

AVIS DE LA COMMISSION CONSULTATIVE DE L'ENVIRONNEMENT DE L'AÉROPORT DE NANTES-ATLANTIQUE SUR LE PROJET DE PLAN DE PRÉVENTION DU BRUIT DANS L'ENVIRONNEMENT

La réglementation européenne prévoit que chaque État élabore pour chacun de ses aéroports civils recevant un trafic annuel supérieur à 50 000 mouvements (à l'exception des mouvements exclusivement effectués à des fins d'entraînement sur des avions légers), des cartes stratégiques de bruit (CSB) et un plan d'action, respectivement inscrits en droit français sous les noms de « carte de bruit » et de « Plan de Prévention du Bruit dans l'Environnement » (PPBE).

Réunie en deuxième séance le 26 février 2021, la Commission Consultative de l'Environnement de l'aéroport de Nantes- Atlantique a examiné le projet de plan de prévention du bruit dans l'environnement (PPBE) daté du 4 décembre 2020, établi par la DGAC, de l'aérodrome de Nantes-Atlantique et présenté par l'État pour les années 2020 à 2024.

AVIS DE LA COMMISSION SUR LE PROJET DE PLAN

En séance du 26 février 2021, la commission émet un avis défavorable sur le projet de plan qui lui a été présenté (19 voix défavorables, 10 voix favorables, 1 abstention).

La commission a formulé les observations ci-après sur le projet de PPBE.

1. La commission souhaite l'établissement d'une clause de revoyure à mi-parcours de la durée de ce Plan afin d'analyser l'évolution de la situation et en tirer les conséquences sur le PPBE sans attendre la révision du plan en 2024, notamment s'agissant des actions dont le financement dépend du niveau de trafic.
2. La commission demande qu'une action visant à limiter l'usage des appareils auxiliaires de puissance (APU) et des groupes électrogènes soit inscrite dans le plan.
3. La commission demande que la possibilité de faire évoluer la classification nationale des avions selon leur performance acoustique soit étudiée.
4. La commission demande qu'une doctrine en matière d'urbanisme soit élaborée dans l'attente de la révision du plan d'exposition au bruit (PEB) de l'aéroport de Nantes-Atlantique pour l'instruction des actes d'urbanisme dans les territoires potentiellement concernés par le périmètre de la future zone C du PEB.
5. La commission rappelle son avis favorable du 29 janvier 2021 sur la mise en place des restrictions d'exploitation (couvre-feu) ainsi que son souhait d'une restriction supplémentaire sur la tranche horaire 6h – 7h.
6. La commission souhaite saisir l'ACNUSA aux fins de recommandations, en application des dispositions de l'article L. 6361-5 du code des transports.
7. Afin d'assurer la bonne information du public et des parties prenantes, la Commission préconise l'organisation d'une ou plusieurs réunion(s) publique(s) d'information sur le projet de plan, selon des modalités tenant compte du contexte sanitaire et des mesures qui en découlent.

**EXPRESSIONS DE L'ÉTAT ET DES DIFFÉRENTS COLLÈGES DE LA COMMISSION
CONSULTATIVE DE L'ENVIRONNEMENT SUR LE PROJET DE PLAN DE
PRÉVENTION DU BRUIT DANS L'ENVIRONNEMENT
DE L'AÉROPORT DE NANTES-ATLANTIQUE**

Les engagements de l'État figurant ci-dessous ont été présentés par les services de l'État lors de la CCE du 26 février 2021 au regard des observations exprimées par le groupe de travail de la CCE sur le PPBE :

En référence au point 1 de l'avis : L'État s'engage à ce qu'un bilan intermédiaire exhaustif de l'état d'avancement des actions incluses dans le plan soit réalisé en 2022. Ce bilan prendra en compte l'évolution constatée et prévisible du trafic à l'issue de la crise induite par la Covid-19.

L'État s'engage à ce que les cartes stratégiques de bruit établies en vue du PPBE suivant soient présentées dans le même temps.

En référence au point 2 de l'avis : L'État s'engage à formaliser dans le PPBE avant son approbation les actions mises en œuvre en ce sens par les acteurs concernés.

En référence au point 3 de l'avis : L'État s'engage à ce que la faisabilité d'une telle révision, de portée nationale, soit étudiée courant 2021.

En référence au point 4 de l'avis : L'État confirme qu'un porter à connaissance des cartes de bruit correspondant aux simulations du futur PEB est envisagé et s'engage à accompagner les élus et services territoriaux concernés.

En référence au point 5 de l'avis : L'État précise qu'une restriction d'exploitation supplémentaire sur la tranche horaire 6h-7h pour les avions les plus bruyants pourra être étudiée à l'issue du présent PPBE et nécessitera, le cas échéant, une étude d'impact selon l'approche équilibrée

En référence au point 7 de l'avis : L'État s'engage à organiser une ou des réunion(s) publique(s) afin d'informer les parties prenantes et le public sur le projet de PPBE, ce qui permettra de faciliter leur participation à la consultation publique réglementaire sur le projet de plan.

Les observations, amendements et recommandations proposés par une large majorité des membres des collèges 2 et 3 sous une forme collective en lien avec la séance du 26 février 2021 sont présentés ci-après.

Ces membres des collèges 2 et 3 regrettent que leur contribution n'ait pas été intégrée à une nouvelle version du PPBE et que celui-ci ne prenne pas suffisamment en compte ni le contexte local, ni la législation en vigueur et les recommandations formelles de l'ANSES et de l'OMS.

En référence au point 1 de l'avis : Un bilan seul ne répond pas de façon satisfaisante à la demande de véritable clause de revoyure.

En référence au point 2 de l'avis : Il est demandé, non pas de limiter l'usage des APU et des groupes électrogènes, mais de supprimer cet usage. (cf. proposition d'amendement n°6 : création d'une mesure S3).

En référence au point 5 de l'avis : Cet arrêté constitue une première étape. Ces membres des collèges 2 et 3 ont formulé le souhait d'envisager des marges acoustiques plus restrictives niveau (EPndB de 13 à 18) dans un calendrier restant à définir, tenant compte du renouvellement progressif des flottes par les compagnies elles-mêmes.

En référence au point 6 de l'avis : Les membres concernés indiquent que l'ACNUSA, sollicitée par leurs soins, a d'ores et déjà formalisé des recommandations sur ce projet lors d'une session

plénière le 3 février 2021. Ils demandent dès lors que l'ensemble des recommandations de l'ACNUSA soient intégrées au PPBE.

Ces membres des collèges 2 et 3 ont également proposé et soutenu en séance les autres amendements ci-dessous :

- **Proposition d'amendement n°1** : utilisation de données populations les plus récentes possibles pour coïncider le plus justement possible à l'année 2019 constituant l'année de référence.
- **Proposition d'amendement n°3** : suppression au sein du PPBE de la mention des actions engagées il y a plus de 10 ans.
- **Proposition d'amendement n°4** : le groupe de suivi des vols de nuit doit informer la CCE à sa demande.
- **Proposition d'amendement n°7** : le droit de délaissement pourra être exercé jusqu'à la date la plus lointaine entre la date d'échéance de ce PPBE et le délai de deux ans à compter de la publication de l'arrêté portant DUP du projet de réaménagement de Nantes Atlantique.
- **Proposition d'amendement n°7.1** : le droit de délaissement pourra être exercé pour tous les propriétaires se situant dans la zone de délaissement s'ils ont procédé à l'achat de leur résidence principale, à la reconstruction de cette dernière ou à l'augmentation significative de sa surface de plancher avant l'annonce de l'abandon du transfert de Nantes-Atlantique à Notre-Dame-des-Landes (17 janvier 2018).
- **Proposition d'amendement n°8** : l'aide à la revente pourra être sollicitée a minima sur toute la durée d'application du PPBE à compter de l'entrée en vigueur du dispositif de compensation.
- **Proposition d'amendement n°8.1** : pourront bénéficier de l'aide à la revente les propriétaires se situant dans une zone définie en bordure de la zone de délaissement s'ils ont procédé à l'achat de leur résidence principale, à la reconstruction de cette dernière ou à l'augmentation significative de sa surface de plancher avant l'annonce de l'abandon du transfert de Nantes-Atlantique à Notre-Dame-des-Landes (17 janvier 2018).
- **Proposition d'amendement n°10** : mise en place des mesures de relèvement de l'altitude de survol en approche dès que possible techniquement et administrativement et ce au plus tard en 2023, notamment pour l'approche sud (Saint-Aignan de Grand Lieu) et l'approche nord (Nantes Bouguenais).
- **Proposition d'amendement n°11** : Évitement du survol de Bouaye au même titre que celui de la Chevrolière.
- **Proposition d'amendement n°12** : Création d'une mesure « R2 »: Mise en place d'une restriction d'exploitation pour les petits aéronefs et l'aviation de loisir à Nantes-Atlantique au plus tard en 2023.
- **Proposition d'amendement n°13** : Établissement d'études santé et environnementales afin de dresser un état des lieux territorial indépendant du projet de réaménagement. Les membres de la CCE seront associés au cahier des charges et à l'évaluation de ces études.
- **Proposition d'amendement n°14** : Association de la ville de Nantes au Groupe Contact, déjà constitué des communes de Rezé, Bouguenais, Saint-Aignan de Grand Lieu et de Nantes Métropole. Association des autres collectivités concernées dont Grand Lieu Communauté en représentation des communes de La Chevrolière et Pont Saint Martin dans le cadre du Comité de pilotage stratégique (Mesure n°29 annoncée le 28 octobre 2019).
- **Proposition d'amendement n°15** : Les services de l'Etat s'engagent à produire des données en événement bruit (NA62 ou NA65) qui seront facilement accessibles au public. Dans le

cadre de la consolidation de l'outil MAESTRO, un travail de facilitation de l'accès aux données sera mis en place pour pallier sa complexité d'utilisation. La possibilité de dépôt de plainte en ligne sera effective et facilitée.

Ces membres des collèges 2 et 3 ont enfin formulé et soutenu en séance les préconisations suivantes avec le souhait qu'elles puissent être étudiées puis débattues :

- **Préconisation n°1** - Création d'une mesure « P9 » : mise en place d'une mesure d'abattement de la valeur locative du foncier bâti. Parallèlement, introduction d'une mesure de compensation pour les communes concernées y voyant une perte de leur revenu fiscal.
- **Préconisation n°2** : mise en place d'approches satellitaires de précision, notamment pour l'approche Nord.
- **Préconisation n°3** : modification des trajectoires de décollages face au Nord afin de diminuer les nuisances pour les communes de Rezé, Bouguenais et Pont Saint Martin.
- **Préconisation n°4** : mise en place de procédures de décollage de moindre bruit (Nadp).

Les membres du collège 1 ont pour leur part formulé les observations ci-dessous.

En référence à l'observation des membres des collèges 2 et 3 sur le point 2 de l'avis : Le collège 1 partage l'objectif de limitation de l'usage des APU mais attire l'attention sur la faisabilité technique d'une suppression complète, notamment pour les postes éloignés.

En référence au point 5 de l'avis : Il est rappelé les efforts auxquels les compagnies aériennes consentent, plus particulièrement en acceptant un arrêté de restriction de minuit à 6 heures, ce qui impactera considérablement leurs opérations.

Il est néanmoins impératif que les avions puissent revenir à leur base en cas de retard. Si une clause de revoyure était envisagée en vue d'une extension de l'interdiction de programmation jusqu'à 7 heures, cela remettrait immédiatement en cause la présence des compagnies aériennes sur l'aéroport de Nantes, ce qui impacterait significativement les emplois locaux.