



**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 26 février 2021

Compte-rendu

La commission consultative de l'environnement de l'aéroport de Nantes-Atlantique s'est réunie le 26 février 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.

En préambule, M. OTHEGUY rappelle que la présente réunion vise à recueillir l'avis motivé de la CCE sur le projet de plan de prévention du bruit dans l'environnement (PPBE). Cet avis sera mis à la disposition du public durant la consultation sur le projet de PPBE. Les éléments formulés pourront être pris en compte, le cas échéant, à l'issue de la consultation, avant l'approbation du plan.

M. OTHEGUY propose de vérifier le quorum¹. Il est procédé à l'appel des participants. Le quorum étant atteint, M. OTHEGUY ouvre la séance.

1. Approbation du compte-rendu de la CCE du 29 janvier 2021

M. OTHEGUY rappelle que le compte rendu de la réunion du 29 janvier 2021 a été transmis le 16 février 2021 aux membres de la CCE. Il s'enquiert de leurs éventuelles remarques le concernant.

M. LEMASSON signale que ses propos relatifs à la dissociation possible selon lui entre l'élaboration du PPBE et l'arrêté de restriction d'exploitation de la plate-forme aéroportuaire n'ont pas été reportés dans le compte rendu. Pour mémoire, il avait précisé qu'un arrêté de restriction existe depuis le 24 avril 2006, ajoutant que celui-ci a été modifié le 3 décembre 2018, avant l'élaboration du PPBE. Il demande que ses propos soient repris dans le compte rendu.

M. LEFEVRE se réfère à l'intervention de M. LA CORTE reportée en page 3 du compte rendu et indique qu'il n'a pas réussi à trouver sur le site internet du projet de réaménagement les documents annoncés concernant l'impossibilité de communiquer le cahier des charges de la concession (avis de la CADA en réponse à sa saisine par des associations et jurisprudence afférente)

M. AITKACI relève que son intervention signifiant l'opposition de son association aux dates d'éligibilité retenues pour le droit de délaissement et l'aide à la revente n'a pas été reportée dans le compte rendu. Pour mémoire, son association était opposée à la date butoir de 2010.

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.

M. FERREIRA rappelle avoir exprimé sa surprise lorsqu'il avait été indiqué qu'il était difficile de prendre en compte les zones calmes et les zones sensibles à préserver. Il avait évoqué à cette occasion l'opportunité de protéger différents lieux comme les milieux hospitaliers, les zones de promenades ou encore les lieux touristiques.

M. OTHEGUY indique que les demandes de modification précitées seront prises en compte. Sous réserve de ces modifications, il met aux voix la validation du compte rendu.

→ Sous le bénéfice des modifications précitées, le compte rendu de la CCE du 29 janvier 2021 est approuvé à l'unanimité.

2. Formalisation de l'avis de la CCE sur le projet de plan de prévention du bruit dans l'environnement

M. OTHEGUY rappelle que le PPBE avait été présenté en décembre 2020, puis de nouveau le 29 janvier 2021. Les membres de la commission avaient alors demandé que l'examen du projet de PPBE soit différé d'un mois afin de permettre à un groupe de travail d'émettre des propositions. Ce groupe de travail s'est réuni le 11 février 2021. Le relevé d'échanges a été communiqué aux membres de la CCE. Deux contributions de membres ont également été transmises. La CCE est invitée à exprimer son avis motivé au sujet du projet qui lui est proposé. En préambule, il propose néanmoins que les réponses ou observations de l'État soient apportées par rapport à la contribution du groupe de travail sur trois grandes catégories d'items qui ont été soulevés lors du groupe de travail.

M. AFFILE précise qu'un texte d'amendement a été transmis aux membres de la commission le matin même. Nantes Métropole n'a pas signé ce texte, non pas parce qu'elle s'y oppose, mais parce que sa position diffère sur quelques points. De fait, Nantes Métropole approuve 90 % du contenu de ce document.

M. OTHEGUY répond que le document qui vient d'être mentionné sera évoqué en séance. Il donne la parole M. DANTZER afin qu'il apporte quelques éléments d'information au sujet de la méthodologie d'élaboration du PPBE.

M. DANTZER note que le groupe de travail s'est notamment intéressé aux modalités d'élaboration du PPBE et de ses objectifs. Quatre points ont été soulevés sur le sujet.

- *« Il est regretté que l'élaboration du PPBE n'ait pas été engagée dès que le trafic de la plateforme a dépassé le seuil réglementaire de 50 000 mouvements. Les membres du groupe de travail conviennent cependant que le PPBE ne peut pas être élaboré sur la base d'une situation de référence datant de plus de 4 ans. Il est demandé que la situation 2016 puisse néanmoins être présentée dans le document. »*

M. DANTZER précise que la méthodologie réglementaire d'élaboration du PPBE prévoit que le trafic de référence correspond à l'année N-1 de l'élaboration du plan.

- *« Il est demandé que le dénombrement des populations exposées soit réalisé sur la base des données les plus récentes en cohérence avec l'année de référence retenue (2019 plutôt 2016). »*

Techniquement, cette actualisation est réalisable. Néanmoins, elle ne pourrait pas être assurée dans des délais compatibles avec la procédure en cours. De plus, le PPBE comporte un certain nombre d'analyses qui procèdent des décomptes qui sont opérés. Enfin, la direction départementale des Territoires et de la Mer de Loire-Atlantique ne dispose pas dans ses bases des données 2019. Les dernières données dont elle dispose datent de 2017.

- *« Certains élus et associations considèrent que le PPBE ne devrait pas conduire à acter une augmentation possible des populations exposées au bruit, l'objectif est de protéger et non d'autoriser à une exposition plus large du bruit. »*

Si, comme le demande l'exercice du PPBE, l'état des lieux présente la situation avant toute mesure nouvelle et donc avec une augmentation des populations exposées, l'impact des mesures est ensuite évalué (page 99 du projet de PPBE) avec une diminution prévisionnelle des populations exposées, et ce alors même que l'évaluation des impacts n'est pas possible pour toutes les mesures dans l'état actuel des méthodologies disponibles pour leur évaluation. Ainsi, les mesures du PPBE doivent bien avoir pour effet de diminuer les nuisances..

- *« La crise sanitaire a généré une baisse très importante du trafic aérien et les conditions de reprise demeurent incertaines à ce jour. S'il est difficile d'en tenir compte pour le présent projet de PPBE, il semble que ce sujet pourrait être explicité dans l'introduction du PPBE et il a été évoqué par certains élus et associations qu'un bilan à mi-parcours soit réalisé afin d'analyser l'évolution de la situation et permettre d'en tirer les éventuelles 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. »*

Fin 2022, un bilan intermédiaire exhaustif sera réalisé afin d'évaluer l'état d'avancement des actions incluses dans le présent plan. Ce bilan intermédiaire prendra en compte l'évolution constatée et prévisible du trafic à l'issue de la crise sanitaire. Les cartes stratégiques de bruit en vue du prochain PPBE seront présentées à ce moment.

M. OTHÉGUY donne la parole à M. DEMARET pour qu'il présente les réponses de l'État s'agissant de la contribution du groupe de travail sur le plan d'actions.

M. DEMARET fait savoir que le groupe de travail s'est notamment interrogé sur la question des appareils auxiliaires de puissance, en indiquant qu'une action dédiée aux avions en stationnement pourrait être intégrée au PPBE.

Les opérations au sol sont sources de nuisances sonores. Celles-ci peuvent néanmoins être limitées par de différents moyens, notamment par une limitation d'ordre réglementaire. Tel est déjà le cas à Nantes, puisqu'un arrêté du 24 avril 2006 limite l'utilisation des APU à 60 minutes avant l'heure de départ d'un aéronef. De plus, la durée d'utilisation après l'arrivée d'un aéronef ne peut pas excéder 20 minutes. D'autres moyens techniques peuvent par ailleurs être déployés, comme le recours à des moyens de substitution. Le point sera pris en compte dans le cadre de l'appel d'offres pour le renouvellement de la concession. Une alimentation électrique sera envisagée.

Le groupe de travail s'est également intéressé à la révision de la classification des aéronefs. Les flottes des compagnies aériennes ont fortement évolué au cours des quinze dernières années, grâce à des progrès technologiques importants. Or la dernière classification des aéronefs date de 2005. Elle est par conséquent appelée à évoluer. Cette classification est un facteur important puisqu'elle est prise en compte pour le calcul de la TNSA sur les principaux aéroports et des redevances d'atterrissage. La révision de cette classification n'est toutefois pas une question locale, mais nationale. Le sujet est à l'étude. Cette révision ne pourra pas se limiter à un nouvel arrêté qui classerait les appareils, puisqu'il existe des effets induits, notamment sur la TNSA. Compte tenu lors de leur ampleur, ces modifications devraient pouvoir aboutir en 2022.

Le groupe de travail s'est ensuite interrogé sur la question de l'accompagnement financier des mesures d'insonorisation. En l'occurrence, le groupe de travail salue les mesures prises concernant la récente augmentation de la TNSA sur la plate-forme nantaise. Il considère que le niveau de la TNSA est satisfaisant. Le groupe de travail a par ailleurs souligné la nécessité que le programme d'insonorisation puisse continuer à être mis en œuvre avec un traitement des demandes dans les meilleurs délais. Une réponse a été apportée par le GIP FCNA, mais celle-ci ne compense pas entièrement la perte de recettes liées à la baisse du trafic aérien.

Certains élus et associations proposent que des financements complémentaires puissent être mis en place par l'État, notamment sous la forme d'avances remboursables ou d'emprunts. À noter qu'à

ce stade, il existe déjà une avance remboursable d'un montant de 750 000 €. À date, il n'est pas prévu de nouvelles avances remboursables auprès de l'exploitant, pas plus qu'un recours éventuel à l'emprunt. Plus globalement, une réflexion est en cours au niveau national pour évaluer l'impact de la crise sanitaire. À terme, cette évaluation permettra d'identifier les mesures qui pourraient être envisageables à titre compensatoire.

Outre les aspects financiers, le groupe de travail s'est questionné au sujet du droit de délaissement et de l'aide à la revente. Ces dispositifs exceptionnels et spécifiques à Nantes procèdent de l'article 205 de la loi de finances 2020. Le décret sur le droit de délaissement fait actuellement l'objet d'échanges avec le rapporteur du Conseil d'État en vue d'un examen en séance à la mi-mars. La publication de ces textes est envisagée pour fin mars / début avril. La DGAC réalisera un document pédagogique de présentation du dispositif afin que l'ensemble des riverains concernés puisse prendre connaissance de la mise en œuvre de ce dispositif.

Le groupe de travail a également abordé la révision du PEB et la gestion de phase transitoire dans l'attente de cette révision. De nouvelles cartes de bruit sont en cours d'élaboration, en tenant compte des 2 *scenari* relatifs aux trajectoires d'approche par le nord. Dans l'attente de la révision du plan d'exposition au bruit, les services de l'État procéderont, sous l'égide de Monsieur le Préfet, à la transmission de ce projet à connaissance aux collectivités concernées et pourront les accompagner dans la définition de leur doctrine en matière d'urbanisme.

Une autre question concernait la restriction d'exploitation sur la tranche horaire 6h-7h. Lors de la dernière séance de la CCE, le projet d'arrêté de restriction d'exploitation avait reçu un avis favorable. La tranche horaire 6h-7h n'était toutefois pas mentionnée. Il a donc été demandé d'étendre la restriction d'exploitation jusqu'à 7h. Une restriction d'exploitation sur cette tranche horaire pourrait être étudiée. À ce stade, dans le cadre du présent PPBE, il n'est pas possible d'étendre le projet d'arrêté. Pour ce faire, il sera nécessaire de réaliser une étude d'impact pour l'ajout de cette tranche horaire. Cette restriction d'exploitation ne concernerait que les avions les plus bruyants.

M. OTHÉGUY ajoute que le Premier ministre est intervenu le matin même devant la présidente et les maires de la métropole de Nantes. Il a annoncé à cette occasion que le fonds de compensation pour l'accompagnement des riverains serait abondé par l'État à hauteur de 6 millions d'euros. Il propose que Mme BLANC aborde les procédures de vol.

Mme BLANC rappelle qu'un questionnement avait surgi au sujet du relèvement d'altitude pour les approches par le nord. En l'occurrence, le relèvement de l'altitude pour les approches par le nord ne peut pas être mis en œuvre tant que les procédures d'approches associées n'ont pas été approuvées par l'autorité compétente. À ce stade, ces procédures sont en cours de finalisation. Elles seront ensuite soumises à l'autorité compétente. Une enquête publique est prévue à l'automne 2021.

Concernant la pente de procédures d'approche, la réglementation européenne qui est applicable en la matière ne permet pas une augmentation de la pente maximale au-delà de 3,5°. Une pente supérieure à 3,5° ne pourrait être autorisée que pour des raisons de franchissement d'obstacles physiques, ce qui n'est pas le cas en l'espèce.

S'agissant du point de virage lors des décollages vers le sud, la commune de Bouaye n'étant pas contiguë à la plate-forme, elle n'est pas en interférence. Les premières analyses réalisées par la mission environnement de la direction des services de la navigation aérienne confirment ce point.

Enfin, pour ce qui concerne l'optimisation des trajectoires, les marges de manœuvre vers le nord sont très faibles. Il est déjà prévu par les services de navigation aérienne de conserver des avions sur les trajectoires publiées jusqu'à une certaine altitude, ce qui permet de réduire la dispersion des trajectoires. Par ailleurs, les départs sont guidés par des procédures satellitaires précises.

M. BENEZECH signale par ailleurs qu'une demande avait été exprimée au sujet de l'outil MAESTRO en vue de le rendre plus accessible, de faciliter le traitement des données ou encore le signalement en ligne d'anomalies sur les trajectoires. Ces demandes sont relayées auprès du concessionnaire qui a mis en place cet outil.

Suite à une remarque qui avait été formulée au sujet de la participation de la Ville de Nantes au groupe contact, il précise que tel est déjà le cas.

Une remarque avait en outre été formulée pour prévoir des actions de communication afin d'informer les riverains concernés de la démarche, considérant que le PPBE est un document technique complexe. Une réunion publique de présentation de ce document sera organisée. Une communication dédiée sera diffusée auprès des riverains.

M. OTHEGUY propose de recueillir l'avis motivé des membres de la CCE. Il rappelle en outre qu'aux termes du règlement intérieur, les suppléants ne peuvent s'exprimer que lorsqu'ils remplacent des titulaires absents.

M. LEMASSON signale que le groupe de travail avait demandé que ses contributions soient intégrées au projet de plan en tant qu'amendement. Tel n'est pas le cas, ce qui est regrettable. Par rapport à la proposition de l'État d'annexer au projet de PPBE les suites favorables qu'il envisage de donner à un certain nombre de requêtes M. LEMASSON estime que le document ainsi produit n'est pas facilement lisible par l'ensemble des citoyens. Or il est important d'assurer une bonne communication de ces éléments. Les textes amendés devraient être directement inclus dans le corps du document, les pièces annexes n'étant généralement pas lues.

Concernant le fait que l'État ne dispose pas des données de 2019, il considère néanmoins que les données 2017 pourraient *a minima* être prises en compte.

Enfin, le porter à connaissance des cartes de bruit ne donne pas de règles fixes ni de doctrines quant aux dispositions d'urbanisme au regard des autorisations et droits des sols. C'est pourquoi il est demandé d'aller plus loin que ce simple porter à connaissance. Dans l'attente du futur PEB, il est nécessaire de déployer un outil pour préciser s'il est ou non possible de construire ou de rénover dans une zone donnée.

M. BOSCHET partage le point de vue selon lequel les amendements nécessitent d'être intégrés au projet de PPBE qui sera soumis à la consultation publique. Il rappelle que les membres de la CCE avaient souhaité disposer d'un délai d'un mois pour formuler des propositions. Or ils n'ont disposé que de 12 jours pour ce faire. Néanmoins, l'engagement et le volontarisme des membres de la CCE ont permis de dresser un panel de propositions raisonnables et cohérentes. Ils tiennent fortement à la prise en compte de ces propositions. Les membres du groupe de travail considèrent les propositions faites comme des amendements à la version 4 du document. Celles-ci doivent être intégrées comme telles après étude de la DGAC.

M. AURAY souhaiterait disposer de plus amples informations au sujet de la modification du point de virage et ne comprend pas pourquoi la commune de Bouaye n'est pas concernée.

M. AFFILE est également favorable à ce que les modifications soient intégrées dans le corps de texte et non reportées en annexe.

M. QUERO revient sur les annonces qui ont été formulées au sujet des pentes ou encore des trajectoires par le nord. La présentation des éléments concernés laisse supposer que le survol de Nantes ne peut pas être amélioré. Il souhaite par conséquent avoir des précisions sur le sujet, ajoutant que certains Nantais sont relativement perplexes quant aux effets du réaménagement.

Mme IMPERIALE souligne que le travail conduit par le groupe de travail a permis d'étoffer le PPBE. Elle partage le point de vue selon lequel les amendements doivent intégrer le corps du texte. Elle

estime en outre que le porter à connaissance ne suffit pas pour pouvoir avancer sur le droit des sols et l'urbanisme au niveau des communes concernées.

Elle est globalement satisfaite des réponses qui ont été formulées au sujet du fonds d'indemnisation, mais regrette que cette démarche soit initiée tardivement. Elle espère que les décrets d'application sur le droit de délaissement seront effectivement examinés mi-mars par le Conseil d'État et qu'ils connaîtront une issue favorable. Ces décrets répondent en effet une attente des riverains.

Concernant les restrictions d'exploitation, elle a bien noté que leur extension sur la plage 6h-7h n'est pas possible à ce stade et devra être examinée ultérieurement. Elle souligne à ce propos que les riverains attendent que des efforts soient consentis pour réduire les nuisances. Enfin, elle demande une nouvelle fois que l'impact du bruit sur la santé des riverains soit étudié, y compris sous l'angle des effets cumulés.

M. LEMASSON souhaite par ailleurs revenir sur les réponses apportées au sujet de l'objectif de réduction des populations exposées au bruit. Il est fait mention en page 99 d'une diminution du nombre de riverains concernés. Or le plan d'actions qui est visé est proposé au regard de l'évolution à 2025 du nombre de riverains et non au regard de la situation à 2019. Le programme d'actions qui est proposé doit donc être nuancé.

Sur le droit de délaissement et l'aide à la revente, le Conseil d'État examinera le projet de décret. Pour autant et dans l'état actuel des choses, il n'est pas opérant : d'une part, le périmètre proposé n'est pas connu ; d'autre part, il n'est pas possible de limiter le droit de délaissement aux seuls riverains installés après 2010 au regard de l'évolution aéroportuaire sur le secteur depuis les années 2000. Les riverains ne sauraient souscrire aux termes du PPBE s'agissant du droit de délaissement et de l'aide à la revente.

Monsieur RAVIER relève pour sa part qu'une cinquième version du PPBE est à prévoir. Il conviendra d'y intégrer des calendriers précis. Il illustre le point en évoquant le décalage du seuil de la piste 03 permettant de relever l'altitude de survol de Saint-Aignan-de-Grandlieu, lequel est prévu en 2025. Cette échéance est trop éloignée, d'autant plus que ce décalage ne nécessite selon lui pas de démarches préalables compliquées. Ce décalage doit être opéré dès la fin de l'année 2021.

Par ailleurs, la mise en place de procédures d'atténuation de bruit au décollage a été demandée. Le fait que cette procédure ne soit pas encore en vigueur au sein de l'aéroport Nantes Atlantique constitue une anomalie. Là encore, cette procédure pourrait être déclinée très rapidement. Or aucune échéance n'est fixée en la matière. Il serait pertinent que ce soit le cas. Il pourrait en être de même s'agissant de la procédure de décollage 03.

Il a par ailleurs été indiqué qu'une pente supérieure à 3,5° ne pourrait être autorisée que pour des raisons de franchissement d'obstacles physiques. Lui-même considère qu'il serait possible d'augmenter cet angle moyennant la simple volonté de le faire. Cela a d'ailleurs été fait à London City. La réponse qui a été apportée en séance n'est pas acceptable. Il demande qu'une augmentation des pentes d'approche soit inscrite dans le PPBE.

Mme BLANC évoque la remarque qui a été formulée au sujet des pentes d'approche. La pente d'approche actuelle est de 3°. La ministre a précisé qu'elle sera portée à 3,5°. Des experts étudient la réglementation européenne, mais *a priori* il ne semble pas possible de déroger à la règle relative aux obstacles physiques. Concernant le décalage du seuil 03, celui-ci ne peut être opéré qu'après l'installation de l'ILS21, d'où le calendrier retenu. Des études sont en cours et il n'existe aucune volonté de les retarder.

M. DELAUNAY précise que le déplacement du seuil 03 correspond au déplacement complet de l'ILS, ce qui suppose une étude complète et certains délais. Toutes les procédures de vol nécessitent d'être réexaminées. Par ailleurs, s'agissant des pentes supérieures à 3,5°, la taille des

aéronefs qui volent à Nantes Atlantique ou à London City diffère. Il serait difficile de modifier la pente d'approche à Nantes dans de telles proportions.

M. FETIVEAU rappelle qu'il a été précisé que la Ville de Nantes était associée au groupe contact. Il demande que la communauté de communes de Grandlieu soit également associée au groupe contact au regard de l'impact des survols sur la commune de La Chevrolière et de Pont-Saint-Martin.

M. QUERO regrette pour sa part de n'avoir aucune vision claire sur les procédures en cours. Il dénonce un flou. Nombre d'habitants souhaiteraient comprendre quelles procédures pourraient être mises en place dans le cadre du réaménagement. Or ces informations manquent.

Mme IMPERIALE signale ne pas avoir obtenu de réponse au sujet de l'avance remboursable. Par ailleurs, le budget de 6 millions d'euros sera consacré au droit de délaissement. À raison de 250 000 € par maison, ce budget paraît insuffisant.

M. OTHÉGUY met en exergue que ces 6 millions d'euros ne représentent que la part versée par l'État. Le concessionnaire participera également au financement de ces opérations.

M. AITKACI signale que 1 200 dossiers d'aide à l'insonorisation ont été instruits par l'opérateur en charge des aides à l'insonorisation. Or, après les travaux d'insonorisation conduits dans les collèges et autres structures publiques, les caisses de la TNSA semblent vides. De fait, le trafic aérien est faible, ce qui ne permet pas de percevoir suffisamment de TNSA. Il semblerait que l'État ne souhaite pas consacrer les 6 millions d'euros précités à des travaux d'insonorisation. Les riverains s'impatientent et il est important de trouver des solutions. En ce sens, les avances remboursables sont très importantes.

M. LEMASSON souligne qu'il serait impensable d'envisager que les riverains attendront 2023 pour bénéficier du droit de délaissement. Il est nécessaire de trouver le moyen d'organiser, dès la diffusion du décret, le droit de délaissement sur les différentes propriétés concernées. Il est impératif de pouvoir répondre aux familles. Ce sujet doit être traité sans attendre.

Il propose ensuite d'évoquer quelques propositions d'amendements complémentaires. Il se réfère à un document qui est construit sur la base de trois éléments. Il comporte d'abord une note liminaire, qui explique la façon dont le travail a été conduit. Les avis et recommandations de l'ACNUSA sont ensuite mentionnés. L'ACNUSA relève d'ailleurs que parmi les vingt-et-une mesures présentées, seules deux impliquent une réduction du bruit à la source. Quatre sont liées aux procédures opérationnelles de l'aviation aérienne. Il semble important d'intégrer ces éléments dans le texte. En l'occurrence, l'ACNUSA recommande d'explicitier les objectifs visés avant la page 99 de manière à donner plus de sens au projet et d'en faciliter la lecture.

Il signale ensuite quelques propositions d'amendement qui n'ont pas été évoquées et fait mention des actions engagées au cours des dix dernières années. Seules sept des seize mesures recensées ont effectivement été engagées au cours des dix dernières années. Il faudrait donc retravailler le texte de présentation. Par ailleurs, il semble important d'organiser un bilan des actions déjà engagées afin de vérifier si elles sont toujours pertinentes ou s'il est nécessaire de les améliorer.

Il est également important que le groupe de suivi des vols de nuit informe pleinement la CCE, ce qui n'a pas été le cas jusqu'à présent. Un certain nombre d'actions ont effectivement été nécessaires pour obtenir certaines informations.

En outre, certaines restrictions d'exploitation pour les petits aéronefs et l'aviation de loisirs n'ont pas été évoquées. Il serait pertinent que les services de l'État s'engagent sur ce sujet, avec une échéance fixée à 2023. Ce délai permettrait notamment le déplacement de l'aviation de loisirs sur un autre aérodrome.

Il convient également d'organiser dans les délais les plus brefs un ensemble d'études, celle relative au réaménagement n'étant pas suffisante. Il est nécessaire d'évaluer les impacts environnementaux,

sanitaires et sociaux, avec un calendrier clairement établi, afin de dresser un état des lieux territorial indépendant du projet de réaménagement. Les membres de la CCE souhaitent être associés à la rédaction du cahier des charges de ces études et à leur évaluation au moyen d'une commission consultative de l'environnement.

Il propose en outre de prévoir un chapitre préconisations, qui recenserait les études complémentaires à conduire. Les membres de la CCE pourraient ainsi mieux évaluer la pertinence des actions à venir.

M. OTHEGUY signale, puisque M. Lemasson évoque le pré-avis que l'ACNUSA a adressé aux services de l'État afin de leur permettre de consolider le document, qu'elle estime en préambule que ce projet de plan est le meilleur qui lui ait été soumis.

Mme BLANC revient par ailleurs sur la remarque qui a été formulée au sujet du manque de visibilité sur les procédures. Elle précise à ce propos que deux scénarios de procédures sont à l'étude (cf engagement de l'État à l'issue de la concertation préalable). A date, le processus de validation de ces procédures par l'autorité de surveillance n'est pas arrivé à son terme. C'est sans doute ce qui explique le manque de visibilité sur la procédure qui sera effectivement mise en œuvre.

M. DANTZER évoque ensuite la question du point de giration pour les départs vers le sud. Il explique en réponse à M. Auray, que le point de giration pour tourner vers l'est est indépendant du point de giration pour tourner vers l'ouest. Aucun impact n'est donc attendu sur Bouaye, sans quoi la mairie de cette commune aurait été associée à la démarche qui s'engage.

M. DEMARET ajoute que pour ce qui concerne l'intervention de l'ACNUSA, les services de la DGAC ont été rendus destinataires d'une pré délibération de l'ACNUSA. Le collège plénier ne s'est pas encore prononcé. Il s'interroge par conséquent sur les conditions de la saisine de l'ACNUSA. Il rappelle que le Code des transports prévoit dans son article 6361-5 la possibilité pour la CCE de saisir l'ACNUSA à fins de recommandations.

M. HERVOCHON souhaite savoir comment seront prises en compte les contributions exprimées ce jour et qui procèdent du travail collectif des membres de la CCE. Il regrette à ce propos le délai trop court dans lequel il a été nécessaire de travailler. Néanmoins, les membres de la CCE ont réussi à formuler des contributions. Il souhaite donc savoir comment seront intégrés les quinze amendements et les préconisations qui ont été proposés. Il s'étonne par ailleurs qu'aucun impact ne soit attendu s'agissant du survol de Bouaye. Enfin, il rappelle que le Préfet s'était engagé à étudier les restrictions d'exploitation pour les petits aéronefs et l'aviation de loisirs. C'est pourquoi le collectif a proposé d'intégrer une action dédiée.

M. AITKACI demande si la consultation publique qui était prévue le 5 février a pu être reprogrammée. S'agissant du survol de Nantes, il s'étonne que deux trajectoires d'approche soient proposées. Ceci signifie que deux hypothèses qui ne sont pas encore entérinées seront présentées au public.

M. LEMASSON indique que l'objectif du plan de prévention du bruit dans l'environnement consiste à réduire les nuisances sonores. Dans un cas, la population exposée au bruit augmente. En réponse à une remarque formulée en séance, il explique que l'ACNUSA a tenu une session plénière le 3 février 2021. Si la qualité de ce projet a été soulignée, le collège a toutefois signalé que ces objectifs pourraient être retravaillés afin de mieux traduire la volonté de l'État de protéger les populations riveraines de l'aéroport.

M. OTHEGUY répond que l'ACNUSA peut effectivement être amenée à se prononcer, tout comme les commissions consultatives et le public. Il tient à rappeler la procédure. Ce n'est qu'après avoir entendu l'ensemble des parties prenantes, que l'État adaptera, le cas échéant le projet de PPBE au regard de leurs contributions. Dans le cadre de cette procédure, les seules consultations obligatoires sont celles du public et de la CCE, qui s'exprime en tant que commission consultative et non en tant que commission productrice d'un texte. Aujourd'hui, la CCE est appelée à émettre

un avis sur un texte qui lui a été soumis. Elle a réalisé un certain nombre de travaux au sein d'un groupe de travail, lequel a émis un certain nombre de recommandations, qui seront mentionnées dans une annexe. Certaines pourront être reprises dans le document final.

Suspension de séance de 15h54 à 16h10.

M. AFFILE indique qu'après concertation, les membres élus de la CCE prennent acte du fait qu'un certain nombre d'éléments seront portés en annexe du PPBE. Toutefois sans avoir à ce jour d'éléments précis sur la nature des préconisations formulées par la CCE qui seront ou non reportées en annexe, les élus de la commission rendent un avis défavorable sur le projet de PPBE.

M. OTHÉGUY en prend note mais signale qu'il devra procéder à un recueil d'avis nominatif afin que chacun exprime son vote.

M. BOSCHET souhaite attirer l'attention sur le fait que les membres de la CCE ont engagé une démarche positive et constructive. La plupart des propositions qu'ils formulent relèvent du bon sens et visent à protéger au mieux la population. Cette demande de vote sur le texte initial ne peut que conduire les membres de la CCE à émettre un avis défavorable, ce qu'il regrette, d'autant plus qu'ils sont investis pour formuler des préconisations.

M. OTHÉGUY assure que l'État a conscience du travail qui a été conduit par les membres de la CCE. L'État ne s'interdit pas de continuer à regarder les propositions des membres de la CCE pour les intégrer dans le PPBE final.

M. RAVIER rappelle que le PPBE d'Orly avait été massivement rejeté. Or le préfet en charge du dossier avait accepté de revoir significativement son projet avant de le soumettre au public. Il demande au secrétaire général s'il avait connaissance de ces faits.

M. OTHÉGUY répond qu'il applique les textes et déroule la procédure prévue par le législateur. En l'occurrence, il n'est pas prévu que l'avis de la CCE vise à transformer un texte. Il s'agit d'un avis consultatif à travers lequel la commission formule des recommandations. Ces recommandations servent à nourrir le débat public et l'appréciation de l'État sur le projet de PPBE. La plupart du temps, l'État et les préfets ajustent leurs textes en fonction de l'ensemble des recommandations qui leur sont proposées.

En l'absence d'autres interventions, ce point est soumis au vote. Il est procédé à un recueil d'avis nominatif de tous les titulaires.

M. DELAUNAY indique qu'il vote favorablement.

M. MONNIER, qui dispose d'un mandat de M. BORDET, et qui vote à double titre, fait savoir que les compagnies aériennes votent favorablement au projet de PPBE tel que celui-ci a été présenté. Il rappelle 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 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.

M. LEGRAND déclare que la compagnie Air France partage cette position. Il vote favorablement sur le projet tel qu'il a été présenté tout en émettant des réserves au sujet d'une éventuelle clause de revoyure pour une extension à 7 heures pour les mêmes raisons que celles évoquées par M. MONNIER.

M. LENORMAND, qui dispose du mandat de M. MANACH, annonce qu'il vote favorablement sur ce projet. Il rejoint par ailleurs la position de ses collègues représentant les compagnies aériennes. Il ne faudrait pas étendre le couvre-feu au-delà de 6 heures.

M. MERDRIGNAC, qui dispose du mandat de M. MARTY, vote favorablement sur ce projet de PPBE.

M. BIDEF vote favorablement sur ce projet.

M. GIROT vote lui aussi favorablement.

M. AFFILE, qui dispose du mandat de M. ROUSSEL, vote défavorablement sur ce projet.

M. NEAU annonce qu'il vote défavorablement sur ce projet. Il insiste sur le fait que cette position ne résulte pas d'une posture mais d'un travail collaboratif, qui méritait d'être mieux pris en compte.

M. QUERO indique qu'il vote défavorablement sur ce projet, conformément aux avis qui viennent d'être exprimés par les maires de la métropole nantaise.

M. VEY vote défavorablement sur ce projet, déplorant une absence de co-construction.

M. LEMASSON déclare qu'il vote défavorablement sur ce projet. Il signale au représentant des compagnies aériennes qu'il est important de travailler en commun. Il les invite notamment à venir discuter avec lui et avec ses collègues. Il dénonce un chantage à l'emploi. Il convient de rester raisonnable et de trouver un point d'équilibre quant au fonctionnement de cette plate-forme.

Mme IMPERIALE indique qu'elle vote défavorablement sur ce projet. Elle regrette que le travail qui a été conduit par les membres de la CCE ne soit pas retenu tel quel dans les textes. Elle ajoute qu'un équilibre nécessite d'être trouvé. Aucune menace ne doit être formulée au motif que la période actuelle est difficile. Les élus en ont totalement conscience, mais ce projet doit être considéré dans une perspective à long terme.

M. AURAY vote défavorablement sur le texte initial. Il espère que la plupart des amendements seront repris dans le texte final.

M. FETIVEAU émet un avis défavorable, précisant qu'il aurait été préférable de présenter aux membres de la CCE un texte susceptible de leur permettre de rendre un avis favorable.

M. HERVOCHON indique qu'il émet un avis défavorable au nom du canton qu'il représente. Il prend acte de l'application rigoureuse du règlement de la part du secrétaire général. Il déplore néanmoins un manque d'esprit de concertation, qui aurait pu contribuer à trouver un équilibre entre les enjeux économiques et sanitaires et le bien-être des riverains. Il espère que la consultation publique sera l'occasion d'un travail co-construit.

M. SINOU déclare qu'il émet un avis défavorable sur ce projet, dans la mesure où les préconisations de la CCE ne sont pas prises en compte.

M. BOSCHET indique qu'il émet un avis défavorable.

M. LEFEVRE formule également un avis défavorable. S'adressant aux représentants des opérateurs aériens, il précise que les membres de la CCE ne s'opposent en rien à leur activité, mais que les riverains ne doivent pas pâtir de la situation. En l'occurrence, cette situation résulte de la décision du gouvernement d'abandonner le transfert de l'aéroport de Notre-Dame-des-Landes. En découle une confrontation entre intérêts économiques et protection de la population. Il avait été écrit 50 ans auparavant dans le schéma de développement de l'aire métropolitaine Nantes Saint-Nazaire que le développement du transport aérien allait devenir très important dans les décennies à venir et que l'extension de l'urbanisation générerait des conflits entre riverains et activités aéroportuaires et qu'il fallait prévoir le transfert de l'aéroport. Ce transfert a été décidé, puis abandonné par l'État. Le gouvernement est responsable de cette situation et non les riverains. Ces derniers n'ont pas à en subir les conséquences.

M. AITKACI émet un avis défavorable sur le projet de PPBE.

Mme VEYRAC émet également un avis défavorable sur ce projet.

M. JOUBIOUX fait savoir qu'il émet un avis défavorable sur ce projet.

M. METAY annonce qu'il émet un avis défavorable.

M. DYON précise qu'il vote défavorablement sur le projet.

M. RAVIER vote contre ce projet.

M. HERVOCHON précise le vote de M. RAIMBOURG qu'il représente. Dominique RAIMBOURG, représentant titulaire Sud Loire Avenir, a exprimé une position d'abstention au motif que les amendements ne sont pas intégrés à ce stade de la procédure. C'est pourquoi il s'abstient, dans l'attente de la rédaction finale après intégration éventuelle de ces amendements à l'issue de la consultation.

Par 19 voix contre, 10 voix pour et une abstention, la commission exprime un avis défavorable à la majorité.

M. OTHEGUY signale que les services de l'État rédigeront l'avis des membres de la CCE, sur la base des propos qui ont été exprimés en séance. Ce texte leur sera présenté pour validation.

M. LEMASSON n'est pas certain que Monsieur Lenormand puisse voter au nom de Monsieur Manach, qui supplée un titulaire absent.

M. OTHEGUY confirme que cette situation est régulière.

La séance est levée à 16h42.

Le président

Pascal OTHEGUY

