELLE



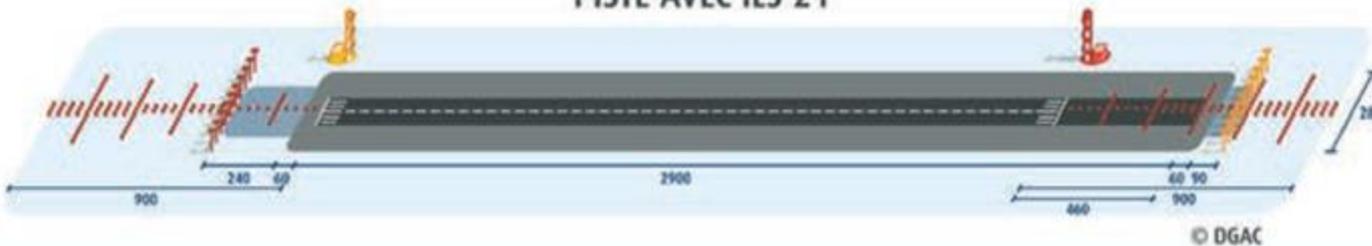
PISTE ACTUELLE



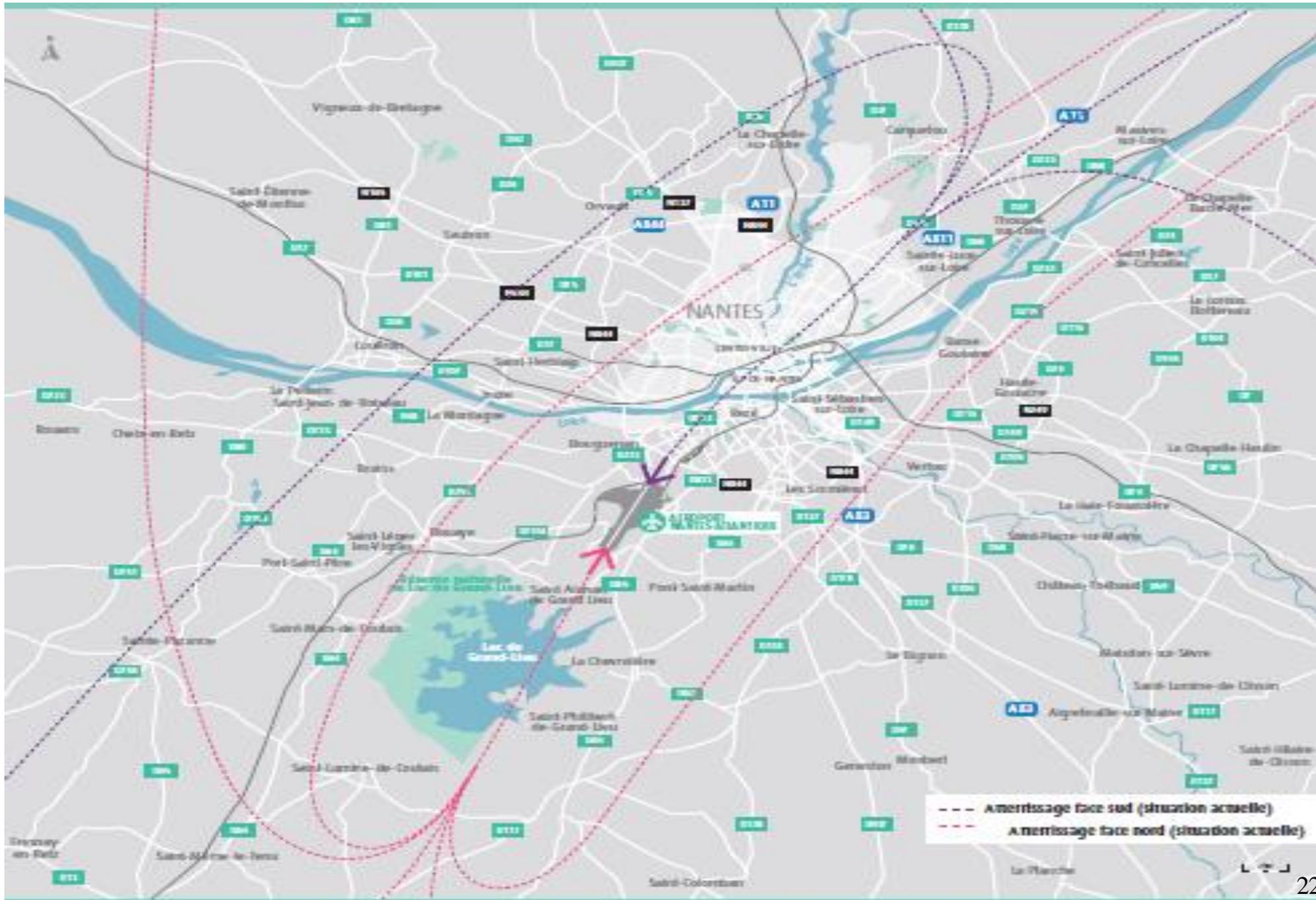
PISTE AVEC ILS 21



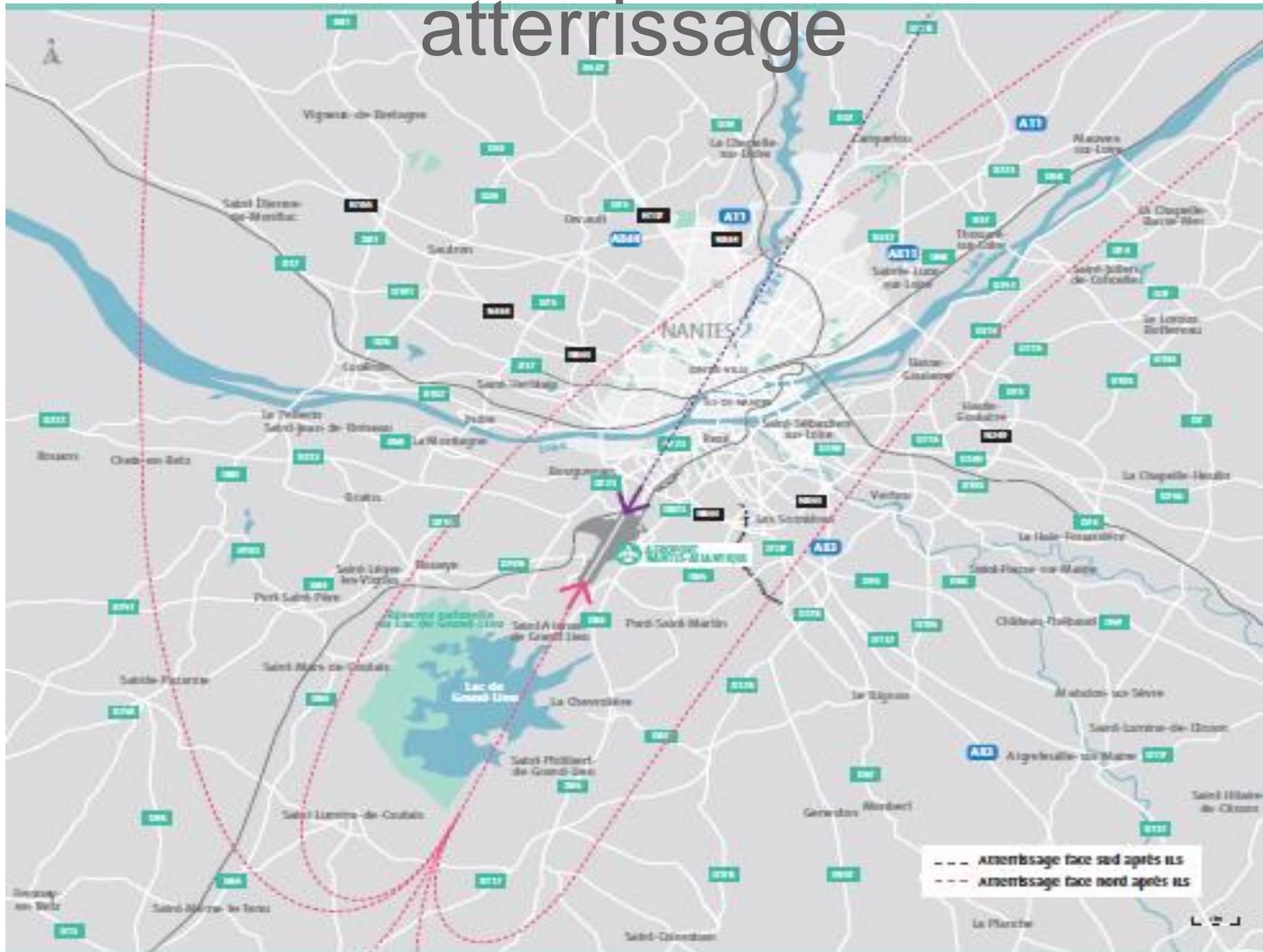
PISTE AVEC ILS 21



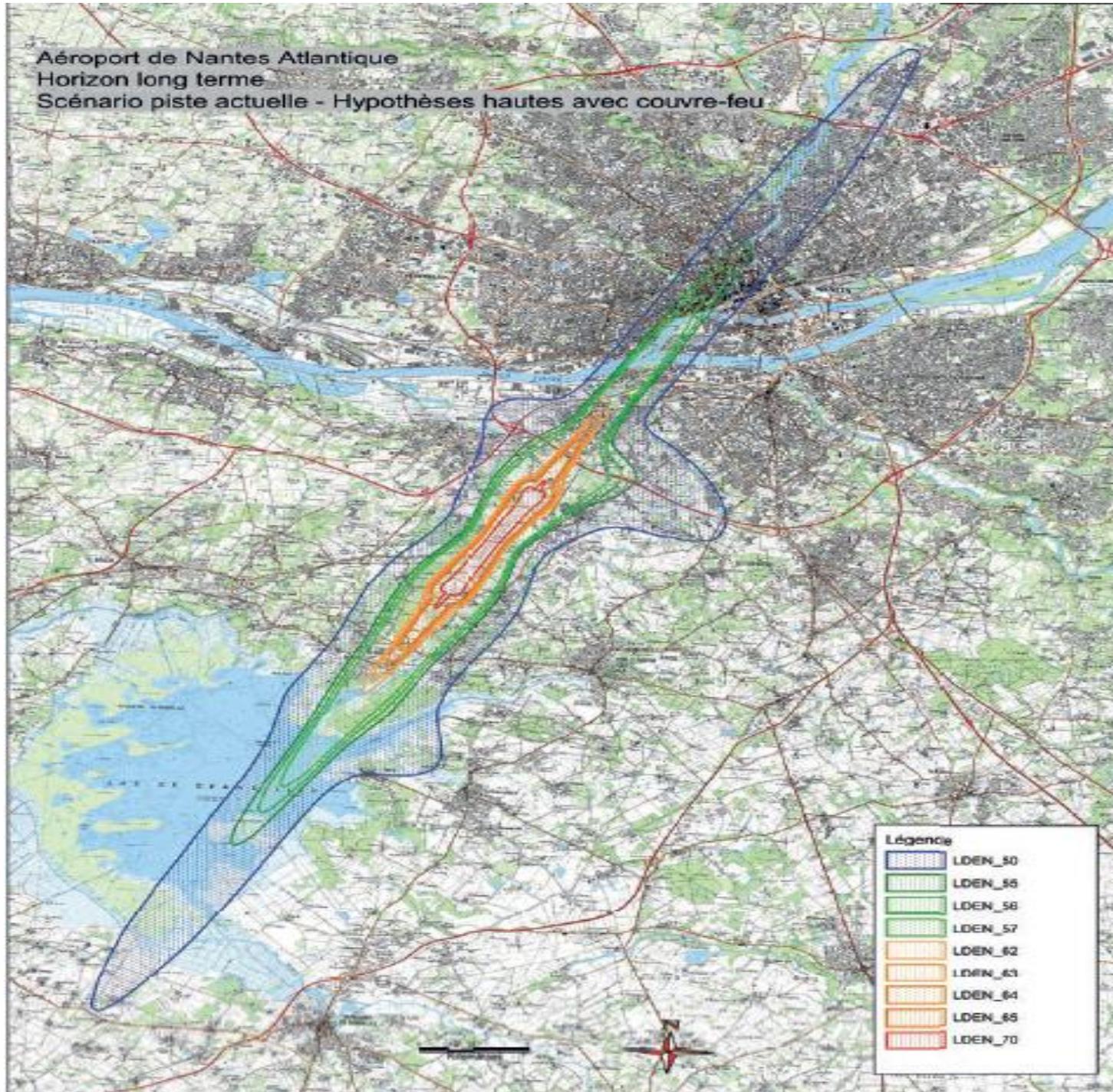
Trajectoires actuelles atterrissage



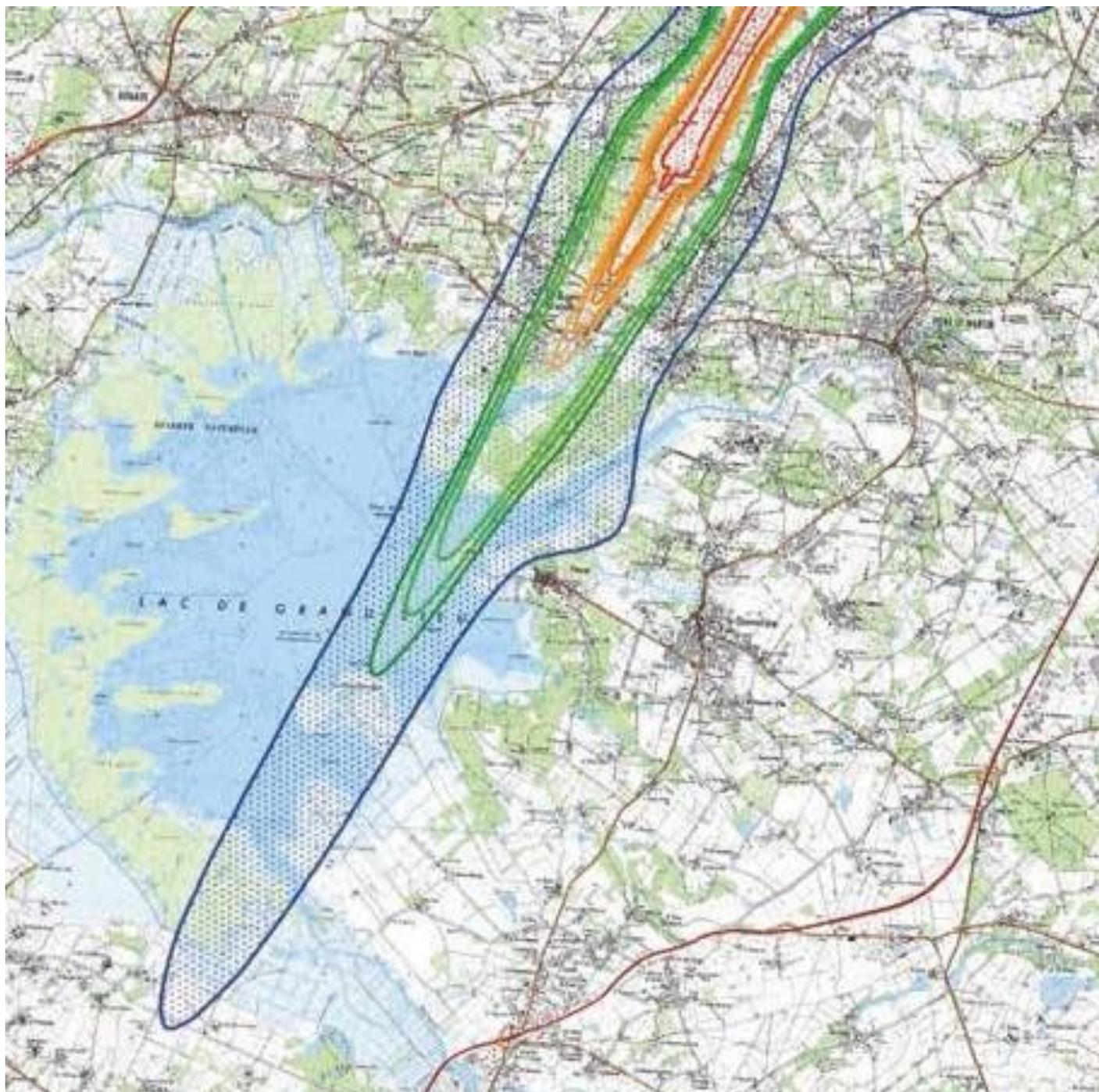
Réalignement des trajectoires atterrissage



Pas d'allongement: impact PEB

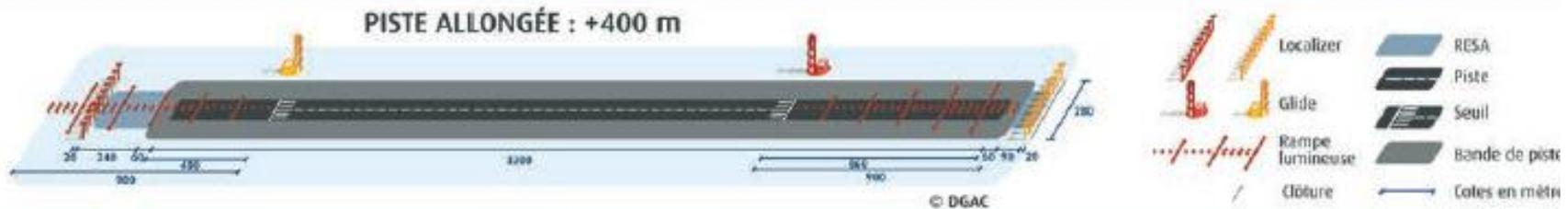


Pas d'allongement: impact PEB

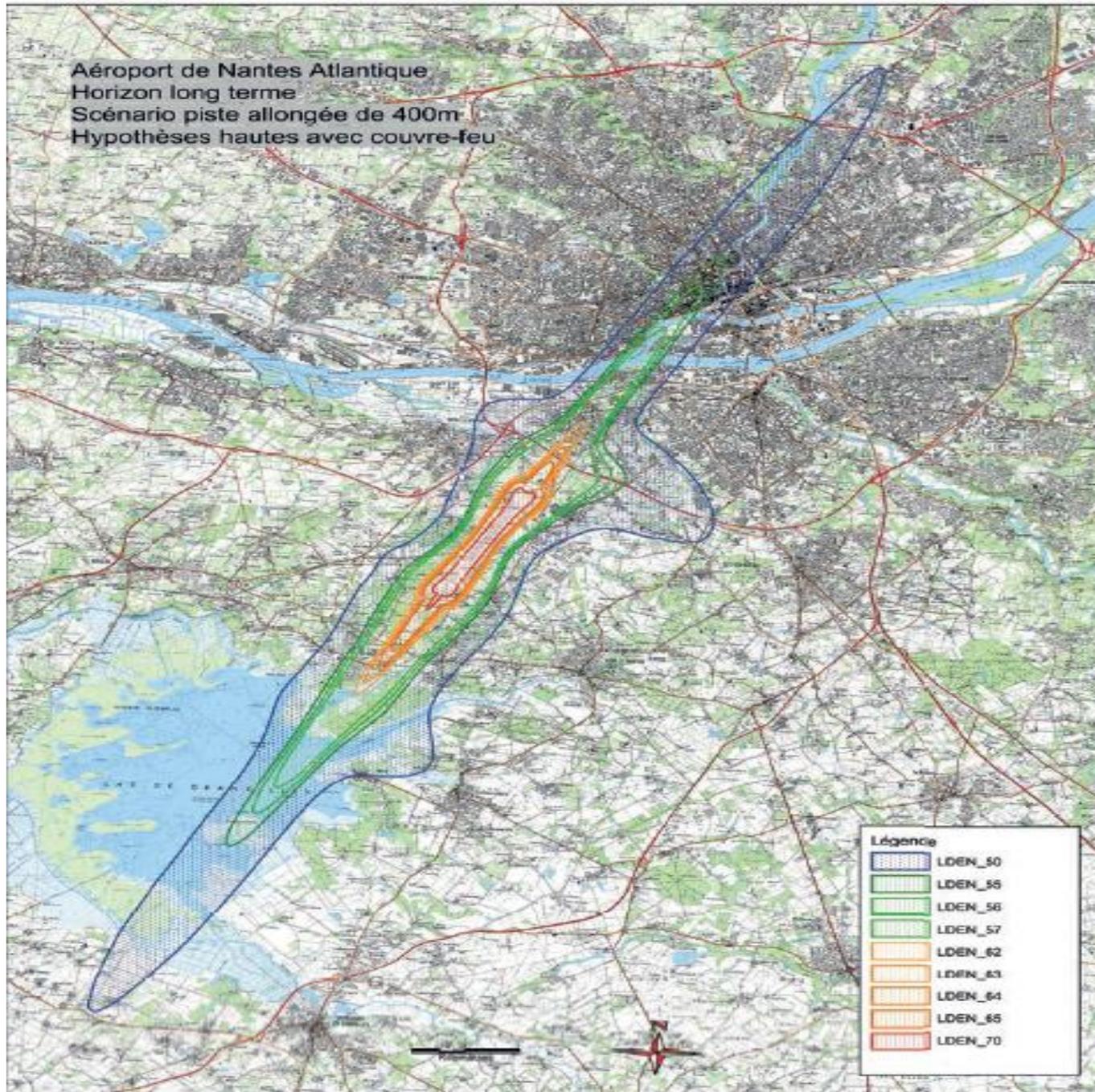


Réaménagement de la piste: +400m

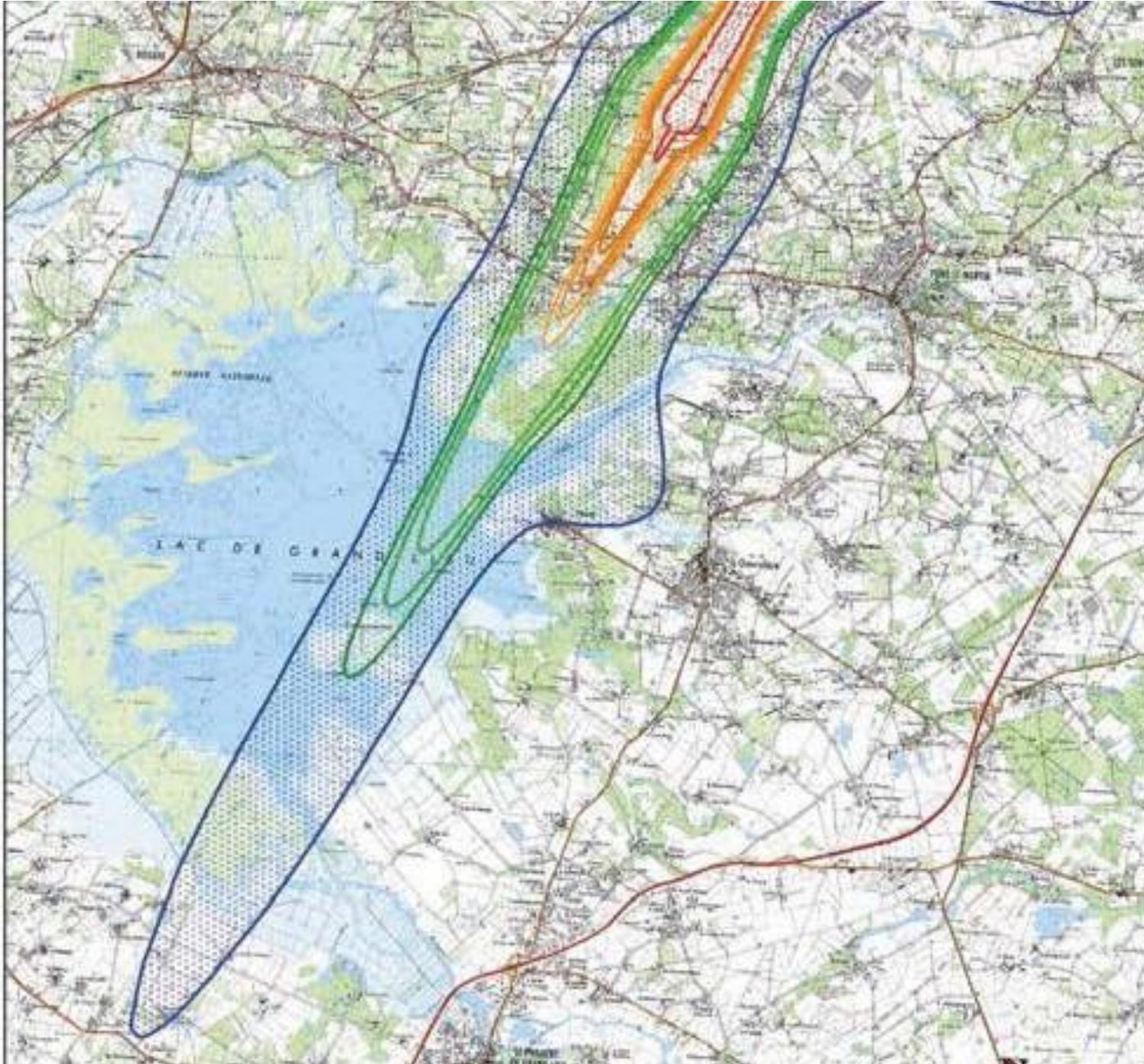
PISTE ALLONGÉE DE 400 M



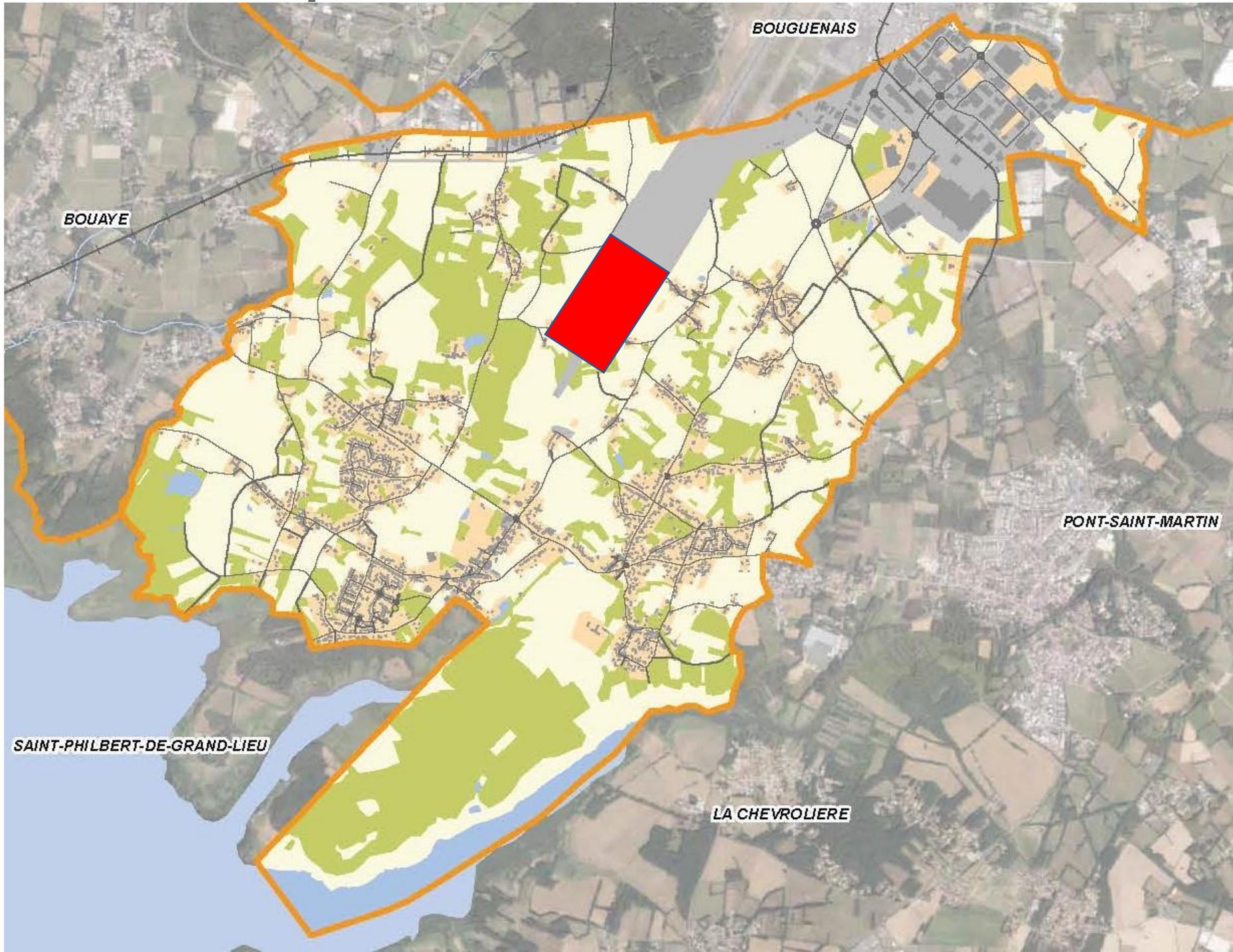
+ 400 m: impact PEB



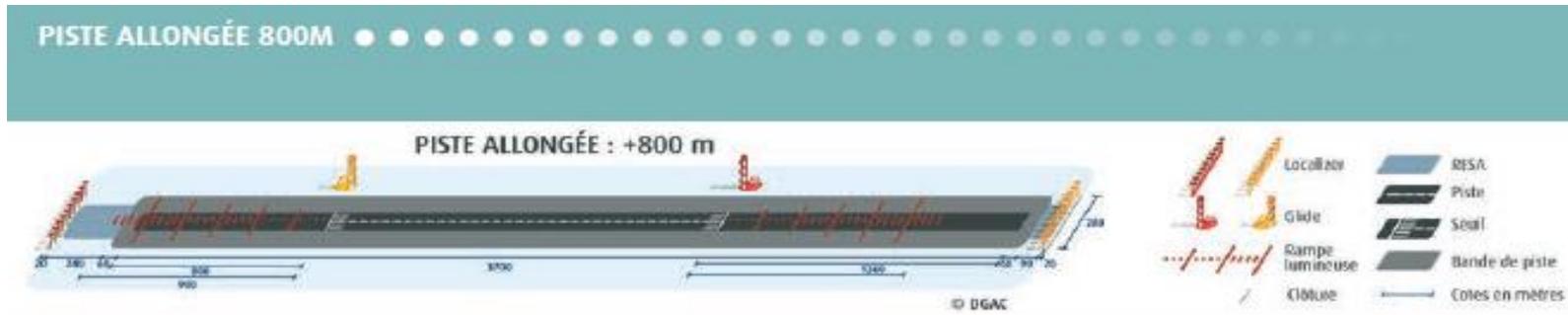
+ 400 m: impact PEB



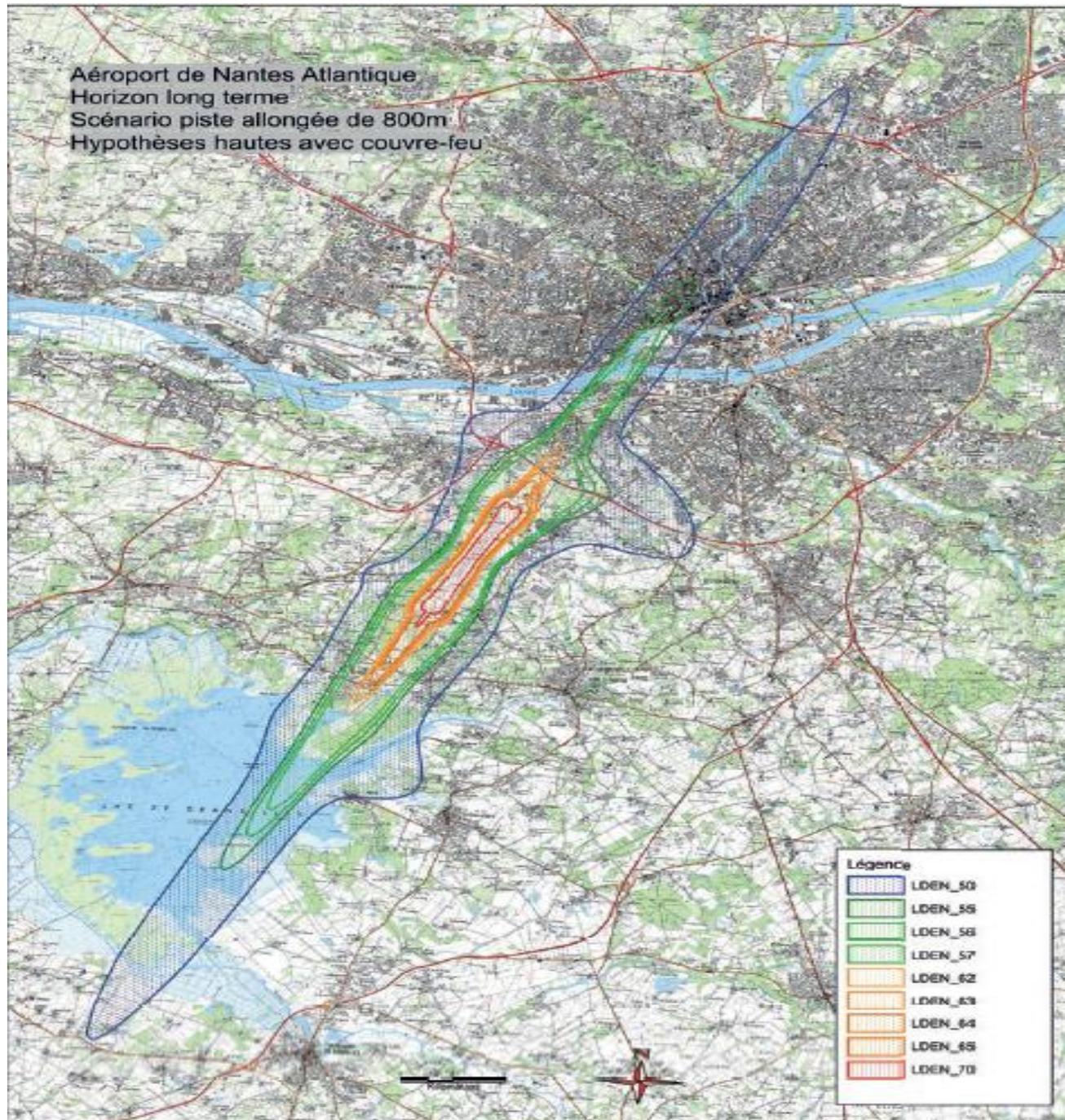
Emprises foncières : +400 m



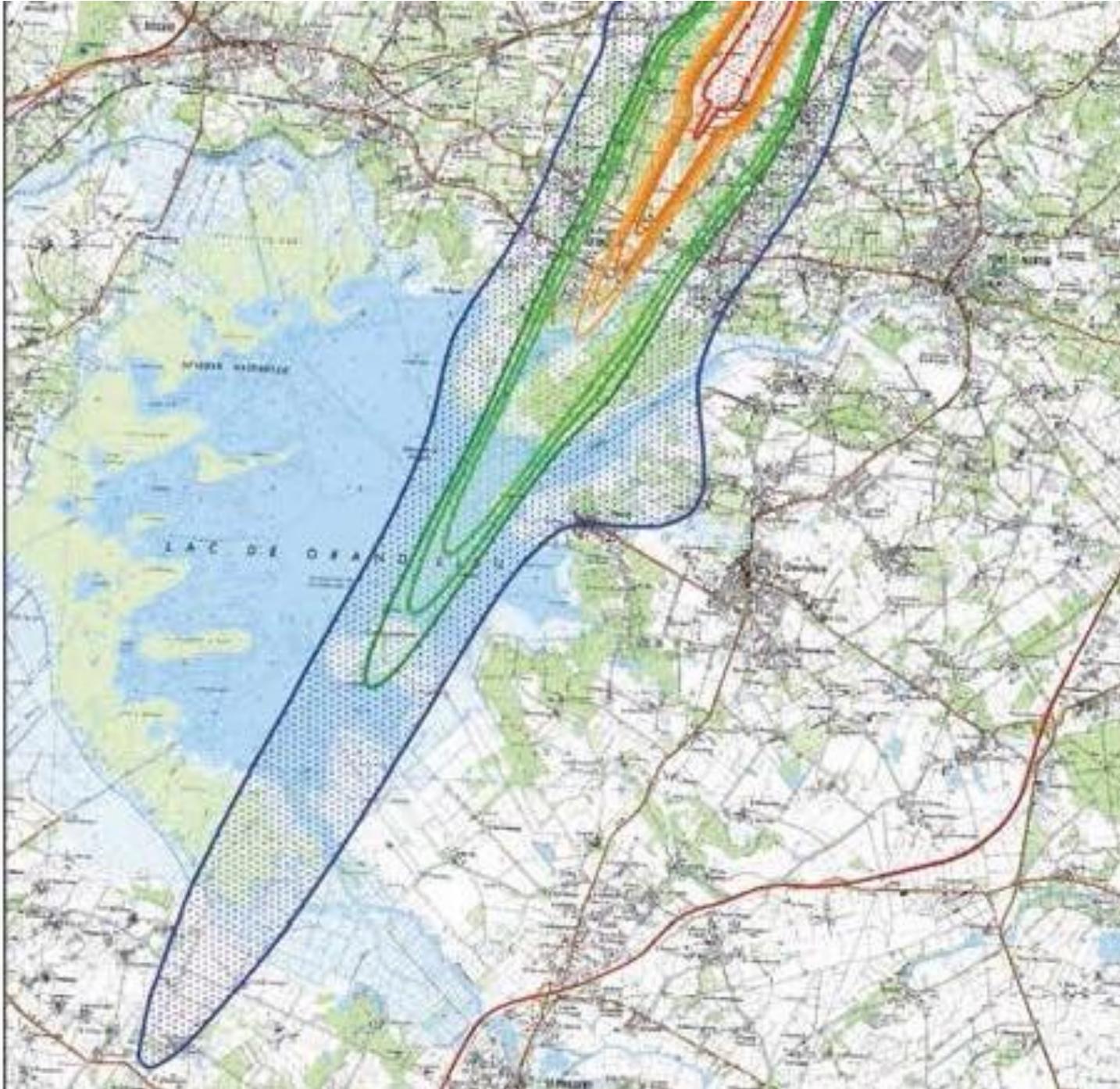
Réaménagement de la piste : +800 m



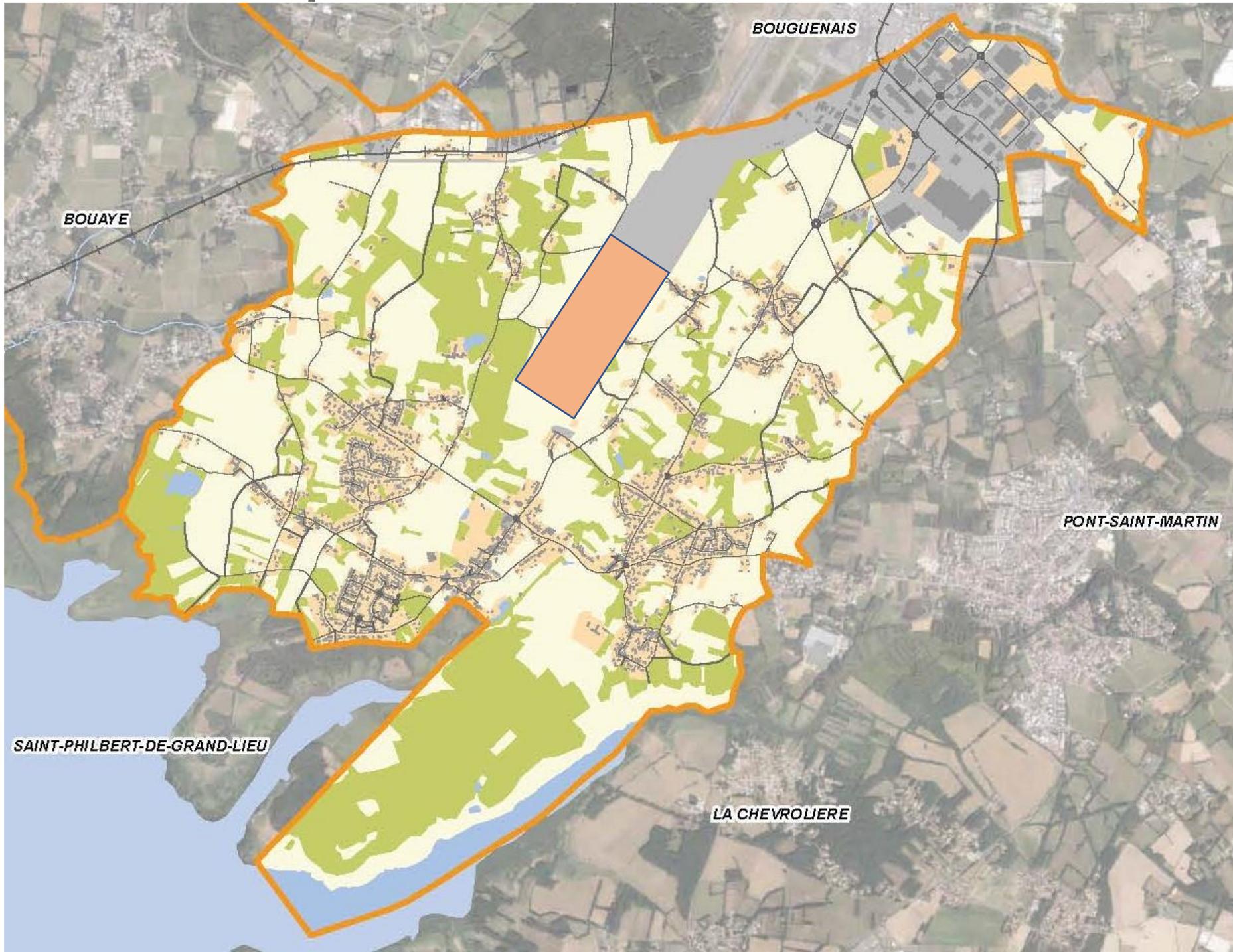
+ 800 m : impact PEB



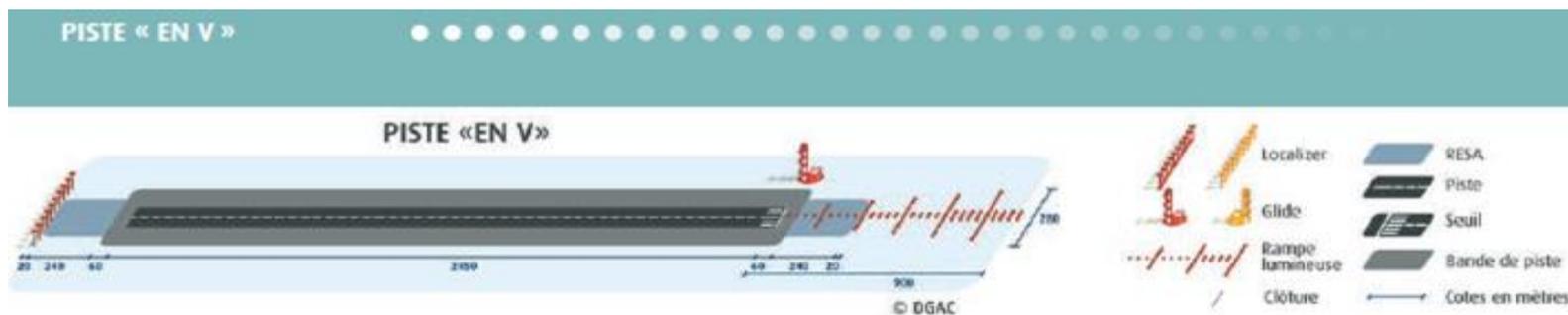
+ 800 m : impact PEB



Emprises foncières : +800 m

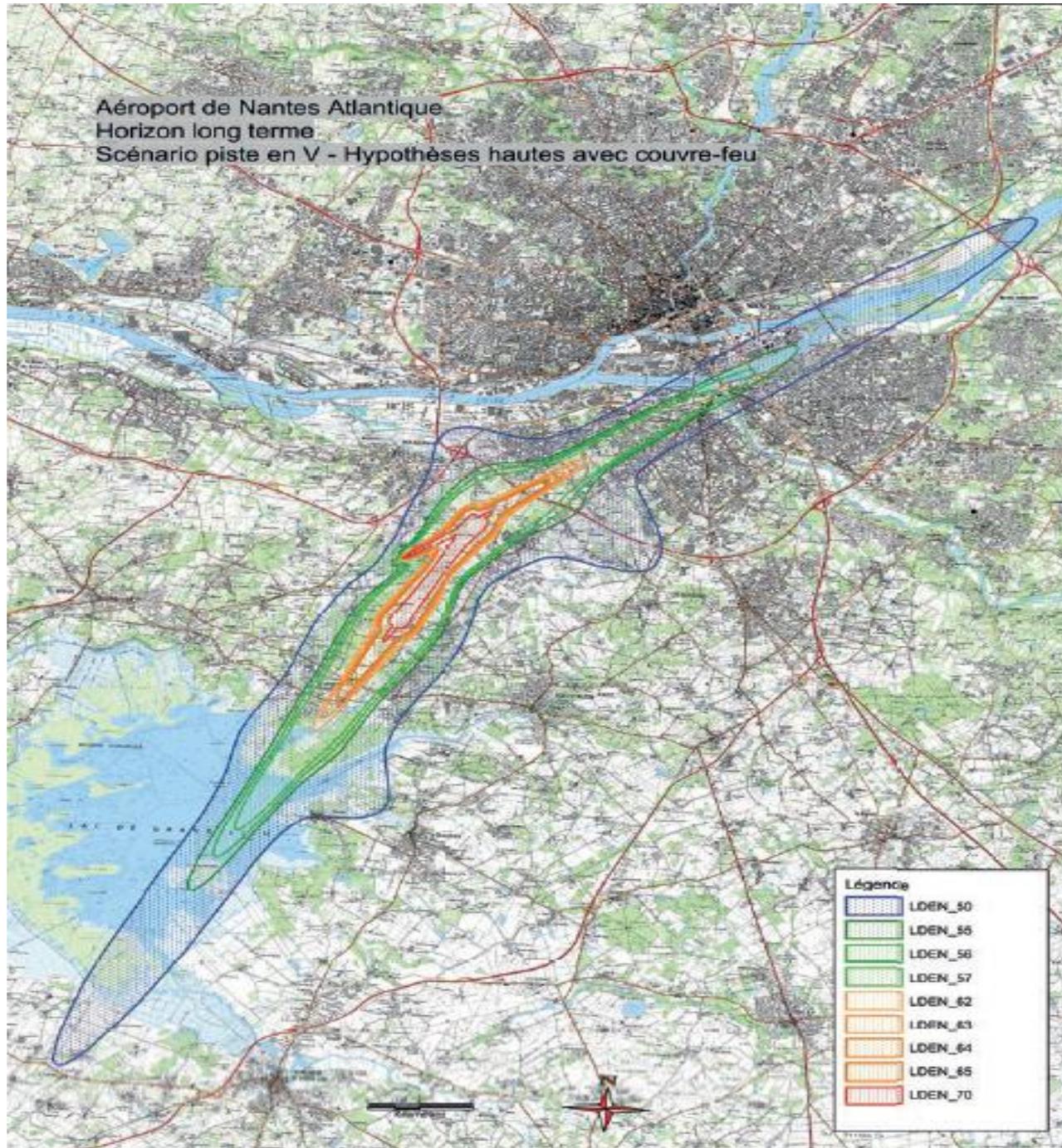


Réaménagement de la piste : création d'une piste en « V »

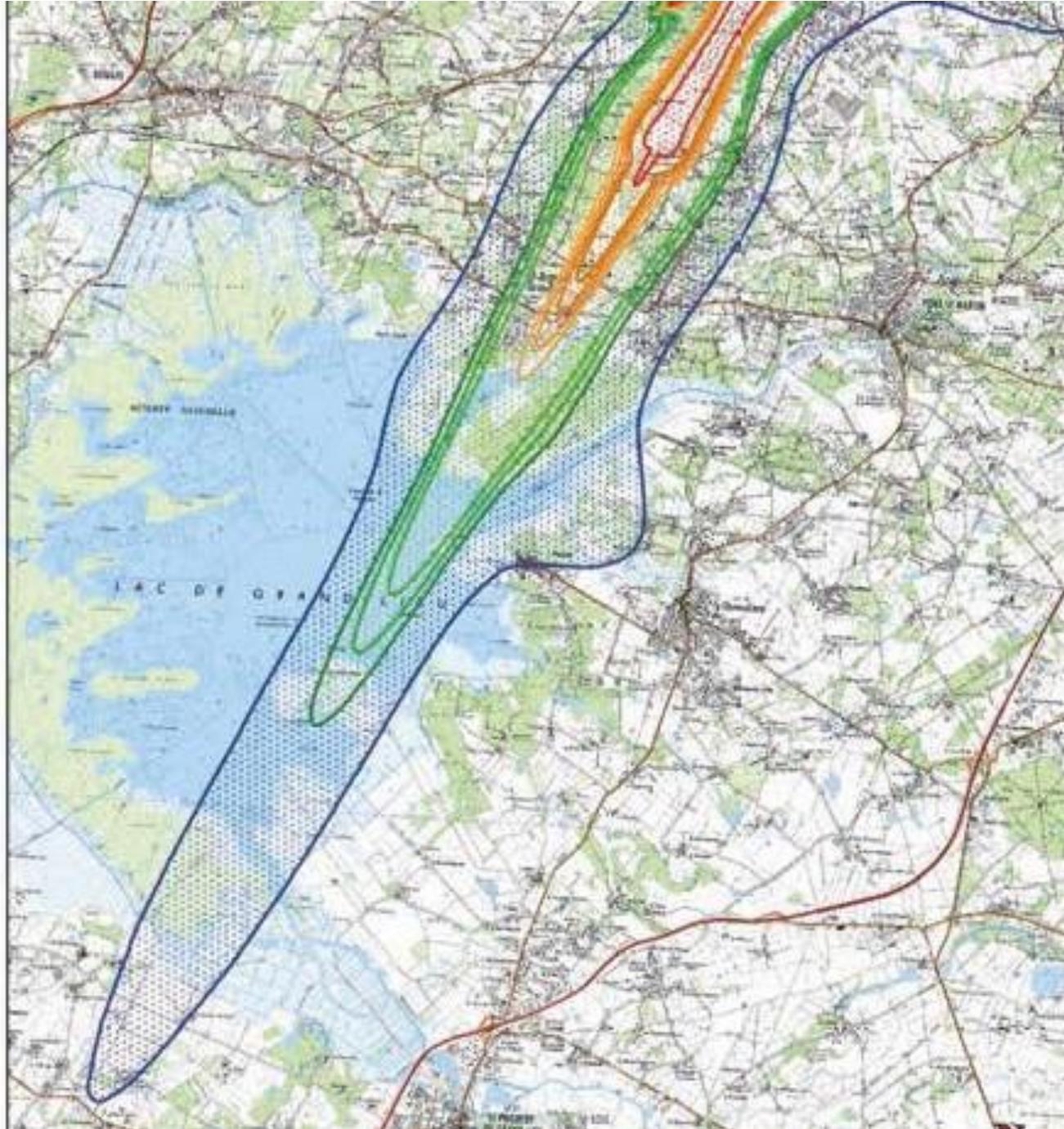


Source : DGAC

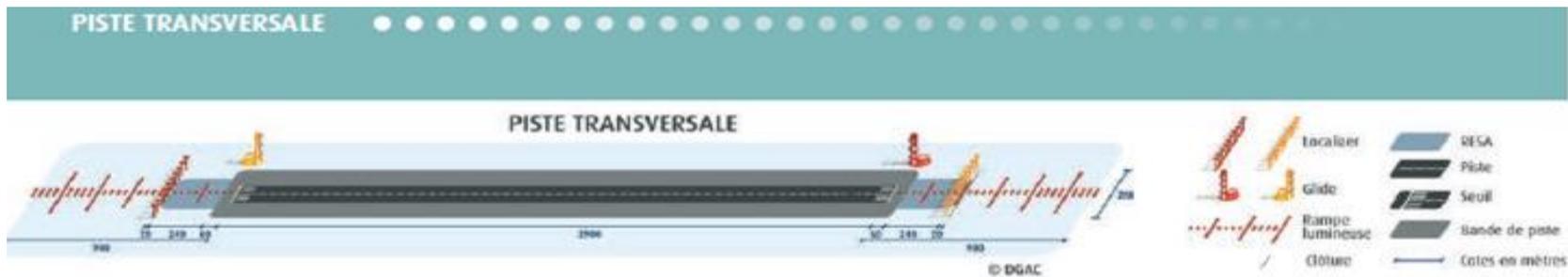
piste en "V": impact PEB



piste en "V": impact PEB

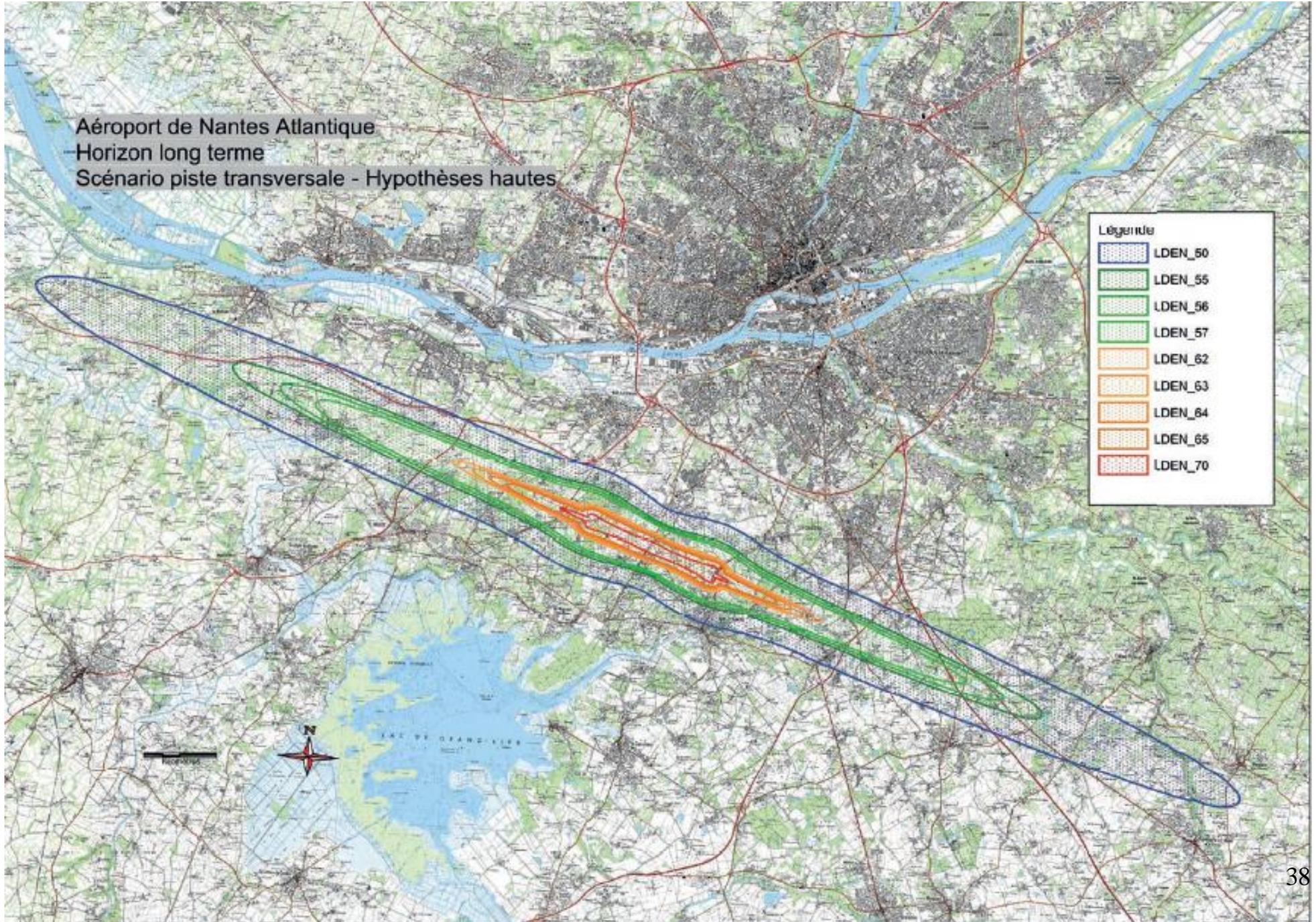


Réaménagement de la piste: création d'une piste transversale

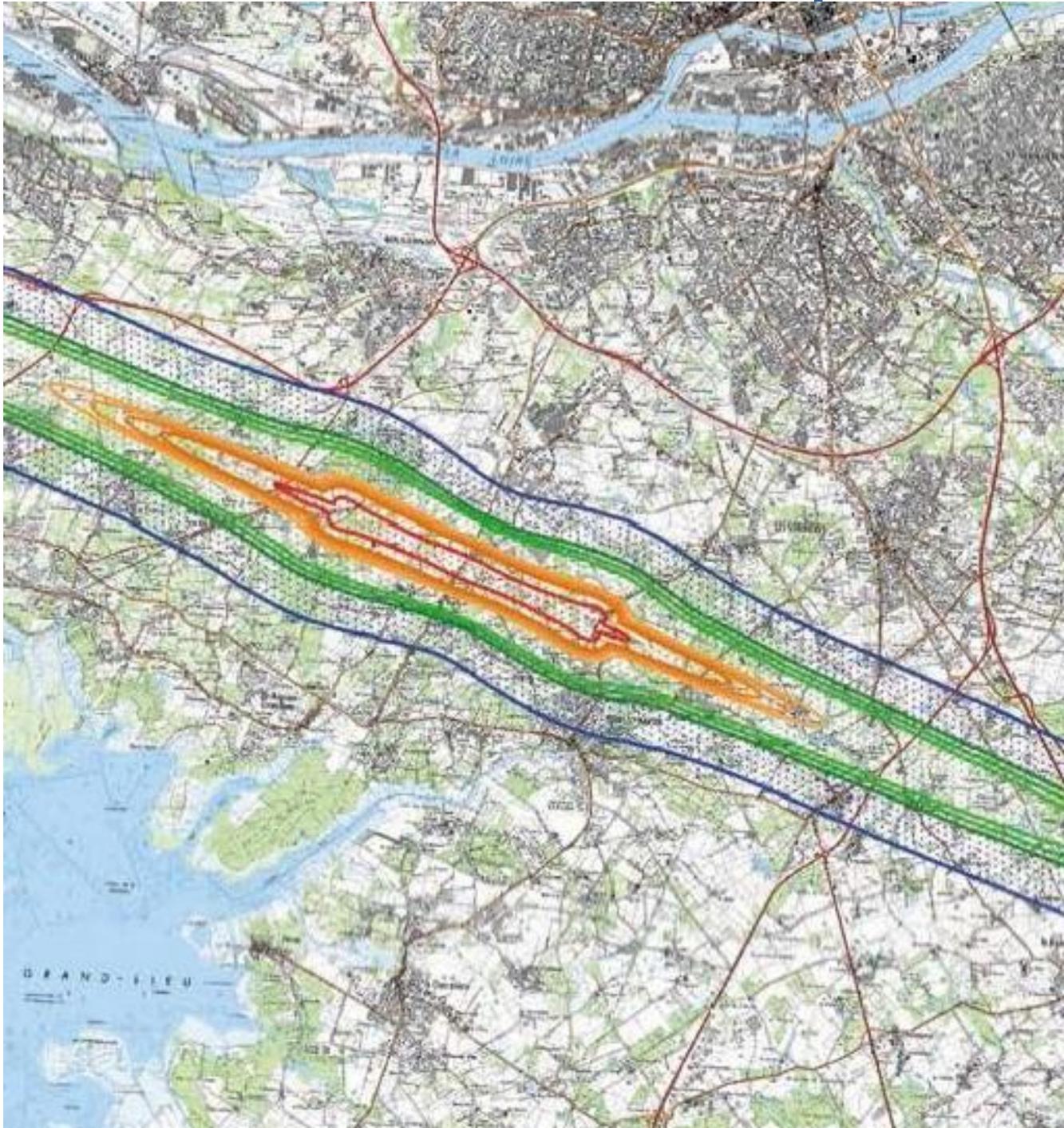


Source : DGAC

piste transversale : impact PEB



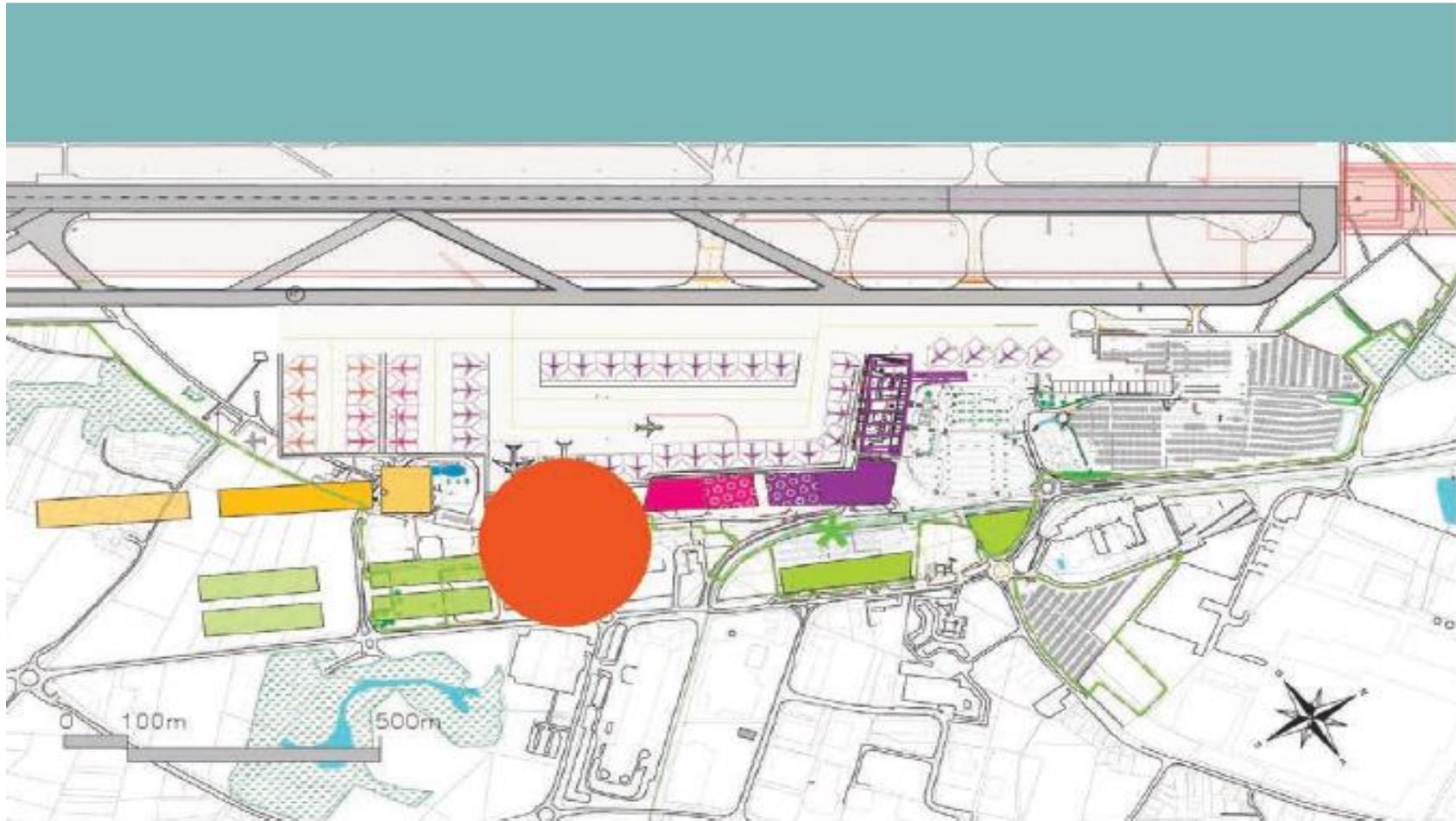
piste transversale : impact PEB



Emprises foncières : Piste transversale



Réaménagement de l'aérogare : modernisation aérogare : Est



Source : DGAC 2019

- 2025 : 9 millions de passagers
- 2040 : 12 millions de passagers
- Au-delà : réserves foncières
- Stationnement automobiles
- Fret et zone technique
- Possible zone de jonction avec les transports en commun

Réaménagement de l'aérogare : création d'une aérogare - Ouest



- 2025 : 9 millions de passagers
- 2040 : 12 millions de passagers
- Au-delà : réserves foncières
- Stationnement automobiles
- Fret et zone technique
- Possible zone de jonction avec les transports en commun

Source : DGAC 2019

Compatibilité des options entre elles

		OPTION SUR LA PISTE				Option sur les modalités d'exploitation de l'aéroport
		P1 « Allongement de 400 m »	P2 « Allongement de 800 m »	P3 « Piste en V »	P4 « Piste transversale »	E1 « interdiction programmation de vols la nuit »
Options sur la piste	P1 « Allongement de 400 m »					
	P2 « Allongement de 800 m »					
	P3 « Piste en V »					
	P4 « Piste transversale »					
Option sur les modalités d'exploitation de l'aéroport	E1 « interdiction de programmation de vols la nuit »					
Option sur l'aérogare	A1a « aérogare existante modernisée, avec un niveau de service élevé »					
	A1b « aérogare existante modernisée, avec des terminaux à niveaux de services différenciés »					
	A1c « création d'une aérogare moderne à l'Ouest, avec un niveau de service élevé »					
	A1d « création d'une aérogare moderne à l'Ouest, avec des terminaux à niveaux de services différenciés »					
Options d'aménagement des abords de l'aérogare	A2a « Esplanade urbaine »					
	A2b « Stationnement de proximité »					

 options compatibles entre elles
 options incompatibles entre elles

Compatibilité des options entre elles

		OPTIONS SUR L'AÉROGARE				Options d'aménagement des abords de l'aérogare	
		A1a « aérogare existante modernisée, avec un niveau de service élevé »	A1b « aérogare existante modernisée, avec des terminaux à niveaux de services différenciés »	A1c « création d'une aérogare moderne à l'Ouest, avec un niveau de service élevé »	A1d « création d'une aérogare moderne à l'Ouest, avec des terminaux à niveaux de services différenciés »	E1 « interdiction programmation de vols la nuit »	A2b « Stationnement de proximité »
Options sur la piste	P1 « Allongement de 400 m »						
	P2 « Allongement de 800 m »						
	P3 « Piste en V »						
	P4 « Piste transversale »						
Option sur les modalités d'exploitation de l'aéroport	E1 « interdiction de programmation de vols la nuit »						
Option sur l'aérogare	A1a « aérogare existante modernisée, avec un niveau de service élevé »						
	A1b « aérogare existante modernisée, avec des terminaux à niveaux de services différenciés »						
	A1c « création d'une aérogare moderne à l'Ouest, avec un niveau de service élevé »						
	A1d « création d'une aérogare moderne à l'Ouest, avec des terminaux à niveaux de services différenciés »						
Options d'aménagement des abords de l'aérogare	A2a « Esplanade urbaine »						
	A2b « Stationnement de proximité »						

Les étapes clé du réaménagement de Nantes Atlantique

- 27 mai – 31 juillet 2019 : Concertation
- 31 août 2019 : Bilan des garantes de la concertation
- Fin octobre 2019 (au plus tard) : décision du maître d'ouvrage sur le projet de réaménagement de l'aéroport de Nantes-Atlantique – lancement appel d'offres pour la future concession
- Fin 2019 : engagement du dossier d'enquête préalable à la déclaration d'utilité publique



Les étapes clé du réaménagement de Nantes Atlantique

- 2019-2021 : Travaux d'adaptation de l'aéroport par le concessionnaire actuel (AGO)
- Fin 2021 : déclaration d'utilité du projet de réaménagement
- 2021 : lancement, par le nouveau concessionnaire, des études et procédures liés aux travaux de réaménagement
- 2022 – 2025 : travaux de réaménagement