

Projet de PPBE V.04 de Nantes-Atlantique

Contribution de membres de la CCE

Saint-Aignan de Grand Lieu – Bouguenais, jeudi 25 février 2021

NOTE LIMINAIRE

Chapitre I – DISPOSITIONS GENERALES

Chapitre II – DEMANDES D'AMENDEMENTS

Chapitre III – PRECONISATIONS

Contributeurs :

Collège 2 – Au titre des représentants des collectivités locales :

M. Hervé Neau, Conseiller Métropolitain et Maire de Rezé
M. Lemasson, Vice-président de Nantes-Métropole et Maire de Saint-Aignan de Grand Lieu
M. Frédéric Chauchet, Conseiller municipal de Saint-Aignan de Grand Lieu
Mme Sandra Impériale, Conseillère métropolitaine et Maire de Bouguenais
Mme Françoise Rabbé 1^{ère} adjointe de Bouguenais
M. Johann Boblin, Maire de la Chevrolière
M. Michel Auray, Conseiller municipal de la Chevrolière
M. Yannick Fétiveau, Maire de Pont Saint Martin
M. Freddy Hervochon, Vice-président du Conseil départemental de Loire Atlantique

Collège 3 – Au titre des représentants des associations :

M. Patrick Ducret, Association de défense des riverains de l'aéroport Nantes-Atlantique
M. Pierre-Yves Sinou, Association de défense des riverains de l'aéroport Nantes-Atlantique
M. Dominique Boschet, Association contre le survol de l'agglomération nantaise
M. Gérard Lefèvre, Association contre le survol de l'agglomération nantaise
M. Dominique Raimbourg, Association Sud-Loire Avenir
M. Eric Aït-Kaci, Collectif des citoyens exposés au trafic aérien
M. Paulo Ferreira, Collectif des citoyens exposés au trafic aérien
Mme Marie-Joseph Veyrac, Société de protection de la nature
M. Michel Joubioux, Ligue Protectrice des Oiseaux
M. Jean-Marie Ravier, Atelier Citoyen
M. Marc Lacoste, Atelier Citoyen

NOTE LIMINAIRE

Les signataires de cette contribution tiennent à souligner l'importance des équilibres à trouver entre le cadre de vie et la santé des populations riveraines, les intérêts économiques du territoire et les exigences de transition écologique et de sobriété au regard du projet de réaménagement de Nantes-Atlantique. Le PPBE auquel nous aspirons doit être le garant de la recherche de ces équilibres.

Cette contribution co-construite reflète les consensus clairement établis par l'ensemble des signataires, ce qui n'exclut pas pour autant des prises de positions individuelles.

I – DISPOSITIONS GENERALES

Nous suivons et appuyons l'ensemble des recommandations de l'ACNUSA et demandent leur intégration au PPBE.

Nous formulons les rappels suivants :

- L'ANSES, l'ACNUSA et l'OMS ont adressé des mises en garde répétées concernant l'usage du Lden pour la réglementation, et préconisent l'utilisation pour les effets sanitaires néfastes d'indices instantanés (intensité acoustique Lmax et nombres d'évènements bruyants)

- L'AE (autorité environnementale) dans son avis du 24 avril 2019 relatif au cadrage du réaménagement de NA préconise que le niveau de trafic acceptable (plafonnement) puisse être un des objets de la concertation.

- Le contexte dans lequel s'inscrit Nantes-Atlantique ne saurait se contenter de mesures de droit commun : le gouvernement a pris l'engagement le 17 janvier 2018 de « *compensations exemplaires* », elles sont attendues.

AVIS sur l'action R1

Nous nous montrons volontaires quant à la mise en place de cette mesure de restrictions d'exploitation.

Cependant, nous soulignons que celle-ci doit à l'avenir faire l'objet d'une clause de revoyure afin de discuter de l'extension de la restriction de 6h à 7h du matin et de l'extension du niveau EPndB de 13 à 18.

DEMANDES FORMELLES

Nous demandons que les propositions qui s'y prêtent puissent être introduites dans le cahier des charges de la future concession.

Nous réitérons la nécessité de transparence sur la future concession et, à défaut de pouvoir avoir accès au cahier des charges, souhaitent avoir l'assurance de la prise en compte de leurs propositions.

– Il est demandé que soit inscrit et respecté la non-augmentation de populations subissant des nuisances par rapport au référentiel posé (2019 à minima voire 2016)

– Il est demandé que les informations, notamment sur l'application, du Code de bonne conduite environnementale soient communiquées en toute transparence puisque ce dernier est une réalité réglementaire qui s'applique à tous et non aux seuls signataires du CBCE.

– Il est demandé à ce que les services de l'Etat trouvent les moyens de pallier la baisse de la TNSA conséquente à la crise sanitaire. La baisse de cette dernière ne devant pas se répercuter sur les riverains, des solutions doivent être mises en place rapidement pour permettre un traitement des demandes d'aide à l'insonorisation dans un délai raisonnable.

II – DEMANDES D'AMENDEMENTS

2. Le contexte – p.10-23

2.1.3 La démarche d'élaboration des CSB et PPBE - Deux derniers alinéa.

Texte initial :

"La situation de référence prise en considération correspond au trafic de l'année précédente ou de la dernière année disponible (éventuellement du plan de gêne sonore s'il s'agit de la dernière année disponible ou si celui-ci a été approuvé au cours des deux dernières années). La situation de long terme est basée sur les hypothèses sur lesquelles est fondé le PEB (sauf si celles-ci sont obsolètes et si le PEB est en cours de révision).

Pour les CSB utilisés pour ce PPBE de l'aéroport de Nantes-Atlantique, la situation de référence est celle de 2019 et la situation de long terme est basée sur les hypothèses de 2025, représentant la situation attendue à la fin de la période d'application de ce PPBE."

Texte proposé, à la suite des deux derniers alinéas :

Proposition d'amendement 1 - Contexte - Le PPBE devant établir un bilan des 10 années précédentes, un travail comparatif entre l'année 2016 (année d'obligation réglementaire) et l'année 2019 (année de référence établie) est réalisé. Dans ce cadre, une réactualisation des données de population INSEE et IRIS à 2019 afin de faire coïncider les incidences de l'année de référence choisie sur des données de population justes.

4. Cartographie stratégique du bruit et état des lieux du bruit autour de la plateforme – P.34 à 51

Paragraphe d'introduction

Texte initial :

Les données de cet état des lieux sont issues des CSB élaborées en 2020 et annexées au présent PPBE (cf. annexe 1).

Cette cartographie est constituée de 4 cartes de bruit représentant : la situation de référence en L_{den} et en L_n correspondant au trafic réalisé en 2019, qui s'établissait à 84 297 mouvements ;

La situation projetée à l'issue de cette version du PPBE en L_{den} et en L_n , correspondant à la situation attendue en l'absence de mesures préventives en 2025, qui prend en compte un trafic de 94 199 mouvements, soit une augmentation d'environ 10,5%.

Les CSB ont été élaborées en application de la méthodologie précisée dans l'annexe II de la directive européenne 2002/49/CE.

Les 4 cartes figurent en annexe 1.

Les données de recensement issues de ces cartes concernant la population et les habitations sont basées sur les données « population » IRIS de 2016.

Le décompte des établissements est réalisé sur la base de données IGN du quatrième trimestre 2018.

Textes proposés :

Proposition d'amendement 1.1 - CSB – Les données de recensement issues de ces cartes concernant la population et les habitations sont basées sur les données « population » IRIS de 2016. Une réactualisation des données de population IRIS à 2019 sera donc faite afin de faire coïncider les incidences de l'année de référence choisie sur des données de population justes.

Proposition d'amendement 2 - CSB – Concernant la situation projetée en l'absence de mesures préventives en 2025 (*qui prend en compte un trafic de 94 199 mouvements, soit une augmentation d'environ 10,5%.*) : nécessaire ajout d'une « clause de revoyure » à ce PPBE afin de tenir compte de la crise sanitaire et économique traversée et d'une reprise progressive du trafic sur les années couvertes par ce PPBE (contrairement à l'augmentation prévue ne tenant pas compte de l'importante perturbation du trafic depuis mars 2020).

5. Actions – p.51-104

5.1 Actions engagées dans les dix dernières années - p.51-64

5.1.1 Bilan des actions de maîtrise des nuisances sonores sur la période 2003-2019

Remarque formulée :

Sur les 16 mesures recensées, seules 7 ont été effectivement engagées sur les 10 dernières années, les autres datant d'il y a plus de 10 ans (dont 3 n'étant pas datées).

Il n'apparaît ainsi pas cohérent de mentionner ces mesures, d'une part au sein de ce document qui fait un bilan des 10 dernières années, d'autre part au sein d'une partie consacrée « *Actions engagées dans les dix dernières années* », mention rappelée dans chaque sous-partie même lorsque les mesures datent d'il y a plus de 10 ans.

Proposition d'amendement 3 - Actions engagées – Suppression au sein de ce Plan de la mention des actions engagées il y a plus de 10 ans.
Un bilan des actions déjà engagées sera établi afin d'identifier leur pertinence.

5.1.7 Autres actions menées dans les dix dernières années

Texte initial :

Intitulé de l'action a1 : Groupe de suivi des vols de nuit

Porteur : AGO

Début de mise en œuvre : 2014

Description : AGO a mis en place à partir de 2014, un groupe interne de suivi des vols de nuit regroupant les directions technique, environnement, opérationnelles, financières et commerciales

Texte proposé :

Proposition d'amendement 4 - Actions engagées – Ce groupe de suivi des vols de nuit doit informer la CCE à sa demande.

5.2.1.1 Actions de type S à engager pour la période 2020-2024 – p.68-70

Texte initial :

Intitulé de l'action S2 : Politique tarifaire incitative du futur concessionnaire de Nantes-Atlantique

Description de la mesure : Au travers du futur contrat de concession, l'État imposera au nouveau concessionnaire de mettre en place une politique commerciale favorisant les avions les moins polluants et à la performance acoustique la plus élevée :

- les redevances aéroportuaires seront modulées pour inciter les compagnies aériennes à utiliser les avions les moins bruyants et les moins polluants ;
- la redevance d'atterrissage intégrera une modulation pour tenir compte du coût environnemental des vols de nuit.

Textes proposés :

Proposition d'amendement 5 - Actions « S » –En complément de cette action, pourront être étudiées des redevances incitatives pour les acteurs anticipant l'équipement de leurs machines pour les futures approches satellitaires de précision (SBAS Catégorie 1).
Pourront être étudiées également des minorations incitatives pour les aéronefs optimisant leurs approches (système LNAS).

Afin que ces incitations financières ne soient pas une cause de perte de revenus ou, au contraire, une source de revenus excessive pour le concessionnaire, il est proposé d'étudier un système de « bonus-malus » qui pourrait être équilibré.

Proposition d'amendement 6 – Création d'une mesure « S3 »

Intitulé de l'action S3 : Remplacement à terme des groupes électrogènes par des branchements électriques au sol.

Cette mesure vise à supprimer les nuisances directes des émetteurs et leurs rejets de gaz à effet de serre et particules.

5.2.1.2 Actions de type P à engager pour la période 2020-2024 – p.70-82

Action P4

Texte initial :

Intitulé de l'action P4 : Droit exceptionnel de délaissement

Il pourra être exercé pendant une période de 5 ans à compter de l'entrée en vigueur du décret d'application de cette loi.

Les propriétaires éligibles à cette mesure seront ceux qui remplissent les conditions cumulatives suivantes :

- être propriétaire d'un logement se situant dans la zone de délaissement ;
- avoir procédé à l'achat de leur résidence principale, à la reconstruction de cette dernière ou à l'augmentation significative de sa surface de plancher entre la date de signature du contrat de concession entre l'État et Aéroports du Grand Ouest (décembre 2010) et l'annonce du réaménagement de l'aéroport de Nantes-Atlantique (janvier 2018)

Texte proposé :

Proposition d'amendement 7 – Actions « P » - 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 7.1 - Actions « P » - Les propriétaires éligibles à cette mesure seront ceux qui remplissent les conditions cumulatives suivantes :

- être propriétaire d'un logement se situant dans la zone de délaissement ;
- avoir 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 du réaménagement de l'aéroport de Nantes-Atlantique (17 janvier 2018)

Action P5

Texte initial :

Intitulé de l'action P5 : Aide à la revente des logements

L'aide pourra être sollicitée pendant une durée de 3 ans à compter de l'entrée en vigueur du dispositif de compensation.

Les propriétaires éligibles à cette mesure seront ceux remplissant notamment les conditions cumulatives suivantes :

- être propriétaire d'un logement se situant dans une zone en bordure de la zone de délaissement ;
- avoir procédé à l'achat de leur résidence principale, à la reconstruction de cette dernière ou à l'augmentation significative de sa surface de plancher entre la date de signature du contrat de concession entre l'État et Aéroports du Grand Ouest (décembre 2010) et l'annonce du réaménagement de l'aéroport de Nantes-Atlantique (janvier 2018).

Textes proposés :

Proposition d'amendement 8 – Actions « P » - L'aide 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 8.1 – Actions « P » Les propriétaires éligibles à cette mesure seront ceux qui remplissent les conditions cumulatives suivantes :

- être propriétaire d'un logement se situant dans une zone en bordure de la zone de délaissement ;
- avoir 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 du réaménagement de l'aéroport de Nantes-Atlantique (17 janvier 2018)

Action P8

Texte initial :

Intitulé de l'action P8 : Révision du PEB de Nantes

Description de la mesure : Le lancement de la révision nécessite la consolidation préalable d'hypothèses qui ne pourront être levées avant la désignation du nouveau concessionnaire.

Texte proposé :

Proposition d'amendement 9 – Actions « P » Le lancement de la révision nécessite la consolidation préalable d'hypothèses qui ne pourront être levées avant la désignation du nouveau concessionnaire. Les services de l'Etat s'engagent à établir une doctrine applicable pour les communes concernées tant que le PEB ne sera pas révisé.

5.2.1.3 Actions de type O à engager pour la période 2020-2024 - p.83-90

Action O2

Texte initial :

Intitulé de l'action O2 : Relèvement de l'altitude de survol de Saint-Aignan de Grand Lieu (décalage du seuil de piste 03)

Échéances : Achèvement des travaux correspondants à partir de 2025.

Texte proposé :

Proposition d'amendement 10 – Actions « O » Échéances : Début de la mise en place de cette mesure dès que possible techniquement et administrativement et ce au plus tard en 2023.

Action O4

Texte initial :

Intitulé de l'action O4 : Si l'opportunité est confirmée, modification des trajectoires de décollage face au sud pour éviter La Chevrolière

Objectifs et enjeux : Cette mesure vise à limiter la gêne sonore pour les populations situées sur la commune de La Chevrolière.

Texte proposé :

Proposition d'amendement 11 – Actions « O » Si l'opportunité est confirmée, modification des trajectoires de décollage face au Sud pour éviter La Chevrolière et Bouaye.
Objectifs et enjeux : Cette mesure vise à limiter la gêne sonore pour les populations situées sur les communes de La Chevrolière et de Bouaye.
Echéance : Au plus tard en 2023.

5.2.1.4 Actions de type R à engager pour la période 2020-2024 p.90-91

Proposition d'amendement 12 – Création d'une action « R2 »

Intitulé de l'action « R2 » : Restriction d'exploitation pour les petits aéronefs et l'aviation de loisir

Mise en place d'une restriction d'exploitation pour les petits aéronefs et l'aviation de loisir à Nantes-Atlantique. Etudes et mise en place dans les plus brefs délais.

Echéance : Au plus tard en 2023.

5.2.1.5 Actions de type C à engager pour la période 2020-2024 p.91-98

Action C1

Texte initial :

Intitulé de l'action C1 : Étude des impacts environnementaux et sanitaires de NA (étude d'impact du projet de réaménagement)

Objectifs et enjeux :

Dans le respect du cadre posé par le code de l'environnement, l'État veillera à ce que l'étude d'impact environnemental du projet apporte des éclairages nouveaux, notamment s'agissant de l'impact du bruit.

Description de la mesure :

Les nuisances sonores, les émissions de polluants et l'impact sanitaire du projet feront l'objet d'une attention particulière :

- pour l'analyse des nuisances sonores, la prise en compte d'indicateurs complémentaires sera envisagée ;

Projet de PPBE de l'aéroport de Nantes-Atlantique 92

- concernant les émissions de polluants, l'étude tiendra compte des particules fines et ultrafines et de leurs effets sur la santé humaine ;

- l'évaluation de l'impact sanitaire sera réalisée en se basant sur les méthodes d'analyse les plus récentes.

L'étude d'impact du projet sera soumise à une enquête publique, préalablement à la déclaration d'utilité publique du projet. Cette enquête publique sera aussi l'occasion, pour le maître d'ouvrage, de recueillir les avis et propositions des parties prenantes.

Texte proposé :

Proposition d'amendement 13 – Actions « C » Cette étude d'impact obligatoire, préalable à la future DUP du projet de réaménagement ne peut se suffire à elle-même.

Il sera également établi dans les délais les plus brefs possibles, un ensemble d'études santé (soit l'évaluation des impacts sanitaires et sociaux) et environnemental avec un calendrier clairement établi, afin de dresser un état des lieux territorial indépendant du projet de réaménagement.

Les membres de la CCE seront associés au cahier des charges de ces études et à leur évaluation.

Action C4

Texte initial :

Intitulé de l'action C4 : Information des collectivités sur l'évolution du bruit dans le cadre des instances de pilotage du projet

Description de la mesure :

Le groupe contact associe l'État, la Région, le département, la métropole et les 3 communes riveraines (Saint Aignan de Grandlieu, Bouguenais, Rezé) afin de les informer, d'échanger et de recueillir leur avis sur l'avancement du projet de réaménagement au regard de leurs compétences respectives en matière d'aménagement, de déplacement, de développement économique, de lutte contre les nuisances sonores, d'urbanisme, etc.

Texte proposé :

Proposition d'amendement 14 – Actions « C » Description de la mesure :

Le groupe contact associe l'État, la Région, le département, la métropole, la ville de Nantes, les 3 communes riveraines (Saint-Aignan de Grandlieu, Bouguenais, Rezé) et Grand Lieu Communauté pour les communes de La Chevrolière et de Pont Saint Martin.

Action C6

Texte initial :

Intitulé de l'action C6 : Consolidation du système Maestro

Description de la mesure :

Pour renforcer la connaissance de l'environnement sonore réel de la plateforme, une cinquième station fixe viendra renforcer le système. Elle sera implantée sur l'Île de Nantes, après validation de l'emplacement par campagne préalable via la station mobile.

Texte proposé :

Proposition d'amendement 15 – Actions « C » Description de la mesure : Pour renforcer la connaissance de l'environnement sonore réel de la plateforme, une cinquième station fixe viendra renforcer le système. Elle sera implantée sur l'Île de Nantes, après validation de l'emplacement par campagne préalable via la station mobile.

Les services de l'Etat s'engagent à produire des données en évènement 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 plaintes en ligne sera effective et facilitée.

III - PRECONISATIONS

Préconisations en complément des Actions « P »

- **Création d'une mesure « P9 »** Il est préconisé que soit étudiée la mise en place d'une mesure d'abattement de la valeur locative du foncier bâti (logements, cabinets médicaux, locaux d'entreprise...) afin de dédommager les riverains et travailleurs qui ne peuvent user pleinement de leur bien du fait des nuisances subies. Il devrait être parallèlement étudié l'introduction d'une mesure de compensation pour les communes concernées y voyant une perte de leur produit fiscal.

Préconisations en complément des Actions « O »

- **Création d'une mesure « O3 bis »** Il est préconisé que soit étudiée la mise en place d'approches satellitaires de précision.

Question posée : pourquoi un relèvement des pentes d'approche seulement de 3 à 3,5° et ne pas être plus ambitieux avec un relèvement à 4,5° (comme c'est le cas à Chambéry) ou au moins 4° (comme c'est le cas à Marseille) ? Exemple également du cas typique de London City.

- **Création d'une mesure « O5 »** Il est préconisé que soit étudiée la modification des trajectoires de décollage face au Nord (en augmentant les altitudes de survol, permettant d'éviter les virages précoces après le décollage) afin de diminuer les nuisances sonores pour les communes de Rezé, Bouguenais et de Pont Saint Martin.

- **Création d'une mesure « O6 »** Il est préconisé que soit étudiée la mise en place de procédures de décollage de moindre bruit (Nadp 1).