



PRÉFET DE LA LOIRE- ATLANTIQUE

Liberté
Égalité
Fraternité

Direction de la coordination
des politiques publiques
et de l'appui territorial

COMMISSION CONSULTATIVE DE L'ENVIRONNEMENT DE L'AÉROPORT DE NANTES ATLANTIQUE

Réunion du 29 janvier 2021

Compte-rendu

La commission consultative de l'environnement (CCE) de l'aéroport de Nantes-Atlantique s'est réunie le 29 janvier 2021 en visioconférence sous la présidence de M. OTHEGUY, secrétaire général de la préfecture de la Loire-Atlantique.

La liste des participants est annexée au présent compte-rendu.

M. OTHEGUY rappelle que le quorum est atteint lorsque 18 membres sont présents, vérifie que le quorum est atteint,¹ et ouvre la séance.

1. Approbation du compte-rendu de la CCE du 12 novembre 2020

M. OTHEGUY rappelle que le projet de compte-rendu du 12 novembre 2020 a été adressé aux membres de la CCE le 25 janvier. Il sollicite les membres afin de recueillir leurs éventuelles observations. Les remarques ci-après sont formulées :

- Le compte-rendu fait mention de M. METAY en qualité de représentant de FNE. Or il est représentant de FNE Pays de la Loire et non de l'association nationale ;
- La liste des participants jointe au compte-rendu présente plusieurs erreurs matérielles et ne mentionne pas les qualités respectives des membres de la CCE ;

M. OTHEGUY prend acte de ces remarques et demande à ce que ces modifications soient apportées au compte-rendu.

→ Le compte-rendu de la CCE du 12 novembre 2020 est approuvé sous réserve des modifications qui seront apportées.

2. Présentation du plan de prévention du bruit dans l'environnement (PPBE) de l'aéroport de Nantes-Atlantique

M. OTHEGUY rappelle que les documents concernant ce point ont été transmis le 17 décembre 2020. Une réunion informelle de la commission a été organisée à la demande des membres le 26 janvier 2021 qui a permis d'exposer les attendus et le contenu du projet de PPBE. Il précise que la CCE est appelée à rendre son avis, qui sera joint au projet de PPBE, lequel sera mis à disposition du public pour recueillir

¹ Le quorum est atteint lorsque la moitié au moins des membres composant la commission sont présents, y compris les membres prenant part aux débats au moyen d'une conférence téléphonique ou audiovisuelle, ou ayant donné mandat. Lorsque le quorum n'est pas atteint, la commission délibère valablement sans condition de quorum après une nouvelle convocation, au plus tôt dans un délai 10 jours, portant sur le même ordre du jour et spécifiant qu'aucun quorum ne sera exigé.

ses observations au cours des mois de février et mars 2021. L'approbation du PPBE est prévue en avril 2021.

M. DANTZER rappelle que le PPBE est élaboré et publié tous les 5 ans ou dans le cas d'évolution significative des niveaux de bruit identifiée par les cartes de bruit. Il répond à 3 objectifs :

- Prévenir le bruit dans l'environnement, gérer les effets du bruit ainsi que les éventuels problèmes de bruit, en particulier en évaluant le nombre de personnes exposées à un niveau de bruit défini et en recensant les mesures prévues pour maîtriser les nuisances ;
- Réduire, si cela est nécessaire, les niveaux de bruit générés par les activités aériennes, notamment lorsque les niveaux d'exposition peuvent entraîner des effets nuisibles pour la santé humaine ;
- Préserver la qualité de l'environnement sonore lorsque nécessaire.

Le support de la présentation est annexée à ce compte-rendu. Suite à cette présentation, les membres ont partagé les éléments suivants :

M. LEMASSON demande qu'un travail en plusieurs temps soit mené, notamment en constituant un groupe de travail comme le permet l'article 9 du règlement intérieur. Il demande que la mention de Grandlieu soit associée à Saint-Aignan dans tous les documents diffusés. Il aurait aussi souhaité disposer d'études en lien avec la santé des riverains, ce qui constitue pour lui un préalable à la mise en œuvre du plan d'actions.

M. BOSCHET signale que l'année de référence retenue dans le plan (2019) n'est pas satisfaisante et qu'il aurait fallu partir de l'année 2016. Par ailleurs, il rappelle que le règlement intérieur de la CCE stipule que les membres doivent recevoir les documents 10 jours avant la tenue de la réunion. Or, ce délai n'a pas été respecté pour l'envoi du projet de compte rendu de la précédente réunion et pour la correction d'erreurs matérielles sur l'étude d'impact. Deux mesures du plan d'action qui figurent dans les engagements de l'État à l'issue de la concertation ne sont pas reprises dans le projet de PPBE ; il s'agit de la mesure 14 faisant référence à la capacité d'accueil de 11,4 millions de passagers en 2040 et de la mesure 21, concernant la desserte de l'aéroport. Enfin, il juge inacceptable qu'un objectif d'augmentation éventuelle de 10 % du nombre de personnes impactées soit retenu dans le cadre de ce plan visant à réduire l'exposition au bruit des populations.

Mme IMPERIALE estime que la durée du couvre-feu est insuffisante par rapport au sommeil des riverains et demande que soit étudiée la possibilité d'étendre les restrictions entre 6 heures à 7 heures. Elle souhaite que le dialogue entre la DGAC et les riverains se déroulera correctement. Elle regrette que le PPBE ne présente pas une étude d'impact sur la santé des riverains à long terme.

M. HERVOCHON aurait souhaité que l'avis de l'ACNUSA soit sollicité et communiqué aux membres afin que la commission puisse rendre un avis éclairé.

M. OTHEGUY rappelle que la procédure ne prévoit pas que l'ACNUSA émette d'avis sur le projet PPBE et, de façon générale, lorsque son avis est requis par les textes, elle se prononce à l'issue des concertations.

M. HERVOCHON rappelle qu'il avait demandé lors d'une précédente CCE que la question des aéroclubs et des vols de loisir soit étudiée, ce qui avait été accepté. Il constate que les nuisances liées à ces activités ne sont pas mentionnées dans le projet de plan d'action du PPBE. Il rappelle également la demande formulée par des élus du Sud Loire concernant un moratoire ainsi que celle exprimée par des associations concernant l'accès au cahier des charges de la concession. Au vu de tous ces éléments manquants, en sa qualité de représentant du Conseil départemental, il ne peut valider le PPBE ce jour et demande de reporter son examen à une séance ultérieure.

M. OTHEGUY précise que les textes sont clairs et que le rôle de la CCE n'est pas de valider le document mais bien de produire un avis qui sera versé au dossier de consultation à disposition du public.

M. LEFEVRE demande que la mention « population non significative » soit revue en indiquant un seuil de population (< 5) pour prendre en compte les riverains de manière plus respectueuse. Il signale qu'il n'est pas fait mention dans les actions de la possibilité de réduire le trafic en améliorant les liaisons

ferroviaires et par mutualisation avec les autres plateformes aéroportuaires de l'Ouest. Enfin, comme M. HERVOCHON, il souhaite que l'avis de l'ACNUSA soit communiqué aux membres de la CCE.

M. LA CORTE remercie les intervenants pour toutes ces questions et remarques. Les éléments de réponse suivant ont été apportés :

- Sur la saisine de l'ACNUSA, il confirme que la procédure réglementaire ne prévoit pas que l'ACNUSA émette un avis sur le projet de PPBE. Toutefois, si les membres le souhaitent, la CCE a la possibilité de saisir l'ACNUSA pour qu'elle émette des recommandations sur le projet au cours de la consultation publique.
- Sur l'accès au dossier de consultation des entreprises dans le cadre de l'appel d'offres : les règles de droit interdisent de communiquer ce document au cours de la procédure. À son aboutissement, l'ensemble du cahier des charges sera publié. La CADA a confirmé cette analyse suite à sa saisine par des associations.
- Sur l'étude des impacts sur la santé : le PPBE traite de la protection des personnes, et des incidences de l'exposition au bruit sur la santé des riverains. Les modalités d'évaluation de l'impact sanitaire liés à la forte gêne et aux fortes perturbations du sommeil définies en application de la directive 2020/367/CE, adoptée par l'UE en mars 2020 et dont la transposition doit intervenir d'ici la fin de l'année, ont été mises en œuvre par anticipation.
- Sur l'année de référence : le projet de PPBE couvre une période de 5 ans et se base sur un état des lieux au moment de son élaboration. Il vise à évaluer l'effet de ces actions sur cette période. Les évolutions à plus long terme sont étudiées dans le cadre d'autres documents et seront examinés lors des révisions régulières du PPBE prévues par la réglementation.
- Sur les objectifs de protection des populations : des objectifs quantifiés ont été retenus et traduisent la volonté de ne pas augmenter le nombre de personnes exposées à des nuisances sonores
- Sur les impacts de la crise : les conséquences de cette crise devraient en effet être ressentis jusqu'en 2024, après l'échéance du PPBE. Le document majore l'évolution du trafic et des nuisances sonores pour s'assurer une marge et disposer d'un PPBE résilient.
- Il est enfin rappelé que chacun aura l'opportunité de formuler ses observations lors de la période de consultation publique.

M. AIT-KACI rappelle que le COCETA est opposé au choix de l'année 2010 comme année de référence pour le droit de délaissement et l'aide à la revente.

M. LEMASSON comprend que la procédure ne prévoit pas que l'ACNUSA soit saisie mais souhaiterait qu'il soit possible de sortir du formalisme réglementaire. Il souhaite savoir si la faune est perturbée par les avions. Il signale aussi que la mise en place du PPBE doit permettre d'abaisser le nombre de personnes concernées par les niveaux LDEN 50 et 55. Or, quand bien même le couvre-feu est pris en compte, le nombre de personnes exposées en 2025 reste supérieur à celui de 2019, ce qui prouve que des échanges supplémentaires doivent avoir lieu pour retravailler ce document et limiter les impacts sur la population. En outre, les analyses juridiques dont il dispose ne concluent pas que le PPBE est un préalable à l'arrêté de restriction d'exploitation. Il considère qu'il est possible de dissocier l'élaboration du PPBE et l'arrêté de restriction d'exploitation de la plate-forme aéroportuaire. Un arrêté de restriction existe depuis le 24 avril 2006, modifié le 3 décembre 2018, et ce avant l'élaboration du PPBE.

Mme VEYRAC, M. BOSCHET, M. AFFILE, M. NEAU et M. HERVOCHON estiment également que la procédure d'approbation du PPBE et de l'arrêté de restriction ne sont pas liées et souhaiteraient malgré les bonnes intentions que contient le plan, avoir plus de temps pour statuer. M. AFFILE ajoute qu'une clause de revoyure peut être demandée pour l'arrêté de couvre-feu une fois le PPBE arrêté.

M. OTHEGUY rappelle de nouveau que la CCE émet un avis. Le préfet approuvera in fine le document en responsabilité à l'issue de la procédure de consultation.

M. LA CORTE souligne que le PPBE et l'arrêté de restriction ne pourront pas être dissociés en raison d'obligations juridiques. La CCE peut demander qu'un bilan à mi-parcours de la mise en œuvre du PPBE lui soit présenté et émettre des recommandations sur des évolutions des actions. L'aéroport sera réaménagé, la priorité est de prendre toutes mesures pour limiter les nuisances sonores pour les riverains. En outre, il est obligatoire de rendre compte de l'avancement de nos actions au public. Il est possible de demander l'organisation des réunions publiques d'information pour laisser l'opportunité aux riverains de s'exprimer sur ce sujet. Ces réunions pourront avoir lieu de manière dématérialisée.

M. VALLOIS précise que l'aéroport de Nantes n'entrait pas dans le cadre de la directive de 2002 concernant les CSB et PPBE jusqu'en 2018. Concernant l'articulation entre l'étude d'impact et le projet d'arrêté en découlant, le règlement 2014 prévoit qu'au préalable, l'État veille à ce que les obligations de la directive de 2002 soient respectées, à savoir l'élaboration des CSB et du PPBE.

M. FERREIRA indique que valider le PPBE reviendrait à considérer les objectifs de réduction sonore atteints. Engager l'avenir sur des mesures non chiffrées et non et non sécurisées financièrement pose problème. Il souhaiterait une période de 6 mois pour mesurer l'impact du réaxage des avions.

M. DUCRET regrette que la question des zones calmes ne soit pas traitée et renvoyée à des travaux à venir dans le cadre de la révision du PPBE de la métropole de Nantes. En effet, il importe de tenir compte de la mise en place du réaxage des procédures par le nord.

A l'issue de ces débats, M. OTHÉGUY propose de soumettre le PPBE au vote de la CCE.

À la demande des élus et des associations et après une suspension de séance, il est soumis au vote de la CCE la possibilité de différer d'un mois l'examen du projet de PPBE afin de permettre à un groupe de travail d'émettre des propositions sur le PPBE ; cette mesure est adoptée. Un groupe de travail sera organisé et une nouvelle réunion de la commission sera organisée dans un délai de 1 mois au cours de laquelle la commission devra impérativement émettre un avis.

3. Présentation du projet d'arrêté portant restrictions d'exploitation de l'aéroport de Nantes-Atlantique, établi à l'issue des travaux de l'étude d'impact selon l'approche équilibrée, en vue de la mise en place du couvre-feu

M. DANTZER explique que l'étude d'impact selon l'approche équilibrée répond à la définition de l'assemblée de l'Organisation de l'Aviation Civile Internationale, celle-ci a défini la notion d'approche équilibrée comme la méthode consistant à identifier les nuisances sonores générées par les plateformes aéroportuaires puis à analyser les moyens disponibles permettant de les atténuer. Quatre leviers sont utilisés :

- La réduction du bruit à la source, qui consiste à réduire le bruit des avions
- La planification et l'aménagement des territoires reposant notamment sur le Plan d'Exposition au Bruit (PEB) et le Plan de Gêne Sonore (PGS) ;
- Les procédures d'exploitation à moindre bruit en se basant notamment sur l'optimisation des trajectoires et les procédures d'approches ;
- Les restrictions d'exploitation comme le couvre-feu.

C'est en application de ces principes que le règlement UE n°598/2014 prévoit, lorsqu'un problème de bruit a été identifié (par exemple dans le PPBE), des règles strictes concernant la procédure à suivre pour introduire, de façon cohérente, des restrictions d'exploitation liées au bruit. Cette procédure se traduit en particulier par l'étude d'impact préalable à l'introduction de nouvelles restrictions selon l'approche équilibrée, que l'on appelle communément étude d'approche équilibrée. Une étude a été finalisée pour la plateforme de Nantes-Atlantique. Elle a pour objet d'évaluer l'impact de plusieurs scénarios de restrictions, dont le couvre-feu entre minuit et 6 h (strict ou en vols programmés).

L'élaboration de ces scénarios s'est notamment appuyée sur les positions exprimées par les parties prenantes à la concertation préalable de 2019, et lors d'auditions d'opérateurs de transport aérien à l'automne 2019. Pour traiter les nuisances sonores liées au trafic aérien sur la période nocturne, deux scénarios combinant des mesures de restriction ont été retenus. Ces deux scénarios sont les suivants :

- Le scénario A est la combinaison des deux mesures ci-dessous :
 - Durcissement des restrictions en vigueur dans l'arrêté du 3 septembre 2018 : interdiction des aéronefs certifiés conformément aux normes mentionnées au chapitre 3, avec une marge cumulée inférieure à 13 EPNdB, entre 22 h et 6 h.
 - Couvre-feu : interdiction des vols programmés entre 0 h et 6 h.
- Le scénario B est la combinaison des deux mesures ci-dessous :

- Durcissement des restrictions en vigueur dans l'arrêté du 3 septembre 2018 : interdiction des aéronefs certifiés conformément aux normes mentionnées au chapitre 3, avec une marge cumulée inférieure à 13 EPNdB, entre 22 h et 6 h.
- Couvre-feu : interdiction stricte des vols entre 0 h et 6 h.

M. VALLOIS présente le projet d'arrêté de restriction, les conclusions de l'étude d'impact selon l'approche équilibrée qui conduisent à privilégier la mise en œuvre des nouvelles restrictions d'exploitation et le calendrier prévisionnel pour la mise en œuvre. Il est rappelé que le couvre-feu en programmation entre minuit et 6 heures correspond à la proposition exprimée par les maires de la métropole en janvier 2019 et débattue lors de la concertation préalable à l'été 2019. Cette mesure est très attendue par les riverains de l'aéroport.

M. RAVIER souhaite obtenir une définition précise des « cas indépendants de la volonté du transporteur », qui ne seront pas sanctionnables. Il demande si une panne mécanique de l'aéronef est dépendante de la volonté du transporteur.

M. FERREIRA demande des précisions sur les parties prenantes consultées pour établir ce projet. De plus, il est fait référence aux impacts sociaux et économiques, or, il faut également considérer les impacts sur la santé et le cadre de vie de la population en fonction du bruit.

M. DANTZER rappelle que le projet d'arrêté est aujourd'hui soumis à l'avis de la CCE, et non le projet d'étude qui y a conduit. Les compagnies aériennes ont été consultées. La concertation préalable sur le réaménagement de l'aéroport a également été l'occasion de recueillir l'expression de nombreuses parties prenantes sur les mesures de restrictions d'exploitations. Les causes indépendantes de la volonté du transporteur sont les causes sur lesquelles le transporteur ne peut pas agir. Une panne mécanique n'est pas considérée comme indépendante de la volonté du transporteur.

M. AFFILE annonce qu'il est prêt à voter cet arrêté, bien qu'il ne le satisfasse pas complètement. Il souhaite une clause de revoyure de ce dernier après la mise en œuvre du PPBE.

M. HERVOCHON votera favorablement cet arrêté mais souhaite qu'il puisse faire l'objet d'évolutions concrètes sur certains sujets à l'avenir.

M. OTTEN souhaite des précisions sur la règle d'anticipation du couvre-feu à 23h30.

M. LA CORTE explique que les compagnies aériennes sont invitées à prendre des marges dans leurs programmations et à se donner les moyens de respecter le couvre-feu afin qu'il soit opérant. Ainsi, toute compagnie n'ayant pris aucune mesure et ayant atterri après minuit sera sanctionnée par l'ACNUSA. En revanche, si un atterrissage a été programmé entre 21 h et 23 h 30, mais que le vol atterrit après minuit pour des raisons indépendantes de la volonté du transporteur, ce dernier ne sera pas sanctionné.

M. LEMASSON se prononce en faveur de cet arrêté, car il s'agit d'une avancée positive et satisfaisante, mais souhaite une clause de revoyure pour la période 6 h à 7 h, qui pose encore question.

M. OTHÉGUY appelle la CCE à émettre un avis sur le projet d'arrêté de restriction.

Un avis favorable est rendu à la majorité par les membres de la CCE sur le projet d'arrêté de restriction d'exploitation de l'aéroport de Nantes-Atlantique.

4. Statistiques des vols de nuit

Suite à la demande de membres de la commission exprimée lors de la CCE du 12 novembre 2020, M. BIDET présente les statistiques sur les vols de nuit entre 22 h 30 et 6 h.

Une croissance des vols sur cette tranche horaire est constatée à partir de 2017. En 2020, une baisse de 60 % du nombre de vols est intervenue, à l'image de toutes les autres tranches horaires, en raison de la crise sanitaire. 75% des vols sont des vols d'arrivée et 25 % sont des vols de départ. 80 % de ces

mouvements concernant la tranche avant minuit ou de 5 h à 6 h, avec des vols cargo à l'arrivée. Pour rappel, les mouvements de minuit 6 h sont voués à disparaître à l'avenir dans le cadre du couvre-feu.

La répartition par nature de vols montre que 90 % des mouvements sont opérés par du cargo ou par des compagnies régulières, le reste des vols étant générés par de l'aviation générale, des vols non réguliers, et pour raisons sanitaires.

M. DUCRET demande les raisons pour lesquelles ont été privilégiés les décollages vers le sud, alors que les avions décollent sur le lac de Grand-Lieu, qui est une zone touristique calme. Cette situation conduit à polluer cette zone tant au niveau de son environnement que des nuisances sonores. Par ailleurs, à l'aéroport d'Orly et de Roissy, des plafonnements de vols sont prévus. Il demande pourquoi cela ne peut pas être le cas à Nantes Atlantique.

M. LA CORTE confirme qu'un plafonnement des vols est en vigueur à Orly, mais pas à Roissy, or il s'agit d'un indice moyen global pondéré de bruit. En outre, la répartition des vols entre le sud et le nord de la piste dépend des conditions météorologiques et du vent. Les décollages au sud n'ont pas évolué de manière significative dernièrement.

M. OTHEGUY remercie les participants de la qualité des échanges et rappelle que les membres de la commission pourront, autant que de besoin, solliciter le président de la séance pour aborder des points qui n'auraient pas été traités en séance ou qu'ils souhaiteront voir inscrits à l'ordre du jour de la prochaine CCE.

Le président,

Pour le préfet et par délégation,
Le secrétaire général


Pascal OTHEGUY