



Nantes-Atlantique – Projet de PPBE du 29/1/2021

Avis du COCETA :

Ce Projet de PPBE, soumis à validation, s'apparente à un exercice forcé de politique générale plutôt qu'à un vrai plan visant à exposer des attentes et des mesures concrètes pour protéger les populations survolées.

Le COCETA émet un avis défavorable sur la version PPBE 2020-2024 soumise à l'avis du CCE, ce 29/01/2021, version initiée par la DGAC et amendée par la Préfecture des Pays de la Loire. Celle-ci a été réalisée sans concertation avec les membres du CCE et ne répond pas, tant sur le fond que sur la forme, à un objectif concret de chercher à maîtriser et réduire les nuisances sonores sur l'environnement, mais il vise à combler un manquement au cadre réglementaire européen.

Ce PPBE est sans ambition, à défaut de cadrer les conditions et les exigences applicables à l'activité aéronautique sur le territoire et les réflexions sur son avenir, il sert de prétexte à entériner une décision dénuée de bon sens et sans fondement stratégique pour le développement et la rationalisation du trafic aérien territorial.

LE COCETA CONÇOIT LE PPBE COMME LA DÉFINITION D'UN CADRE D'EXIGENCES ET DE MESURES, DANS LEQUEL DOIT S'INSCRIRE LES RÉFLEXIONS STRATÉGIQUES SUR LE TRAFIC AÉRIEN DU GRAND OUEST ET CE, DANS LE RESPECT DES CITOYENS ET DE L'ENVIRONNEMENT.

LE COCETA PROPOSE AUX MEMBRES DU CCE DE SURSEOIR LA VALIDATION DU PRÉSENT PROJET POUR EN REDÉFINIR UN NOUVEAU, DONT LE CADRAGE, EN ACCORD AVEC LES MEMBRES DU CCE, EST UN PRÉALABLE.

EN CONSÉQUENCE, NOUS PROPOSONS AUX MEMBRES DU CCE DE NE PAS VALIDER LE PRÉSENT PROJET DE PPBE.

Synthèse des préconisations :

1. Reprendre le cadrage du PPBE en co-construction avec les membres du CCE : Réorienter le PPBE sur la période concernée (2021-2024), et définir les principes directeurs qui conduiront à une transition sérieuse et maîtrisée vers un projet à fort impact régional, mené avec les collectivités et les citoyens. Pour ce faire, la définition des priorités est indispensable pour le cadrage du PPBE. La concertation des citoyens et des élus est à réaliser AVANT la rédaction du PPBE sur les attentes structurantes. Le PPBE n'est pas un faire-valoir d'une décision gouvernementale inique, mais la traduction d'une véritable volonté de concilier l'attrait du transport aérien avec le respect de l'environnement et des populations survolées. **En l'état, le PPBE soumis au CCE est l'arbre qui cache la forêt des nuisances concourant à la décision de stopper le déménagement programmé de l'aéroport urbain actuel et de laisser libre cours au développement du transport aérien (11,4 Millions de passagers/an, 90 000 mouvements en 2040).**

2. Solliciter un moratoire sur le marché de concession en cours et limiter l'objet du marché en accord avec le repositionnement du PPBE – dans l'intérêt des citoyens - et des réflexions stratégiques d'aménagement du territoire ;
3. Mettre en cohérence le cahier des charges de concession de NA avec le recadrage du PPBE ;
4. Mobiliser des moyens permettant de conduire des études complémentaires, d'interroger la population et intégrer la recherche d'alternative au projet d'aménagement de l'aéroport conformément à la préconisation des garantes de la concertation de 2019.
5. Déployer des mesures de bruit sur les zones survolées actuelles et futures. En renforcer le maillage ;
6. Accélérer la mise en œuvre de l'ILS (et l'alignement cible des vols) afin de se mettre en conformité avec la législation et mettre en situation les citoyens qui seront amenés à donner leur avis sur le sujet ;
7. Actualiser les projections de l'impact des nuisances en tenant compte des projets d'aménagements prévus ;
8. Réaliser une estimation des coûts de l'impact des mesures et sécuriser les modalités de financement. Se fixer pour objectif de faciliter l'accès aux aides et non de limiter artificiellement les compensations destinées aux habitants exposés aux nuisances;
9. Entériner immédiatement un couvre-feu sans attendre la production du PPBE ;
10. Identifier des Zones à Défendre contre les Nuisances Aériennes – dites « zones calmes » - afin de sanctuariser ces lieux particuliers qui concourent à l'attrait de notre région et au bien-être de ses habitants. Dans le prolongement, il s'agit de sanctuariser le fait que la référence à la mesure d'impact du bruit est celle qui correspond à l'absence de survol des avions, en l'occurrence mars 2020 ;
11. Abandonner une approche technocratique du sujet pour une approche bienveillante, qualitative, responsable et prospective dans l'intérêt de la préservation de l'environnement et des habitants.

L'ensemble de ces préconisations ont été établies à partir des analyses suivantes :

Sans le nommer, le PPBE part du postulat que l'arrêt du déménagement de l'aéroport NA qui avait été engagé, est sans appel, quelle que soit l'issue des concertations publiques et des études d'impact à conduire. Il n'y aurait donc pas lieu de considérer qu'il existe une autre alternative à l'aéroport urbain actuel, quand bien même les objectifs, visés par ce plan soumis à validation, seraient inatteignables.

En effet, le plan proposé intègre ses propres paradoxes :

- **L'objectif de réduction du bruit et du nombre d'habitants impactés est contradictoire si l'on tient compte de l'augmentation admise de 10% du nombre de mouvements (page 99), du réalignement de l'axe des avions et des plans d'aménagement prévus qui augmenteront mécaniquement le nombre d'habitants survolés, ainsi que les contraintes pour l'aménagement de l'aéroport.** En l'espèce, la concession négociée à ce jour vise un objectif de doublement du trafic à 2030 d'après les annonces faites par l'ancien Préfet d'Harcourt. Ce point n'est pas vérifiable à ce jour, faute de pouvoir accéder au cahier des charges de la consultation.
- **Il ne prend pas en compte les nuisances sonores induites par les dessertes : création de liaisons ferrées et nouvelles voies routières s'avèrent inscrites dans le projet sans pour autant les avoir identifiées, ni quantifiées.**
- **Si l'arrêt brutal du projet de déménagement semble être assumé par l'État, aucun engagement concret ne permet de quantifier et de garantir la mobilisation des fonds nécessaires à certaines mesures destinées aux populations impactées par les nuisances.** Force est de constater que les aides à l'insonorisation peinent, faute de financement lié à la baisse de trafic. Il est à parier que la

population concernée se satisferait de ne pas avoir à vivre confinée dans leur habitation. Les conditions de délaissement restent encore à définir concrètement et les fonds de financement sont à flécher. **La notion d'échelle de temps introduite dans le PPBE pour prétendre à bénéficier des droits de délaissement est inacceptable en l'état.**

- **Le fondement des hypothèses d'impact de bruit est purement théorique et partiel. Les propositions pour y remédier reposent par ailleurs sur des principes tout aussi théoriques.**
 - o Les mesures de référence portent sur 2 indicateurs (Lden et Ln) selon la stricte application de l'instruction qui cadre le PPBE. Or celle-ci permet l'intégration d'indicateurs complémentaires permettant d'intégrer des nuances sur la perception du bruit par les usagers. Des préconisations ont été faites par le CNB, sans pour autant avoir été intégrées malgré nos demandes¹ ;
 - o Les mesures de bruit réalisées et les projections associées reposent sur 4 stations fixes. Le maillage n'est pas suffisant et ils ne permettent pas de prendre en compte l'impact du réaxage. Les mesures réalisées ne sont par ailleurs pas accessibles par les usagers conformément à l'engagement de l'État et à la réglementation ;
 - o L'avis des citoyens est requis alors qu'un grand nombre ne sont pas actuellement exposés à ces nuisances (Nantes notamment). Pour illustrer ce que pourrait être une approche concrète et raisonnée, le COCETA propose que soit accélérée la mise en place de l'ILS (trajectoire réaxée) afin de mettre en situation la population concernée et de pouvoir réaliser les premières mesures avant d'entériner le maintien de l'aéroport. Il va de soi que le projet de PPBE ne peut être pertinent sans intégrer les impacts des différentes trajectoires.

- **Les actions prévues par le PPBE sont plutôt de l'ordre de l'intention que de la réaction (références à des futures études, des observatoires, des mesures...). Il n'est pas prévu de définir des seuils et des moyens permettant de revenir en arrière ou d'engager des alternatives si les objectifs de réduction de bruit ne sont pas atteints. Quel est donc la valeur à accorder à de tels engagements ? Quels sont les impacts concrets pour l'exploitation de l'aéroport si les engagements ne sont pas tenus ?**
 - o Le COCETA propose de définir un plan intégrant une approche par palier, cadrant l'évolution nécessaire de l'activité aérienne sur le territoire, pour répondre à l'exigence de réduction sonore et de préservation de l'environnement.

Le PPBE intègre au chapitre 5.2 de nouvelles actions à engager pour la période 2020-2024 et rappelle la triple exigence que le ministre délégué aux transports a annoncé le 28 octobre 2019 suite à la concertation. Nous rappellerons simplement l'exigence suivante *« réaménager l'aéroport pour répondre avec sobriété aux besoins, actuels et futurs, de mobilité aérienne des habitants, des entreprises et des territoires du Grand Ouest, dont le rayonnement en Europe et à l'international doit pouvoir s'appuyer sur des connexions aériennes performantes »*. **La crise sanitaire et environnementale actuelle remet en cause les principes sur lesquels se fondent le projet de réaménagement actuel. Le projet ne peut en aucun cas déroger à ces nouveaux enjeux qui sont en cours de définition.** Aussi, un moratoire au projet d'aménagement de l'aéroport est-il indispensable, comme il est indispensable de se remettre à pied d'œuvre pour définir un PPBE en rapport avec le contexte de notre territoire et de ses futurs enjeux.

¹ Avis du 12 juin 2019

Le COCETA relève, par ailleurs, l'absence d'identification des « Zones calmes » pourtant inscrite dans la conception des PPBE. Seule est faite la référence à des zones statistiques.

Le COCETA préconise l'identification et l'ancrage de ces zones à défendre contre les nuisances aériennes.

L'article L572-6 définit l'objectif et introduit la notion de « zones calmes ». Il est fait référence à cette notion dans le projet présenté sans pour autant en tenir compte au motif que la Métropole n'est pas en capacité de les définir sans une réflexion qui sera conduite à 5 ans (ch. 4.2).

- Le COCETA suggère de considérer les zones naturelles protégées comme étant par essence une zone calme à caractère particulier, de considérer que les zones piétonnières, dédiées à la flânerie et identifiées comme inscrites au patrimoine par son intérêt historique, soient également portées au registre des zones à défendre contre les nuisances aéroportuaires, en parfaite correspondance avec la « ligne verte » du voyage à Nantes. Il en est de même pour les zones dont le silence est une nécessité impérieuse pour l'activité de ces structures qui s'y installent ou sont déjà présentes (Centre Hospitalier, Établissements Psychiatriques, Établissements scolaires...)
- Aussi ces lieux sont-ils directement concernés par le réaxage obligatoire des avions depuis l'axe de la tour de Bretagne, jusqu'à Saint-Aignan et le lac de Grand Lieu (2^{ème} parc ornithologique de France, premier en nombre d'espèces et lieu unique en Europe – faut-il le rappeler -). Seraient concernés également : l'île de Nantes et particulièrement l'emplacement du futur Centre Hospitalier Universitaire qui deviendrait particulièrement exposé aux nuisances, ainsi que les lieux touristiques de la place Graslin en passant par Chantenay et le centre bourg du village de Trentemoult et de son quai si prisé.

La réponse apportée par le projet actuel de PPBE se résume à confiner ou à déterminer des Zones à Déconstruire (est fait mention respectivement au plan d'insonorisation des lieux et à la mesure de délaissement) :

Cette proposition est inadmissible, irresponsable (du point de vue sanitaire pour le confinement) et irrespectueuse des habitants.

Déni de mémoire

- La période annoncée pour le PPBE s'étend de 2020 à 2024 pour un plan qui sera appliqué à partir de 2021 s'il est voté. La croissance du trafic, tolérée par les habitants, a été admise en perspective du déménagement de l'aéroport engagé par l'État – Nous ne cesserons de le rappeler -. Il s'agissait d'une exception. **La seule période de référence « normale » est celle correspondant à l'absence de survol.**
- Les propos liminaires du PPBE tendent à réécrire l'histoire pour justifier de l'abandon d'un contrat engagé au motif « d'apaisement » et effacer l'évident déni de démocratie suite au référendum de 2016 et des conclusions de la concertation de 2019 (pour une alternative à l'aménagement de l'aéroport).
- Le bilan réalisé au Ch 5.1.1 manque de sincérité sur les bénéfices des actions réalisées. La limitation de l'exposition au bruit est essentiellement liée aux conséquences de la crise sanitaire actuelle.