



**COMMISSION CONSULTATIVE DE L'ENVIRONNEMENT
DE L'AÉROPORT DE NANTES ATLANTIQUE
COMITÉ PERMANENT**

Réunion du 8 février 2023

Compte rendu

Le comité permanent de la commission consultative de l'environnement de l'aéroport de Nantes-Atlantique s'est réuni le 8 février 2023 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 vérifie que le quorum¹ est atteint et ouvre la séance à 17 heures.

1. Validation du compte rendu du comité permanent de la CCE du 16 novembre 2022

M. OTHEGUY s'enquiert d'éventuelles remarques ou demandes de modification à propos du compte rendu.

→ Le compte rendu de la réunion du CP-CCE CCE du 16 novembre est adopté à l'unanimité.

2. Retour sur les travaux du groupe de travail portant sur l'expérimentation de la modification du point de virage de La Chevrolière

M. OTHEGUY rappelle que l'expérimentation s'est déroulée du 8 septembre au 8 novembre 2022. Deux sessions du groupe de travail ont été organisées. Le responsable du groupe de travail est invité à rendre compte de ces échanges.

M. DEMARET propose une restitution conjointe avec Nicolas JURDY, coanimateur du groupe de travail. Les deux réunions du groupe de travail ont été très denses à la fois dans le contenu et dans les expressions. La première réunion a été l'occasion d'une première présentation du bilan technique de cette expérimentation par le service de la navigation aérienne ouest. Ce bilan a induit des questionnements et des demandes de complément. L'expérimentation s'est déroulée sur une période de deux mois, du 8 septembre au 8 novembre. Elle était fondée sur la réalité du trafic constaté sur cette période. La question a été posée de savoir s'il était possible, à partir des relevés de bruit réalisés sur les stations techniques, d'aller plus loin en modélisant le trafic sur la base du trafic le plus haut constaté en 2019. Un complément technique a donc été apporté lors de la deuxième réunion, à travers une modélisation permettant de se projeter sur la base d'un trafic plus important.

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 de dix jours, portant sur le même ordre du jour et spécifiant qu'aucun quorum ne sera exigé.

La deuxième réunion a été encore plus dense, grâce à la présence de deux pilotes, qui a permis à l'ensemble des membres d'entendre les conditions dans lesquelles cette nouvelle procédure a été menée ainsi que les difficultés qui ont été constatées ou vécues. La question des populations impactées par cette nouvelle trajectoire a également été creusée.

Les conclusions détaillées seront présentées en CCE le 22 mars 2023. Le relevé de conclusions provisoire a été adressé à l'ensemble des membres du groupe de travail à l'issue de la réunion du 31 janvier. Il leur a été donné une dizaine de jours pour apporter une contribution. Ce délai n'étant pas encore écoulé, il n'est pas possible de présenter ce jour un bilan consolidé enrichi de l'ensemble de leurs apports.

M. JURDY propose, en attendant, de présenter le sens de ces conclusions. Le projet de conclusion démarre par un bilan sur les impacts en termes de réduction des nuisances sonores : même si les trajectoires n'étaient pas celles imaginées au départ, avec notamment une dispersion de celles-ci sur le sud et un survol plus important de la commune de Saint-Philbert-de-Grand-Lieu, il y a eu globalement une réduction des nuisances sonores, notamment sur le secteur ciblé pour en bénéficier, en l'occurrence, le secteur de La Chevrolière. Le groupe a néanmoins mis en avant que le report des nuisances sur des populations qui jusqu'à présent, n'étaient que très peu ou pas survolées, était trop important pour justifier une mise en place de ces nouvelles trajectoires. Au-delà de cette première conclusion, le groupe de travail a souhaité mettre en avant des éléments de bilan sur la méthode de l'expérimentation, à savoir la manière dont elle a été préparée et la manière dont elle s'est déroulée ainsi que la façon d'assurer un meilleur suivi des impacts au fur et à mesure de l'expérimentation et de prendre en compte les éléments de ressenti des populations. Les conclusions seront centrées sur ces éléments de préconisation pour déployer une méthode différente si de nouvelles expérimentations devaient avoir lieu. En termes de méthode, le groupe a évoqué des éléments assez précis sur la façon dont on pourrait mieux mesurer les niveaux de bruit pendant l'expérimentation et de mieux exploiter les mesures afin d'avoir des modélisations de niveaux de bruit plus en adéquation avec la réalité et les niveaux de bruit ressentis par la population. De nouvelles idées ont émergé, comme celle d'études qui permettraient de mieux recueillir le ressenti des populations au regard des survols qu'elles subissent, notamment de la part des populations qui ne sont pas habituées à ces survols, mais aussi de la part des populations qui, de fait, se trouvent moins survolées. M. JURDY indique que ces conclusions seront communiquées aux membres de la CCE en amont de la réunion du 22 mars. La diversité des points de vue qui se sont exprimés et qui continuent de s'exprimer sur ces conclusions sera aussi mise en avant.

M. OTHEGUY ouvre les débats.

M. BOBLIN salue l'institution de ces groupes de travail. Il est toujours plus constructif de partager les expressions de toutes les parties prenantes réunies autour d'une table. Il remercie MM. DEMARET et JURDY d'avoir coprésidé ce groupe de travail, dont les réunions ont été très animées, comme on pouvait s'y attendre. M. BOBLIN se dit satisfait à plusieurs autres titres. L'objectif de départ reste tout à fait valable et même si les conditions de la mise en œuvre de l'expérimentation n'ont pas apporté des conclusions aussi positives qu'il l'espérait, il relève que des alternatives ont été mises en avant, dont le conseil municipal de La Chevrolière a débattu. M. BOBLIN annonce qu'il demandera par écrit au secrétaire général qu'au terme de ces bilans, des études d'impact soient menées sur une des mesures qui pourraient consister à déplacer le point de virage encore plus au sud, et que de nouvelles expérimentations soient diligentées. Selon lui, en effet, il ne faut pas refuser les expérimentations parce que ce sont elles qui permettent de mesurer objectivement les choses, sachant que la perception du son est forcément subjective. Pour l'illustrer, M. BOBLIN cite l'expression d'habitants d'une même rue, l'un dans le sens d'une réduction du bruit et l'autre, qui ne constatait aucun changement, alors que les mesures de son démontraient une vraie chute des nuisances sonores. M. BOBLIN encourage donc à renouveler les expérimentations, avec des unités de mesure à l'appui, qui permettront d'arbitrer sur les effets des dispositions à prendre à l'avenir.

M. LEMASSON rappelle que le groupe de travail a été mandaté pour évaluer l'expérimentation et non pas pour aller au-delà de l'évaluation. L'évaluation a notamment porté sur la méthode, dans l'objectif d'identifier des points de méthode susceptibles d'être appliqués demain à d'autres expérimentations qui testeraient d'autres modifications de trajectoires, au sud-ouest ou au-dessus de la ville de Nantes. Il évoque également le partage de la méthode avec l'ACNUSA, mais aussi les éléments de bilan technique qui permettent de bien étudier les territoires à l'avance et en l'occurrence, le comptage du nombre

d'habitants susceptibles d'être impactés par ces trajectoires. Il s'avère que la modélisation retenue ne répond pas à la réalité de territoires périurbains ou ruraux dont la densité démographique est différente. Il est nécessaire de travailler en parallèle avec les élus du territoire, qui ont la connaissance du terrain dans l'immédiat mais aussi des terrains en devenir au regard des évolutions des plans locaux d'urbanisme, puisque la modification d'une trajectoire s'effectue pour un temps long. Il conviendra aussi de retravailler sur les hypothèses de modélisation avec les logiciels adéquats, au vu des écarts conséquents entre ce qui a été constaté sur le terrain, à travers les mesures effectuées, et ce qui a été imaginé en termes de modélisation, même si cette modélisation apporte un éclairage qu'il ne s'agit pas de méconnaître. M. LEMASSON souligne par ailleurs l'importance du point de vue des pilotes, qu'il remercie pour leur présence à la deuxième réunion, parce que leur expression a permis d'apporter des éléments qui doivent également être pris en compte dans la méthode. C'est à la CCE qu'il appartiendra, *in fine*, de donner un avis sur cette expérimentation et de donner un autre avis sur les préconisations ou propositions que fera la DGAC pour d'autres modifications éventuelles de trajectoires. En effet, le groupe de travail n'était pas mandaté pour engager un processus de plus longue haleine.

En préambule à son propos, M. FÉTIVEAU indique qu'il interviendra plus en tant que conseiller départemental qu'en tant que maire de la commune de Pont-Saint-Martin, puisque celle-ci se situe plus au nord du point de virage sud de la trajectoire. Il rappelle que cette expérimentation, qui s'inscrivait dans le cadre du questionnement de Johann Boblin, maire de La Chevrolière, était pertinente pour diminuer les nuisances au-dessus des Chevrolins, et que la CCE avait voté très majoritairement en sa faveur. Il se trouve que cette expérimentation amène à survoler deux nouvelles populations, notamment celles de Saint-Philbert-de-Grand-Lieu et de Saint-Colomban, avec une problématique liée à la modélisation, qui n'est pas en adéquation avec le ressenti des habitants ni avec les mesures. Le groupe de travail a relevé que les mesures étaient insuffisantes, vraisemblablement pour des raisons de moyens, au regard du coût des stations mobiles et de leur acheminement. Les expérimentations doivent être davantage objectivées pour éviter de rencontrer à nouveau les problématiques de ces écarts constatés. M. FÉTIVEAU partage le sentiment de ses collègues, maires de Saint-Colomban et de Saint-Philbert-de-Grand-Lieu, qui ne souhaitent pas que leurs concitoyens, jusqu'alors épargnés par le bruit des aéronefs, deviennent des cobayes. Il considère en même temps comme légitime la demande de Johann Boblin de trouver une solution nouvelle pour éviter le survol des habitants de la Chevrolière. Cela nécessite de disposer des éléments les plus modélisés et les plus objectifs possibles permettant de penser qu'il y aura un vrai gain sans susciter une levée de boucliers de la part des populations survolées. Un survol suffisamment éloigné et en hauteur pourrait rendre plus vivable le fait d'habiter sous les aéronefs. Mais il ne faudrait pas recommencer une expérimentation comme celle-ci, même si elle partait d'un bon sentiment. M. FÉTIVEAU remercie ceux qui l'ont menée, parce que cela n'a pas été simple : les réunions ont effectivement été animées. Mais il faut rester vigilant à ce qui se passe sur le territoire du canton : ce sont à la fois des populations et des élus qui s'affrontent, au regard de nuisances que personne n'a voulues. Si le transfert de l'aéroport avait été décidé, la situation ne serait pas celle qu'elle est aujourd'hui. Le fait est que Nantes Atlantique est resté *in situ*. Il n'en reste pas moins qu'une telle expérimentation est lourde de conséquences sur les relations entre concitoyens de communes voisines et amies et entre leurs élus. M. FÉTIVEAU déclare avoir été mandaté par ses collègues maires pour demander de mettre un terme à cette expérimentation, qui a fait suffisamment de dégâts et qui est très controversée.

M. RAVIER demande si la remise dans l'axe de la piste 21 bénéficiera d'une expérimentation semblable. Le passage de la piste dans l'hypercentre impactera des populations aujourd'hui non soumises au bruit et dès lors, risque de susciter de vives réactions de leur part. Cette modification fera-t-elle l'objet d'une expérimentation ou passera-t-elle en force, comme cela semble se dessiner ?

M. OTHÉGUY fait valoir que l'approche actuelle s'inscrit dans un cadre dérogatoire. La remise dans l'axe correspond à l'ordre normal des choses. Le dispositif dérogatoire est maintenu pour répartir les flux. C'est un choix de trajectoire pour améliorer la procédure. La nature des deux procédures est différente.

M. RAVIER admet que leur nature est différente mais relève que les populations survolées, elles, seront concrètement exposées au bruit. Les réactions seront très violentes, d'autant plus que le seuil établi est beaucoup trop élevé lorsque les conditions météorologiques sont dégradées. Si une minorité des vols se faisaient dans l'axe, ce serait supportable même par mauvais temps. Mais ventiler les vols à moitié dans

l'axe et à moitié selon la procédure actuelle conduira directement à la catastrophe. Si, d'un point de vue administratif, la nature des procédures n'est pas la même, ce ne sont pas les technocrates qui sont sous les avions, mais les habitants.

M. SIEBERT indique qu'une réponse sera apportée à la question de M. Ravier lors de la prochaine session.

En l'absence d'autres demandes de prise de parole, M. OTHEGUY propose d'aborder le compte rendu du deuxième groupe de travail.

3. Présentation du bilan intermédiaire du plan de prévention du bruit dans l'environnement 2020-2024

M. DANTZER rappelle que lors de la présentation en CCE du PPBE, entré en vigueur le 1^{er} juillet 2020 et qui se terminera fin 2024, un codicille a été inséré prévoyant la réalisation, fin 2022, d'un bilan intermédiaire exhaustif des actions prévues. Avant de présenter ce bilan en CCE, il convenait de s'accorder sur l'évaluation de l'avancement des actions, ce qui a été fait lors de la réunion du 24 janvier 2023.

Il était demandé d'établir une comparaison entre les hypothèses de la DGAC qui sous-tendaient le PPBE, à savoir l'hypothèse de référence, l'année 2019, et l'hypothèse de long terme, l'année 2025. Ces hypothèses étaient relativement fortes et se sont avérées plus sombres que la réalité. En effet, on estimait subir en 2022 un trafic de 7,76 millions de passagers et de 88 000 mouvements, alors que n'ont été enregistrés que 5 800 000 passagers et 54 000 mouvements. Si l'inverse avait été constaté, cela aurait signifié que le PPBE n'était pas assez protecteur, notamment dans le cadre de l'évaluation zéro et de l'évaluation de l'état en 2025 sans mise en œuvre des actions.

Un PPBE se fonde sur une approche équilibrée avec trois piliers :

- les mesures pour réduire le bruit à la source, comme le fait, pour une compagnie aérienne, de se doter d'aéronefs moins bruyants, ou pour les motoristes, de fabriquer des moteurs moins bruyants ;
- les mesures de gestion et de contrôle de la politique de planification des sols. Ce sont les démarches PEB qui évitent que des habitations se construisent dans des endroits trop bruyants et les PGS qui viennent indemniser les personnes habitant dans des zones susceptibles de s'étendre ;
- les mesures opérationnelles, comme la modification de la trajectoire de décollage au-dessus de La Chevrolière.

Le PPBE comporte également des mesures C (communication, formation, information et autres études) et éventuellement, d'autres types d'actions. En l'occurrence, il n'a pas été mis en œuvre d'autres actions. Il comporte aussi des mesures R, pour « restrictions d'exploitation », c'est-à-dire des mesures à mettre en œuvre lorsque le résultat des actions appartenant aux 3 premiers piliers n'est pas à la hauteur des objectifs visés dans le cadre de l'approche équilibrée, ce qui a été fait pour l'aéroport de Nantes Atlantique avec l'arrêté de restriction d'exploitation, la mise en œuvre de mesures plus contraignantes pour les avions bruyants avant le couvre-feu ainsi que la mesure de couvre-feu elle-même.

M. LEMASSON indique que le groupe de travail s'est réuni dans de bonnes conditions. Les intervenants qui le souhaitent ont pu s'exprimer, malgré le nombre important de participants. Un tableau a été préparé avec la DGAC pour servir d'évaluation et pour préparer la construction du PPBE 2024-2028 au regard des actions portées. Des améliorations pourront y être apportées. Le code couleur employé, du vert au rouge, est expliqué au bas du tableau. La couleur bleue n'est pas légendée parce qu'elle est apparue tardivement.

M. DANTZER indique que dans la colonne « avancement », le code couleur est directement explicité dans la case.

M. LEMASSON précise que le tableau décrit la typologie des actions, qui en sont les porteurs, l'échéance qui était indiquée dans le PPBE, le détail des actions et leur avancement, certaines pouvant être séquencées et connaître un niveau d'avancement différent. Une colonne est consacrée aux observations éventuelles, qui peuvent être nécessaires selon l'intitulé de l'action. C'est le cas notamment pour la poursuite de la mise en œuvre de dispositifs d'aide à l'insonorisation (action P2), où il est intéressant d'annoncer où l'on en est. Enfin, la colonne « efficacité de l'action » préfigure ce qui pourrait être construit pour le PPBE 2024-2028. L'ensemble des actions ont été passées en revue. Le tableau a été transmis à l'ensemble des membres du groupe de travail. En tant que copilote du groupe de travail, M. LEMASSON se dit ouvert à toute critique pour amender le document. Il fait observer par ailleurs qu'à mi-parcours et en fin de parcours, il était prévu de vérifier si le PPBE était assez protecteur ou non. À cet égard, il n'est pas en phase avec les services de l'État, puisque le PPBE n'est plus protecteur : le trafic expose davantage de populations que la situation initiale de 2019. Certes, les actions de type R mises en place viennent contraindre l'évolution du trafic sur la plateforme, notamment le couvre-feu, mais le nombre d'habitants impactés est supérieur.

M. OTHEGUY remercie MM. DANTZER et LEMASSON pour ces restitutions sur le PPBE.

M. LEMASSON souhaite savoir si ce tableau ainsi formaté répond à la demande en termes de capacité à évaluer le PPBE. Dans le cas contraire, il faudrait rebâtir autre chose.

M. LEFÈVRE indique qu'il n'est pas en mesure de donner un avis parce qu'il n'a reçu le document que la veille.

M. LE RESTE ajoute que bien que faisant partie du groupe de travail, il n'a pas reçu le document, pas plus que les invitations aux réunions. Dans ces conditions, il lui est difficile de suivre les travaux. Le secrétariat de la préfecture a été avisé de ce manquement, mais il n'est toujours pas corrigé.

M. OTHEGUY invite les membres du groupe de travail à vérifier, à l'issue de la réunion, les adresses auxquelles les invitations et les documents sont envoyés.

M. DYON se dit satisfait de la forme du document, qui est claire et explicite.

M. OTHEGUY constate que les personnes qui ont pu prendre connaissance du document semblent approuver son format, même s'il faut encore y travailler.

4. Élaboration de la feuille de route de l'OTANA pour 2023 et 2024

M. JURDY rappelle que l'avancement des travaux de l'Observatoire territorial autour de l'aéroport Nantes Atlantique a été présenté en CCE le 8 décembre 2022 et en comité de suivi des engagements de l'État, le 27 janvier. Une feuille de route sera élaborée pour faire le lien entre l'OTANA et les instances de la CCE, puisque l'OTANA est un outil qui met à la disposition de l'ensemble des acteurs l'ensemble des données d'impact de l'aéroport sur de nombreux aspects : environnement, santé, socioéconomie... L'objectif est de répondre, au travers de cet outil, aux besoins exprimés par le territoire. La CCE est une bonne instance pour recueillir ces besoins. Il s'agit à ce stade d'un message qui est délivré aujourd'hui aux membres de la CCE, sans obligation d'y répondre aujourd'hui de façon ferme, afin de faire circuler l'information. Un comité de pilotage de l'observatoire est prévu pour le 22 mars, avec un risque de décalage au 23 mars. Il aura pour objet d'adopter cette feuille de route. Les membres de la CCE sont invités à émettre des propositions et à faire connaître les besoins auxquels l'observatoire pourrait répondre. Des éléments ont déjà émergé en comité technique avec les services membres de l'OTANA, notamment la nécessité de mettre à jour des indicateurs pour rendre compte de leur évolution interannuelle, puisque l'Otana recense désormais plusieurs années de données. Il convient également d'approfondir les thématiques « bruit et santé » et « qualité de l'air et santé ». L'observatoire se penchera sur ces thèmes en 2023 et 2024.

M. LEMASSON fait valoir qu'au-delà de l'air, il faut aussi envisager la question de l'eau.

M. JURDY indique que des travaux ont déjà été conduits en la matière. En l'occurrence, les deux sujets cités sont des thématiques à investir ou à approfondir. Il conviendra, le 22 mars, de déterminer si ces travaux sont suffisants ou s'ils doivent être poursuivis, auquel cas le sujet sera inscrit dans la feuille de route 2023-2024.

Mme SOYER relève que le comité de pilotage ne s'est réuni qu'une fois. Des travaux techniques ont été réalisés depuis. De nouveaux élus sont intégrés depuis la signature de la charte, notamment les élus chargés respectivement de la santé, pour la ville de Nantes, et de la santé, de l'air et du bruit, pour la métropole. Mme SOYER suggère, à leur intention, de préciser dans la feuille de route en quoi consiste l'observatoire, avec ses objectifs et ses attendus.

M. LECHNER ajoute qu'il est également utile de réfléchir à la méthode, au-delà du fond. La feuille de route doit préciser une méthodologie et s'orienter vers l'anticipation. Lors du comité technique de l'Otana, ce sujet de la feuille de route a été évoqué mais la réflexion n'a pu être enrichie faute de temps. Une liste de sujets à aborder sera établie pour le comité de pilotage du 22 mars. La problématique de l'eau est déjà au cœur des préoccupations du comité. Une présentation a été réalisée en présence d'AGO sur le suivi des rejets. Ces sujets sont intégrés, tout comme celui de l'impact sur la santé et sur la qualité de l'air. Les propositions des membres de la CCE seront les bienvenues pour alimenter la réflexion lors de la réunion du 22 mars. Des critiques constructives ont par ailleurs été émises, lors du comité technique, pour constater que l'observatoire est très riche et qu'il s'enrichit progressivement, mais qu'il convient de veiller à la réactualisation des données. C'est essentiel pour la crédibilité de l'outil. L'équipe fera tout son possible pour s'y employer.

En l'absence d'autres réactions et l'ordre du jour étant épuisé, M. OTHEGUY propose de lever la séance.

La séance est levée à 17 h 45.