



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

*Réunion du 22 mars 2023*

**Compte rendu**

La commission consultative de l'environnement de l'aéroport de Nantes-Atlantique s'est réunie le 22 mars 2023 sous la présidence de M. OTHEGUY, secrétaire général de la préfecture de la Loire-Atlantique.

Ont participé à cette réunion avec voix délibérative :

**Collège 1 : Au titre des professions aéronautiques : (7)**

- Mme Véronique COROUGE, SNA-Ouest, suppléante
- M. Marc DELAUNAY, représentant du personnel AGO
- M. Florian BERNARDET, Volotea
- M. Hervé BIDET, AGO, suppléant avec le mandat de M. Reginald OTTEN (Easyjet)
- M. Xavier LORTAT-JACOB, AGO avec le mandat de M. Alexandre MONNIER, Aviapartner

**Collège 2 : Au titre des représentants des collectivités territoriales : (11)**

- M. Bertrand AFFILÉ avec le mandat de M. Thomas QUÉRO, Nantes Métropole
- M. Pascal PRAS, Nantes Métropole, suppléant
- M. Jacques PINEAU, Nantes Métropole
- M. Tristan RIOM, Nantes Métropole
- M. Alain VEY, Nantes Métropole
- M. Jean-Claude LEMASSON, Saint-Aignan-Grandlieu
- M. Johann BOBLIN, La Chevrolière
- M. Yannick FETIVEAU, Pont-Saint-Martin
- M. Julien BAINVEL, Conseil régional
- M. Freddy HERVOCHON, Conseil départemental

**Collège 3 : Au titre des représentants des associations : (8)**

- M. Dominique BOSCHET, Association contre le survol de l'agglomération nantaise
- M. Gérard LEFEVRE, Association contre le survol de l'agglomération nantaise
- M. Dominique RAIMBOURG, Association Sud-Loire Avenir
- M. Paolo FERREIRA, Collectif des citoyens exposés au trafic aérien
- M. Jean-Marc GILLIER, Société de protection de la nature
- M. Michel JOUBIOUX, Ligue pour la protection des oiseaux de la Loire-Atlantique
- M. Philippe ROLLAND, France Nature Environnement Pays de la Loire
- M. Marc LACOSTE, Atelier Citoyen

M. OTHEGUY vérifie le quorum<sup>1</sup> et ouvre la séance à 14 h 30.

<sup>1</sup> 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.

Il s'enquiert d'éventuelles demandes de prise de parole liminaire.

M. AFFILÉ rappelle l'engagement pris par M. OTHEGUY d'adresser aux participants le compte rendu des réunions de la CCE et les supports présentés en réunion dans un délai de trois semaines. Cela n'a pas été le cas. Il demande que ce délai soit respecté.

M. OTHEGUY le souhaite également.

### **1. Approbation du compte rendu de la CCE du 8 décembre 2022**

M. OTHEGUY indique que la version du compte rendu diffusée n'intégrait pas les éléments demandés par les représentants d'AGO et propose d'en donner communication.

M. AUBRY fait valoir que les représentants d'AGO apportaient des précisions sur leurs interventions.

M. OTHEGUY ajoute qu'il ne s'agissait que de modifications de forme, qui ont été apportées au document final.

M. LEMASSON se réfère à sa demande, formulée en séance et consignée au compte rendu, de présenter l'arrêté définitif relatif aux APU en CCE. Il observe que ce point ne figure pas à l'ordre du jour.

M. OTHEGUY suggère de le présenter dans le cadre des points divers.

M. AFFILÉ relève que la liste des participants n'était pas annexée au compte rendu. Il propose d'intégrer cette liste au début du document, ce qui permettrait d'éviter cette omission.

M. OTHEGUY convient de l'y insérer sous forme de tableau.

Il met aux voix le compte rendu de la CCE du 8 décembre 2022.

→ **Le compte rendu de la CCE du 8 décembre 2022 est approuvé à l'unanimité.**

### **2. Restitution des travaux des GT mis en place par le CP CCE du 9 novembre 2022 – adoption de leurs conclusions et avis de la commission**

M. OTHEGUY rappelle que lors du comité permanent du 9 novembre, deux groupes de travail avaient été institués, le premier sur le bilan à mi-parcours du plan de prévention du bruit dans l'environnement 2020-2024 et le second, sur le bilan partagé de l'expérimentation du point de virage de La Chevrolière, qui s'est déroulée du 8 septembre au 9 novembre 2022. Il invite les co-animateurs du premier groupe à présenter les conclusions de celui-ci.

#### **a. Bilan du PPBE 2020-2024**

M. DANTZER confirme qu'un travail a été conduit sous l'égide du CP de la CCE dans le cadre de ce GT qu'il a copiloté avec M. LEMASSON. À l'issue de ce travail, le bilan a été approfondi au regard de l'objectivation de la pertinence des actions. Les éléments qui en sont ressortis ont été présentés au CP de la CCE du 8 février 2023 et n'ont pas fait l'objet d'observations particulières, sachant que certains participants avaient reçu le document trop tardivement pour pouvoir l'étudier. Des améliorations ont néanmoins été apportées sur la présentation des données de trafic. Le bilan présenté ce jour se veut objectif et doit servir de base pour rendre meilleur le prochain PPBE.

M. LEMASSON présente les grandes lignes des actions prévues dans le plan, qui sont regroupées dans un tableau reprenant les enjeux principaux et précisant, par typologie : l'action, qui en est le porteur, son échéance, le détail de l'action, ses indicateurs, son état d'avancement et un certain nombre

d'observations qui permettront de construire le plan suivant. Des actions n'ont pas encore abouti, comme les cartes de bruit stratégiques pour la mise en place du futur PPBE, qui étaient prévues pour la fin 2022. D'autres actions étaient trop limitées, notamment sur les engagements volontaires des compagnies aériennes, puisque seules deux d'entre elles étaient fléchées. Il convient d'élargir le spectre à l'ensemble des compagnies aériennes présentes à l'aéroport, et cette requête est à intégrer dans le tableau. L'affectation des codes couleur signalant l'état d'avancement de certaines actions, entre « en cours » et « terminé », a donné lieu à discussion. Ainsi, bien qu'apparaissant en vert, l'action relative au couvre-feu n'est pas terminée en soi, au regard du nombre important d'infractions constatées ces dernières semaines. M. LEMASSON conclut son intervention en invitant la commission à se demander si cette évaluation, telle qu'elle est posée, permet de construire la suite.

M. OTHEGUY invite les membres de la commission à s'exprimer.

M. BOSCHET remercie les membres du groupe de travail pour le bilan transmis. Il relève que dans le point relatif à l'augmentation de la TNSA (P1), il est indiqué que l'État fera évoluer le tarif de celle-ci en fonction de l'évolution des besoins de financement des dossiers d'insonorisation déposés au titre du plan de gêne sonore, ce qui pose la question de ces besoins. L'ACSAN souligne régulièrement certains éléments, partagé par bon nombre d'associations et d'élus, dans les avis formulés par la commission consultative d'aide aux riverains. Le plafond du montant des prestations pour l'isolation du logement a été fixé par un arrêté du 23 février 2011. Cette donnée est largement dépassée en raison de l'augmentation du coût des travaux depuis 2011 et, plus récemment, de l'explosion du prix des matières premières. Les restes à charge pour les demandeurs augmentent régulièrement, ce qui les amène à renoncer à une partie des travaux dans près de 50 % des cas, pour les derniers dossiers étudiés. Ces logements sont pourtant considérés comme insonorisés. Il est indiqué, pour l'action P2, que 36 % des logements visés par le PGS de 2019 ont été insonorisés. Mais de quelle qualité d'insonorisation s'agit-il, puisqu'une grande partie des demandeurs n'ont pas réalisé l'ensemble des travaux prévus ? La formulation est donc inexacte et doit être modifiée : ce ne sont pas 36 % des logements qui ont été insonorisés, mais 36 % des logements qui ont bénéficié des aides à l'insonorisation. Les besoins d'insonorisation sont donc loin d'être couverts. Pour les satisfaire, il est urgent d'obtenir une nouvelle augmentation de la TNSA ainsi qu'une révision du plafond du montant des travaux. M. BOSCHET rappelle par ailleurs que l'isolation des logements ne règle pas tout, parce que les résidences, pour la plupart, ont des jardins, qui sont impactés par les nuisances sonores et par la pollution de l'air. Cette dimension doit aussi être prise en compte.

M. AFFILÉ se déclare tout à fait en phase avec M. BOSCHET. Il a lui-même demandé la révision du plafond dans différentes instances, sur la base des mêmes arguments. Le tableau présenté permet de synthétiser l'ensemble des actions et montre qu'un certain nombre d'entre elles ont pris du retard du fait du retard pris dans l'attribution de la concession. Ce retard va se prolonger et nécessitera de faire diligence une fois le concessionnaire officiellement désigné.

M. LEMASSON indique que le détail des actions préfigure le plan de prévention du bruit dans l'environnement, en identifiant ce qui a été fait. Il rappelle que ce PPBE n'est pas celui du collège associatif et des collectivités et qu'un certain nombre d'actions, dans leur détail, ne correspondent pas à ce qu'ils en attendent. Il faut donc se préparer à redéfinir le détail de ces actions, et notamment, l'appellation des indicateurs, en particulier pour l'évolution de la tarification et la façon de prendre en compte le taux de logements insonorisés. Le reste à financer s'élève parfois à 45 %. Il ne s'agit pas de contre-argumenter, mais de suivre l'évolution. L'intérêt du bilan, à ce stade, est bien d'évaluer où l'on en est et sur quoi il faut insister pour faire évoluer les choses de manière préférentielle.

M. HERVOCHON souligne l'intérêt d'avoir choisi d'organiser un groupe de travail copiloté par un élu et un représentant de la DGAC pour préparer ce bilan et le présenter à l'approbation de la CCE. Il n'est pas certain qu'un bilan réalisé unilatéralement, sans cette réflexion collective, aurait pu être partagé en commission. Ce bilan a pour objet de préparer la future révision du PPBE, pour laquelle M. HERVOCHON propose d'acter en commission le même principe d'un binôme de travail, puisque cette méthode semble satisfaire les acteurs.

M. LORTAT-JACOB confirme que ce sont bien 36 % des logements qui ont fait l'objet d'une aide à l'insonorisation, ce qui ne signifie pas qu'ils sont insonorisés. Il estime lui aussi important d'être précis

dans la formulation pour ne pas créer de frustrations inutiles. Ce taux relativement bas de 36 % s'explique par la révision du PGS en juillet 2019 multipliant par 3 le nombre de logements ayant désormais droit à cette aide. Par rapport au précédent PGS, le taux était supérieur à 50 %. S'agissant de la TNSA, elle a été augmentée significativement, puisqu'elle est passée de 10 à 27 €. Enfin, il convient de remercier l'État, qui a débloqué très récemment une enveloppe de 2,5 M€ pour compenser les effets de l'absence de trafic liée au Covid, qui avait fait prendre beaucoup de retard. Cette enveloppe a permis de rattraper tous les dossiers qui étaient en suspens déposés jusqu'à fin 2022, et nous permet de revenir à une gestion des futures demandes « au fil de l'eau ».

M. FERREIRA note que l'objectif est d'élaborer un PPBE qui soit meilleur que le précédent. Il souligne qu'il serait compliqué d'en faire un qui soit pire. Les actions présentées sont largement en deçà de ce qui devrait être fait. Les ambitions ne sont pas celles qu'attendent les citoyens, qui souhaiteraient pouvoir profiter d'un couvre-feu plus long et ne pas devoir se confiner à l'intérieur de chez eux. Les mesures de délaissement ne sont pas non plus des mesures de protection des citoyens. Elles sont totalement injustes pour des personnes qui sont installées depuis longtemps et qui doivent subir les nuisances d'un très bruyant voisin. La révision du PGS constitue un progrès, mais il reste très loin de la vérité. Le prochain PPBE doit avoir pour ambition de se projeter sur un objectif à atteindre pour prendre très tôt les mesures permettant d'y parvenir si ce projet que M. FERREIRA qualifie de « complètement fou » devait être maintenu tel qu'il est prévu. Une grande prudence sera nécessaire quant à la manière de communiquer sur le sujet. Pour ce qui concerne les mesures O3 et O4, elles devront être actualisées en fonction des suites qui seront données à l'expérimentation du virage de La Chevrolière. De façon générale, M. FERREIRA considère qu'il ne faut pas maintenir les mesures telles qu'elles sont définies : il convient de les redéfinir pour avoir un objectif ambitieux et en rapport avec la préservation de l'environnement et de la santé des citoyens. C'est la responsabilité commune des membres de cette commission.

M. LEFÈVRE estime qu'il n'y a pas lieu de remercier l'État d'avoir octroyé une enveloppe de 2,5 M€. Il s'agit d'argent public. Même s'il s'agit de compenser le déficit de TNSA lié au Covid, l'ACSAN ne souhaite pas que l'État continue à s'engager avec des fonds publics, c'est-à-dire sur le dos des contribuables, alors que les mesures de compensation qui doivent être apportées pour l'insonorisation des bâtiments devraient l'être exclusivement au titre de la TNSA, selon le principe du pollueur - payeur.

M. DANTZER propose d'apporter quelques réponses. Il souligne qu'au regard du plafond de TNSA, l'aéroport de Nantes se situe au même niveau que les aéroports de Roissy Charles de Gaulle, d'Orly et du Bourget. Pour l'aéroport de Toulouse Blagnac, le plafond est fixé à 20 € et pour celui de Bordeaux Mérignac, il est de 10 €. Ce montant ne correspond pas au coût par atterrissage pour la compagnie aérienne. Il peut être bien plus important et atteindre plusieurs centaines d'euros. Il résulte d'un calcul complexe. Le plafond de 10, 20 ou 40 € a une fonction affine. La question de la soutenabilité du transport aérien entre en considération. En tout cas, le montant de la TNSA ne peut être augmenté indéfiniment.

En réponse à M. HERVOCHON, M. DANTZER précise que le terme de « révision », pour le PPBE, est employé à tort. Le PPBE actuel court sur la période 2020-2024. À son échéance, il sera remplacé par un nouveau PPBE, qui commencera en 2025. Le PPBE actuel a mal démarré parce qu'il n'a pas été accepté dans sa forme. Le bilan qui en est fait doit permettre, d'abord, de déterminer quelles sont les actions qui ne servent à rien et qui ne seront pas à intégrer dans le prochain PPBE. C'est à cette fin qu'une colonne « efficacité » a été ajoutée dans le bilan. Il recense également les autres actions qui n'ont pas pu être menées jusqu'au bout et qui sont à prolonger. Ensuite, dans la phase d'écriture du nouveau PPBE, il s'agira de trouver collectivement de nouvelles actions qui feront consensus et qui permettront d'atteindre les objectifs fixés.

M. JURDY fait valoir que le sujet des plafonds est régulièrement évoqué avec les élus en groupe Contact et qu'il n'a pas d'informations complémentaires à communiquer.

M. OTHÉGUY précise que lors du dernier comité de suivi des engagements de l'État, il avait été indiqué que la discussion nationale sur le relèvement des plafonds était engagée, puisque le gouvernement a bien pris en compte l'augmentation du coût de la construction et l'inflation. Il ignore à quel moment elle va déboucher et avec quelle ampleur. Cette discussion ne concerne pas uniquement Nantes

Atlantique : elle concerne l'ensemble des plateformes. Le sujet relève du pouvoir réglementaire et non législatif.

M. LEFÈVRE, réagissant à l'argument de la soutenabilité du transport aérien, rappelle que c'est le gouvernement qui a mis la plateforme de Nantes Atlantique dans la situation où elle se trouve aujourd'hui, en exprimant que des mesures exceptionnelles seraient mises en œuvre et que le maintien de cette plateforme était soutenable. Les mesures qui doivent être prises pour assurer la sauvegarde de la santé des populations s'imposent et ont logiquement dû être évaluées, à l'époque, par ceux qui ont décidé du maintien de l'exploitation de la plateforme.

M. CHAUCHET émet une observation au sujet de la sémantique employée pour le degré d'avancement des actions. Il se dit gêné par l'emploi du mot « terminé ». Il préférerait les termes « mis en place – à poursuivre ». L'observatoire, par exemple, est mis en place mais n'est pas terminé. Les choses sont loin d'être acquises, y compris dans le temps. Il y a toujours moyen de s'améliorer.

M. OTHEGUY objecte que cela va de soi. L'action a bien été faite : l'objet a été créé. Ensuite, l'objet se déploie et se développe. C'est dans l'ordre des choses.

M. LEMASSON pense que c'est ainsi qu'il faut le voir. L'intitulé de l'action devra être formulé différemment dans le prochain plan. L'observatoire restera en place. Il n'y aura pas à le créer, mais il faudra le faire vivre.

M. OTHEGUY en convient.

M. CHAUCHET souligne que son observation vaut pour l'ensemble des actions.

M. FERREIRA demande comment et à qui sera communiqué ce bilan à mi-parcours. Lors des réunions publiques organisées les 7 et 9 mars, M. Nils Raynaud a présenté un tableau équivalent. M. FERREIRA demande si cette publication sera mise à jour, au regard du devoir d'informer le public.

M. OTHEGUY indique que le tableau présenté ce jour sera de toute façon public puisqu'il sera annexé au compte rendu de la réunion. Il conviendra d'envisager comment faire converger les éléments d'informations.

## **b. Bilan de l'expérimentation de la modification du point de virage de La Chevrolière**

M. OTHEGUY rappelle qu'en application de la mesure n°17 bis du projet de réaménagement de l'aéroport, une expérimentation a eu lieu au cours de l'automne 2022. À la suite de cette expérimentation, la commission permanente a chargé un groupe de travail d'animer l'analyse de celle-ci. Ce groupe était dirigé par MM. DEMARET et JURDY, qui sont invités à rendre compte du bilan des travaux.

M. DEMARET propose de présenter un exposé synthétique des aspects techniques du bilan, sous le contrôle de Sylvain RICQ, chef du service de la navigation aérienne. Le bilan complet a été adressé aux membres de la CCE.

Une modification de procédure de départ expérimentale a été mise en œuvre sur la piste 21, conformément aux orientations de la commission consultative de l'environnement, pendant une période de deux mois, du 8 septembre au 9 novembre 2022. Pour permettre de pratiquer des comparaisons, elle a été précédée d'une campagne de mesure de bruit, menée du 22 juin au 8 septembre (situation *ex ante*) par la mission « environnement » de la direction des services de la délégation aérienne. Cette expérimentation a donné lieu à la constitution d'un groupe de travail dans l'objectif d'en tirer les enseignements. Il associait l'ensemble des parties membres de la CCE ainsi que des pilotes. Deux réunions se sont tenues le 14 décembre 2022 et le 31 janvier 2023. Les échanges ont été très nourris. Un projet de conclusion a été rédigé.

L'expérimentation n'a pas modifié l'ensemble des procédures de départ en piste 21, mais uniquement les procédures « LUSON/LUGEN », qui représentaient 48 % des flux en décollage en 2019. Pendant la période d'expérimentation, elles en représentaient 56 %. Pour la campagne de mesure *ex ante*, six stations de mesure avaient été positionnées sur l'ensemble du territoire des communes concernées. Conformément à la demande du maire de Saint-Philbert-de-Grand-Lieu, exprimée au mois d'août, une septième station a été installée à compter du 10 octobre et une huitième, le 19 octobre. L'évaluation s'est effectuée sur 20 journées « caractéristiques » où le trafic en procédure LUSON/LUGEN était suffisant en piste 21, sachant que le nombre de départs dépendait des conditions météorologiques. En l'occurrence, il y avait 69 départs/jour. À l'issue de la première réunion du groupe de travail, celui-ci a demandé une modélisation sur un nombre de départs plus élevé, à savoir 111 départs, qui correspondait au trafic maximum constaté en 2019.

Par rapport à l'étude d'impact de circulation aérienne réalisée en amont par la direction des services de la navigation aérienne et présentée aux maires des communes concernées, la nouvelle procédure de départ a causé une dispersion non prévue de trajectoires vers le centre du bourg de Saint-Philbert. Face à ce constat, un rappel des procédures techniques de circulation a été opéré auprès des compagnies aériennes, notamment de la procédure NADP1, dite « de moindre bruit », qui privilégie la prise d'altitude. Malgré le respect de cette consigne par les pilotes, une dérive de la trajectoire initialement prévue a été constatée, une part significative des vols entraînant une « surbulle » au sud. Cette évolution des trajectoires a eu un impact sonore que les stations de mesures ont permis de matérialiser. Il a été constaté une forte réduction des niveaux sonores forts sur la station implantée à l'ouest de La Chevrolière (station Pêcheurs), une réduction de ceux-ci dans une moindre mesure sur la station située au centre de la commune et en revanche, au sud, sur la station Mortier, une augmentation d'impact sonore. Dans le même temps, il a été enregistré une réduction, certes moins importante, à la station Geneston Ouest, et une augmentation significative sur la station Marais, au nord de Saint-Philbert, de l'ordre de 7 dB.

Une analyse a été réalisée sur deux indicateurs de niveau sonore présentés par la DSNA et validés par l'ACNUSA dans toutes les études d'impact de circulation aérienne : le niveau sonore 65, qui est un niveau fort, et complémentaiement, un niveau de variation sonore à NA62. Sur la base des journées caractéristiques, les variations observées sont à l'image de l'impact sonore global, avec des comportements très différenciés entre La Chevrolière centre, La Chevrolière Sud et la station Marais, à Saint-Philbert. On peut penser que sur les deux stations supplémentaires, Chardries et Millet, implantées à partir du mois d'octobre à Saint-Philbert, l'impact sonore fort a connu une augmentation importante.

Avec la modélisation pratiquée sur la base de 111 départs par jour, le nombre d'habitants potentiellement impactés dans la situation *ex ante* et dans la situation de l'expérimentation a été impacté. En l'occurrence, ce nombre diminue significativement à La Chevrolière : de 4 151 habitants exposés à 25 événements à 65 dB, il passe à 186 habitants. À l'inverse, il passe de zéro à 1 151 habitants impactés à Saint-Philbert-de-Grand-Lieu. Et sur la base de 20 événements à 20 dB, de la même façon, il passe de 4 296 à 204 à La Chevrolière et de 13 à 1 240 à Saint-Philbert. Ces chiffres ont été amplement commentés, voire contestés. Mais même si la méthode de prise en compte de la population est contestée, ils illustrent des tendances qui sont réelles. M. DEMARET précise que les données démographiques ont été actualisées en cours de route pour prendre en compte les statistiques de l'INSEE de 2023.

M. JURDY propose de balayer rapidement les conclusions du groupe de travail exposées dans le document communiqué aux membres de la commission. Le bilan technique présenté au groupe a été largement débattu et enrichi par les retours des élus et de la population. Il en ressort que les éléments mesurés démontrent une augmentation des impacts sonores importante sur Saint-Philbert-de-Grand-Lieu qui n'était pas du tout anticipée au départ et en parallèle, une réduction de ces impacts sur le bourg de La Chevrolière. Des variations ont été constatées dans une moindre mesure sur certains secteurs de Geneston et Saint-Colomban. Le groupe de travail a conclu qu'il n'apparaissait pas pertinent de poursuivre la mise en œuvre de l'expérimentation et de déployer ces trajectoires au regard de ces impacts importants, qui n'avaient pas été anticipés.

Au-delà de ce constat, le groupe de travail a souhaité formuler des recommandations afin d'essayer de faire mieux pour la suite. Il s'agit d'améliorer la méthode des démarches d'expérimentation en veillant à mieux associer le territoire, notamment les élus et les populations à toutes les étapes de celles-ci, non seulement en amont, pour leur préparation, mais aussi dans la mise en œuvre et pour le bilan. Les habitants ont fait part du besoin de trouver des solutions pour mieux prendre en compte leur ressenti du bruit au regard des survols.

D'autres voies de progrès concernent la DGAC et la manière dont les expérimentations et procédures sont mises en œuvre. La première consiste à densifier le réseau de stations de mesure pour obtenir la meilleure couverture possible du territoire en termes de mesures réelles plutôt que par la modélisation d'impacts sonores, les mesures réalisées in situ étant plus à même de rendre compte de la situation. Des décalages ont en effet été constatés entre les résultats des modélisations et les mesures réelles enregistrées localement. Il s'agit également de travailler à l'adaptation de ces modèles aux contextes territoriaux. Les populations exposées ont été minorées au regard de ces modélisations et également au regard de la nécessité, dans des secteurs moins densément peuplés, de sortir des méthodes de croisements statistiques et d'avoir une approche plus fine du décompte des populations, en lien avec les communes.

Ces éléments doivent alimenter le retour d'expérience des organismes de la DGAC chargés de mener ces procédures et notamment de la mission « environnement », qui devra être prise en compte.

Le groupe de travail a également auditionné des pilotes, qui ont permis d'éclairer un certain nombre de causes de la dispersion de trajectoire qui a été signalée et ressentie par les populations. Il s'avère que les procédures auraient pu être plus contraignantes sur les points de passage et sur les suivis de trajectoire, ce qui aurait pu permettre de mieux concentrer les trajectoires et d'éviter les phénomènes de dispersion. Cet élément est à prendre en compte pour de potentiels changements de trajectoire.

Un certain nombre d'options techniques susceptibles d'être étudiées ont été présentées au groupe de travail, mais celui-ci a considéré qu'il n'avait pas mandat pour déterminer s'il y avait des suites à donner à ses travaux, cette décision relevant de la CCE.

M. JURDY indique que ces conclusions, rédigées conjointement avec M. DEMARET, ont été soumises aux membres du groupe. Elles ont donné lieu à une diversité d'expressions qui ont révélé des points de divergence au sein du groupe. Les différents avis exprimés ont été rapportés sous forme de verbatim dans un document qui a été communiqué aux membres de la CCE.

M. OTHEGUY invite les participants à s'exprimer.

M. LEFÈVRE fait valoir que si les représentants de l'ACSAN étaient d'accord sur les conclusions du groupe de travail, ils ne sont pas disposés à émettre un avis favorable à la présentation qui en a été faite. Ils regrettent que les comptes rendus des réunions du groupe de travail n'aient pas été adressés à l'ensemble des membres de la commission consultative. Les échanges qui ont eu lieu, qui étaient très intéressants, auraient pu éclairer les avis, consignés sous la forme de simples verbatim. Les échanges avec les pilotes de ligne, en particulier, ont été très enrichissants, et leur parole aurait pu utilement être rapportée à l'ensemble des membres de la CCE. Il aurait été intéressant que ces derniers soient en possession de la totalité des éléments pour pouvoir éventuellement prendre une position par rapport aux travaux de ce groupe de travail.

M. DEMARET rappelle que M. JURDY et lui ont rédigé un projet de synthèse de conclusion et invité chacun des membres du groupe de travail à leur adresser les observations qu'appelait cette synthèse. Aucune sélection n'a été opérée : toutes les observations reçues ont été intégralement retranscrites. Par ailleurs, il n'y a pas de difficulté à transmettre le compte rendu littéral des échanges. Le compte rendu de la première réunion a été rédigé par Nathan Bernard, et celui de la deuxième, par le prestataire habituel. L'objet du groupe de travail était d'avoir des échanges internes et d'en présenter les conclusions. C'est une méthodologie classique pour les groupes de travail. Néanmoins, il est possible de restituer tous les propos, y compris les échanges très denses et très abrupts, qui ont été tenus dans ce groupe.

M. JURDY ajoute que les membres du groupe n'avaient pas été prévenus que leur expression pourrait être retranscrite et retransmise. Une restitution in extenso aurait nécessité l'assentiment des membres du groupe. Or elle n'avait pas été demandée. Le groupe de travail avait pour vocation d'évoquer les sujets au fond. Il a été proposé de rendre compte des conclusions du groupe à la CCE sous forme synthétique. C'est la méthode qui a été retenue.

M. BEAUGÉ indique avoir vécu tout autre chose que ce qu'a exposé M. DEMARET. En tant que maire d'une ville de 10 000 habitants, il confiait récemment au préfet qu'avec ses collègues, ils étaient les grenadiers-voltigeurs de la République : on a été très content de les trouver pendant la crise sanitaire pour créer des centres de vaccination, parce que beaucoup de maires ne voulaient pas le faire pour ne pas engager leur responsabilité. Dans le cas présent, c'est un véritable coup de force qui est accompli. M. BEAUGÉ rappelle qu'il n'est pas membre de cette commission et qu'il n'a pas le droit de vote. Il retrace ce qu'il a vécu : 150 plaintes en mairie au bout de trois jours d'expérimentation, un standard téléphonique saturé, non pas pour des demandes d'état civil, mais pour exprimer la peur d'un couloir aérien, 3 800 signatures de pétitions, la moitié des habitants de Saint-Philbert-de-Grand-Lieu, qui résident dans les villages concernés, au nord de la commune, qui sont touchés, soit 4 000 Philibertins. M. BEAUGÉ assure à M. DEMARET, qu'il voit sourire, que cette situation ne le fait pas sourire lui-même. Si M. le Secrétaire général s'est déclaré heureux d'accueillir les participants à cette réunion, M. BEAUGÉ, lui affirme ne pas être heureux d'être présent. Un collectif a été créé, réunissant 850 membres. C'est parce que lui-même a imposé l'organisation d'une réunion publique à Saint-Philbert et qu'il a réussi, difficilement, à obtenir un rendez-vous avec le préfet, qu'un groupe de travail a été constitué. Il y a beaucoup de choses à dire sur la méthodologie. M. BEAUGÉ a découvert les nombreuses failles de l'organisation de la DGAC. Il est incroyable qu'autant d'erreurs de méthode aient été commises. Les responsables de l'expérimentation n'avaient pas le matériel nécessaire pour procéder aux mesures sonores, alors que le couloir aérien mis en place impactait lourdement Saint-Philbert. Le maire n'a pas reçu les documents de la commission. Alors que les conclusions du groupe de travail posaient l'affirmation que l'expérimentation n'avait pas fonctionné, M. BEAUGÉ se demande comment de nouvelles expérimentations peuvent être envisagées : après avoir « tué » tout le nord de la ville de Saint-Philbert-de-Grand-Lieu, avec ses 4 000 habitants, il est proposé d'aller au sud de la commune, où résident 6 000 habitants. M. BEAUGÉ souligne que lorsque des routes sont créées, cela nécessite des déclarations d'utilité publique. Les fuseaux doivent avoir été votés dans les conseils municipaux des communes. En revanche, il est possible de créer des couloirs aériens sans l'avis du conseil municipal et du maire de la commune. Pour M. BEAUGÉ, c'est un véritable scandale. Il annonce une mobilisation puissante et énergique du collectif, bien qu'il ne soit pas composé de « zadistes ». Il rappelle à cet égard que la mise en place du plan d'exposition au bruit et des expérimentations est liée au maintien du site de Nantes Atlantique, alors que depuis 1963, des milliers de personnes, et pas des moins intelligentes, ont fait valoir la nécessité d'un nouveau site dans l'ouest de la France. Au Grenelle de l'environnement, ce dossier faisait quasiment l'unanimité. Aujourd'hui, l'État veut imposer un couloir aérien à une ville comme Saint-Philbert, qui se trouve à côté du lac de Grand-Lieu, qui est le plus grand lac de plaine d'Europe, qui est une « petite ville de demain » et qui est engagée sur l'Agenda 2030. Cela signifie que des gens qui viennent très simplement avec leur famille vivre à la campagne se verront imposer un couloir aérien. Il est évident que la commune ne l'accepte pas. En outre, il ne faut pas oublier qu'il y a eu un vote dans le département. Les habitants se sont majoritairement exprimés pour le transfert et la création d'un nouvel aéroport dans l'ouest de la France. Aujourd'hui, ce vote est piétiné. Que les élus régionaux, départementaux, métropolitains ne veuillent plus mettre sur la table la nécessité de la création d'un nouvel aéroport relève de leur responsabilité. Mais les Philibertins, la petite ville de Saint-Philbert n'ont pas à subir ce qui est en train de se passer. Ils resteront extrêmement mobilisés pour ne pas avoir à vivre l'enfer, parce que c'est bien l'enfer que vivent près de 100 000 habitants en Loire-Atlantique. M. BEAUGÉ se déclare évidemment solidaire du travail de tous ses collègues maires, adjoints et conseillers municipaux des communes touchées par l'aéroport Nantes Atlantique.

M. BOBLIN souligne en préambule qu'il est question, depuis l'origine, du « point de virage de La Chevrolière ». Il rappelle que la commune de La Chevrolière n'en a aucunement la paternité, puisqu'elle en subit les conséquences depuis 2013. Aujourd'hui, la possibilité de lancer une expérimentation a été donnée et des débats ont lieu au sein de la commission consultative de l'environnement. Mais en 2013, ce point de virage a été complètement modifié, sans aucune étude d'impact, sans aucune expérimentation, sans aucune concertation avec la commune, et a eu pour effet de faire subir à près de 5 000 habitants de La Chevrolière les décollages face au sud. En disant cela, M. BOBLIN n'incrimine



personne. Il souligne simplement que dix ans plus tôt, il n'était même pas possible d'échanger en commission consultative de l'environnement d'une modification de point de virage. M. BOBLIN pense important de saisir ces occasions. La décision prise en 2013 a eu pour conséquence le fait que 79 % des décollages face au sud passent au-dessus de La Chevrolière. Ce ne sont pas quelques avions. Pour les Chevrolins, le statu quo est intenable et impensable. C'est la raison pour laquelle les élus avaient demandé un engagement du gouvernement. Cet engagement a été tenu. Il se met en œuvre sous forme d'expérimentation. M. BOBLIN annonce qu'il votera le bilan de cette expérimentation, même s'il le regrette, parce que le groupe de travail a permis d'arriver à un bilan partagé. Ce bilan atteste que du fait que les procédures de décollage n'ont pas été revues, une partie du territoire, notamment de Saint-Philbert-de-Grand-Lieu, a subi un survol qui n'était pas projeté à l'origine. Cela ne faisait pas partie de la commande. Le point de virage en tant que tel, à ce jour, est remis en cause si les procédures de décollage ne sont pas modifiées. Mais en modifiant ces procédures de décollage, il serait peut-être possible d'atteindre l'objectif demandé, c'est-à-dire de faire survoler un territoire peu urbanisé entre les deux communes de La Chevrolière et Saint-Philbert-de-Grand-Lieu, sachant que certains habitants subissant actuellement peu de nuisances en subiront davantage demain. M. BOBLIN rappelle que dans sa fonction de maire, il doit rechercher l'intérêt général, qui consiste à soulager 5 000 habitants qui subissent ces nuisances. Cette demande est légitime.

M. BOBLIN estime que les groupes de travail ont été très utiles. Ils ont permis aux maires concernés, avec les associations mais aussi les collectifs d'habitants des communes, de se parler, de se comprendre et d'entendre qu'il y avait peut-être des solutions alternatives. En l'occurrence, l'alternative évoquée consiste à relancer une expérimentation avec ce même point de virage mais en modifiant les procédures de décollage ou à décaler le point de virage beaucoup plus au sud. En tant que maire de La Chevrolière, M. BOBLIN demande que de nouvelles études soient menées sur les deux solutions proposées dans cette alternative. Il suggère, dans ce cas, de réinstaller des unités de mesure avant la phase expérimentale pour s'appuyer sur des données claires et partagées et pour éviter d'avoir à en installer de nouvelles en cours d'expérimentation. M. BOBLIN insiste sur le fait que cette démarche vise vraiment à améliorer la situation de populations. Il ne demande pas à revenir au point de virage en vigueur avant 2013, parce que cela impacterait des populations de communes situées plus au nord. Il ne demande pas à modifier un point de virage pour impacter la commune de Saint-Philbert-de-Grand-Lieu. Il sait en revanche qu'entre les deux communes ou tout au sud de Saint-Philbert, il existe des espaces peu urbanisés qui pourraient être survolés à des altitudes beaucoup plus élevées, donc avec des nuisances beaucoup plus faibles. M. BOBLIN pense qu'il convient d'accepter d'étudier ces solutions alternatives sans redouter les expérimentations. M. BOBLIN se dit le premier à regretter le résultat de celle qui vient d'être menée : il aurait préféré acter aujourd'hui un bilan complètement positif de la modification du point de virage. Il estime néanmoins que les membres de la commission doivent être justes dans leurs décisions, y compris sur le fait de relancer de nouvelles études et de nouvelles expérimentations pour trouver des alternatives aux nuisances aujourd'hui subies par la population de sa commune.

M. BERTIN indique que lorsque cette expérimentation lui a été présentée, il pensait qu'elle serait minimaliste, que l'impact serait ridicule et que s'il permettait de soulager une commune, il n'y était pas opposé. Il s'avère que l'impact pour la population a été minimisé en termes de bruit. Il regrette le manque de préparation de cette expérimentation, qui aurait dû envisager tous les impacts et des fourchettes de population et non un nombre précis de personnes. Il n'y avait qu'un capteur installé sur la commune de Saint-Colomban, alors qu'elle couvre 3 600 ha, et il n'était pas posé à l'endroit le plus impacté. M. BERTIN pense qu'il faut soulager la commune de La Chevrolière mais sans toucher la commune de Saint-Philbert-de-Grand-Lieu ni les autres communes. Le problème est insoluble. Des décisions politiques ont été prises il y a quelques années, mais M. BERTIN ne voit pas comment laisser l'aéroport de Nantes Atlantique en activité dans ces conditions. La population sera impactée. Or la santé des personnes doit primer sur tout. M. BERTIN insiste : pour lui, le problème est insoluble.

M. FERREIRA reconnaît que les conclusions ne sont pas faciles à partager. Il salue le fait d'avoir rapporté le verbatim des avis exprimés. L'idée de l'expérimentation a néanmoins un mérite, et le COCETA assume ce propos : pendant longtemps, il n'y a eu qu'un discours théorique. Rien ne vaut mieux que le concret, le passage à l'acte pour constater la réalité des choses. Les regards croisés ont permis un travail d'introspection sur la méthodologie, sur l'ensemble des éléments qui ont été pris en compte, où l'on s'est aperçu qu'il existait un écart terrible tout au long de la méthode. Néanmoins, l'idée

d'expérimentation est plus que pertinente, au point que le collectif appelle à la généraliser à l'ensemble des riverains qui sont exposés, à un moment ou à un autre. M. FERREIRA souhaite notamment que la mesure n° 17 ter, qui envisage un ré-axage sur Nantes, soit étudiée et mesurée pour démontrer à quel point ce qui a été présenté pas viable. M. DEMARET s'est étonné, à juste titre, en constatant que 4 000 personnes étaient impactées par l'expérimentation, et a reconnu que c'était beaucoup. Mais avec la mesure n° 17 ter, ce sont 100 000 habitants qui seront concernés par l'aéroport par des survols à une altitude de 250 à 650 m. Ce ne seront plus 4 000 habitants impactés par des survols à 900 m d'altitude. Cette expérimentation devra être bien préparée. En tout état de cause, le COCETA pousse pour que d'autres expérimentations soient menées et généralisées à d'autres communes riveraines, puisqu'il n'est pas possible de rendre raison sur ce sujet. Il faut cesser de « tourner autour du pot » : la véritable question est celle de cet aéroport, qui n'a pas sa place là où il est et surtout, pour l'ambition qui est visée pour lui. S'il faut continuer à démontrer que c'est une aberration, M. FERREIRA pense qu'il faut le faire. En revanche, il faut rester en cohérence avec les engagements pris par l'État et surtout, ne pas exposer des habitants qui jusqu'à présent n'étaient pas gênés par les nuisances sonores. C'est le principe de la mesure n° 13, qui avait écarté la piste en « V » au motif qu'il était hors de question d'impacter de nouvelles populations, voire d'empirer la situation des citoyens, ce qui est en train de se préparer. M. FERREIRA trouve inconscient de continuer à tourner autour de cette question.

Mme PAVIZA rappelle avoir découvert, deux ans plus tôt, que la commune de Geneston pouvait être impactée et avoir rencontré la préfecture à ce sujet. Elle avait été écoutée. À ce jour, la commune ne subit pas véritablement d'impacts. Mme PAVIZA s'aperçoit qu'elle va en subir et s'en inquiète, comme ses collègues. L'expérimentation a montré que Geneston faisait partie des communes potentiellement gagnantes. Mais elle ne peut pas tolérer que chez ses voisins, de nombreuses personnes qui n'étaient pas impactées le deviennent. Mme PAVIZA indique qu'elle l'a écrit à la commission parce qu'elle n'avait pas pu le dire oralement à la dernière réunion du groupe de travail. Elle indique d'ailleurs ne pas avoir reçu de comptes rendus parce qu'elle-même, comme M. BEAUGÉ, ne fait pas partie de la commission, mais constate que son écrit, lui, a bien été notifié. Elle pense qu'il aurait fallu préciser qu'il fallait l'écrire. Selon elle, si une nouvelle expérimentation doit avoir lieu, elle doit être travaillée. Elle ne souhaite pas que sa population revive la même situation. Les habitants de Geneston, eux aussi, étaient très inquiets. Ils ont souhaité rejoindre ceux de Saint-Philbert, ce qui pouvait se comprendre. Pourtant, ils n'étaient pas impactés. Mme PAVIZA sait qu'elle ne pourra pas voter. Néanmoins, elle a entendu parler d'une meilleure préparation et d'une meilleure compréhension du ressenti des habitants, ce qui sous-entend qu'une nouvelle expérimentation est possible. Si cela devait être le cas, Mme PAVIZA demande à ce que les représentants des communes impactées puissent intégrer la CCE et qu'ils aient eux aussi un pouvoir de vote. Elle estime que ce serait la moindre des choses.

M. BEAUGÉ relève que le problème, en politique, c'est que souvent, on s'attaque aux conséquences mais que l'on ne s'attaque pas aux causes. C'est le cœur du problème. Le site de Nantes Atlantique est un site étriqué. Il est situé à côté d'une réserve naturelle nationale. Est-ce qu'en 2023, sachant qu'il n'y a pas de solution à Rennes, à Angers ou à La Roche-sur-Yon, on créerait un aéroport pour le grand Ouest de la France sur ce site ? Il est probable que non. Pendant 55 ans, tout le monde disait, y compris la DGAC, jusqu'à la veille du discours du Premier ministre Édouard Philippe, qu'il fallait absolument créer un nouvel aéroport. Aujourd'hui, on se trouve dans une situation où il faut mettre des ronds dans des carrés. Et par ricochet, on veut imposer à une ville, Saint-Philbert-de-Grand-Lieu, d'être surmontée d'un couloir aérien. M. BEAUGÉ se souvient que le 4 octobre 2019, l'association Sud Loire Avenir, qui joue un rôle important, ainsi que de nombreux élus, s'exprimaient dans la presse en se disant soucieux de ne pas opposer les populations entre elles et opposés à toutes les options soumises à la concertation qui impacteraient de nouvelles populations. Or depuis le début, de nouvelles populations sont impactées, qui n'ont rien demandé. Une grosse erreur a été commise. Si l'erreur est humaine, persévérer dans l'erreur est diabolique. Proposer une nouvelle expérimentation serait persévérer dans l'erreur. M. BEAUGÉ répète que la ville de Saint-Philbert-de-Grand-Lieu compte 10 000 habitants, dont la moitié sont dans les 144 hameaux et villages de la commune. Avec cette expérience, c'est le nord de la commune qui vient d'être impacté. Depuis six mois, la ville est à feu et à sang. M. BEAUGÉ est saisi tous les jours sur la question du couloir aérien et du risque que fait peser cette épée de Damoclès sur la ville. Il ne voudrait pas que le cauchemar recommence en passant du nord au sud, comme la possibilité vient d'en être évoquée. Il y a encore davantage d'habitants au sud qu'au nord de la commune. Ce sera encore pire. En outre, depuis la création de Château-Bougon, il existe un couloir aérien pour l'atterrissage au-dessus de Saint-Philbert-de-Grand-Lieu. Le sud de la ville est donc déjà impacté.

M. BEAUGÉ considère que cela suffit et réaffirme la totale opposition de la commune à toute forme d'expérimentation, conformément, d'ailleurs, à la grande majorité des élus du Sud Loire, qui se sont exprimés sur le sujet. Le maire de La Chevrolière s'est d'ailleurs également exprimé sur ce point parallèlement au dossier de l'expérimentation du point de virage sur La Chevrolière.

M. HERVOCHON, en qualité de Président de Sud Loire Avenir, confirme mot pour mot les termes évoqués par M. BEAUGÉ. C'était à l'occasion d'une conférence de presse organisée aux Sorinières dans le cadre du débat qui divisait les populations pour choisir entre le choléra, la peste et le typhus, en l'occurrence la piste en « V », la piste transversale et l'allongement de la piste. Les élus du Sud Loire s'étaient réunis aux Sorinières pour affirmer qu'il n'était pas tolérable de reporter les nuisances sur de nouvelles populations.

M. HERVOCHON indique par ailleurs que le Département a pris part à la réflexion du groupe de travail. Il s'inscrit pleinement dans les conclusions de celui-ci, qui sont très claires : il n'apparaît pas pertinent de poursuivre la mise en œuvre de cette modification. Il votera défavorablement sur le délibéré. À cet égard, il a constaté qu'un deuxième vote était proposé, ce qui l'a surpris, parce que le mandat du groupe de travail portait davantage sur le bilan. Il propose que sur ce point, des préalables soient posés et discutés avant de mettre au vote la poursuite d'une nouvelle expérimentation. Il estime prématuré de voter sur cette deuxième partie. M. HERVOCHON annonce qu'il est appelé par une urgence et qu'il devra quitter la séance mais qu'il a donné mandat à Jean-Claude LEMASSON de voter en son nom.

M. BAINVEL trouve ce sujet assez révélateur des conséquences des décisions unilatérales prises par l'État. Il montre aussi que beaucoup de représentants de collectivités réclament de la transparence et demandent à être associés aux processus de décision et aux sujets liés à l'aéroport de Nantes Atlantique, que cela concerne la future concession ou l'ensemble des sujets. Il faut veiller à ne pas dresser les territoires et donc, leurs élus, les uns contre les autres. À ce titre, même s'il sait que la composition de la CCE nécessite un certain équilibre, il partage l'avis de Karine PAVIZA sur la nécessité d'y intégrer les représentants des communes potentiellement impactées par de futures décisions de la commission. Au titre de la Région, M. BAINVEL annonce qu'il donnera un avis favorable aux conclusions du groupe de travail.

*MM. BERTIN et HERVOCHON quittent la séance à 16 heures.*

M. LEMASSON souhaite apporter des précisions sur les prises de position antérieures, notamment celle prise en lien avec les communes du Sud Loire. Il souligne que trois communes n'étaient pas représentées à ce point presse, dont celle de Saint-Aignan-de-Grand-Lieu. Il lui semble essentiel de travailler sur l'unité du territoire. L'élargissement à des territoires plus éloignés de la plateforme aux travaux de la CCE lui paraît important. Néanmoins, la commission n'a pas à gérer qu'un sujet de trajectoire. Il convient donc de trouver les bons équilibres dans la représentation territoriale pour pouvoir travailler régulièrement sur les projets qui sont mis sur la table de la CCE. M. LEMASSON confirme que les réunions du groupe de travail ont été riches et nourries, parfois un peu dense. Elles ont mis en évidence une problématique de méthode, qui a été relevée et consignée dans les conclusions. Il se déclare favorable aux conclusions, mais pense qu'il faut revoir le libellé de la délibération, qui manque de clarté : il ne précise pas qu'il est mis fin à l'expérimentation. M. LEMASSON aimerait que la CCE aille plus loin et qu'elle affiche clairement si elle est pour ou contre l'expérimentation qui a été menée, à ce stade. Si elle invite à se référer à un autre document, les choses seront plus compliquées.

Pour la suite, M. LEMASSON rappelle les problématiques de méthode. Ce que les pilotes ont enseigné aux membres du groupe de travail lors de sa réunion sur les procédures qui auraient pu être engagées et qui ne l'ont pas été pose question sur le suivi des trajectoires. Cela signifie qu'il y a un sujet technique à traiter avec les pilotes et leurs représentants ainsi qu'avec les contrôleurs aériens, puisque la question du respect des points de virage se pose également. Un point complémentaire de méthode concerne l'état des lieux : de graves désaccords sont apparus sur la manière de comptabiliser le nombre d'habitants sur les territoires et il est nécessaire de revoir la méthode sur ce sujet avant même de commencer quoi que ce soit par ailleurs. Un autre élément de méthode a été soulevé par les représentants des riverains de Saint-Philbert-de-Grand-Lieu, mais aussi de Geneston de Saint-Colomban. Il s'agit de la cartographie prise en compte et notamment, des périmètres des 25 événements au-delà de 62 ou 65 dB, qui posent également question puisque dans certains cas, en fonction du nombre

d'événements en journée, il pourrait y avoir un périmètre plus ou moins étendu. Il convient de maximaliser cette approche pour voir comment, globalement, dans le cas le plus défavorable, les choses pourraient se passer sur un territoire.

Tant que la méthode n'a pas été encadrée, M. LEMASSON ne parlera pas d'expérimentation. La méthode doit être validée de manière plus scientifique pour s'assurer qu'il est possible de mener une expérimentation. Il pourrait arriver que malgré les éléments de méthode qui pourraient être mis sur la table, la commission ne soit pas en capacité de suivre le déroulement d'une expérimentation, sauf à mettre en place des instruments en nombre conséquent, qui ne permettraient pas d'assurer la viabilité entre la modélisation et la prise de mesures. M. LEMASSON se déclare donc très réservé sur toute nouvelle expérimentation, même s'il pense qu'elle peut être utile, dans certains cas, comme celle du réaxage sur la ville de Nantes. Il ne souhaite pas que chaque expérimentation soit systématiquement menée à la façon des apprentis sorciers. Les conséquences que cela suscite sont graves. Cela met en tension les habitants et les communes. Il est nécessaire d'être très prudents sur la manière d'avancer et construire d'abord une méthode. Si elle emporte l'adhésion, il pourra alors être envisagé de se projeter sur l'expérimentation.

Enfin, dans le libellé du dernier alinéa du délibéré pour le deuxième vote, M. LEMASSON relève qu'il est évoqué « un retour d'expérience et les différents scénarios permettant [...] de *minimiser les impacts* ». Il souligne que la formule « minimiser les impacts » n'est pas acceptable. C'est un terme qu'il faut absolument éviter dans la délibération.

M. AFFILÉ pense que s'il faut faire entrer des communes supplémentaires dans la CCE chaque fois que l'on expérimente une trajectoire, l'effectif de la commission deviendra très conséquent, a fortiori si les populations touchées ne se comptent pas en milliers, mais en dizaines voire en centaines de milliers d'habitants. Ce point appelle à la prudence. Cela ne signifie pas que les communes ne doivent pas être associées, mais il convient de trouver des modalités adaptées pour le faire. Celle du groupe de travail semble intéressante. M. AFFILÉ indique par ailleurs souscrire pleinement aux conclusions de Jean-Claude LEMASSON : il est nécessaire de peaufiner et de valider des méthodes pour pouvoir ensuite travailler sereinement avec des éléments stabilisés sur le nombre de personnes potentiellement concernées en plus ou en moins. Si ce sont très peu de personnes en plus qui sont touchées et beaucoup de personnes en moins, cela pose une vraie question. Il est difficile de dire que l'on ne va désavantager personne. Il n'existe pas, en Loire-Atlantique, autour de l'agglomération nantaise, de territoire où il n'y a aucun habitant. Mais il y a bien quelques endroits où il y en a beaucoup moins.

M. AFFILÉ annonce qu'en son nom et au nom de Thomas QUÉRO, qui représente la maire de Nantes et qui lui a donné mandat, il votera favorablement aux conclusions du groupe de travail et explicitement contre la poursuite de l'expérimentation. Il souhaite que cela figure tel quel dans la délibération. Il demande de ne pas recourir à des périphrases qui nécessiteraient de revenir sur les comptes rendus du groupe de travail, qui y seraient peut-être annexés mais dont on sait que les annexes pourront disparaître.

Enfin, M. AFFILÉ remercie certains participants d'avoir rappelé que le président de la République sait parfois s'asseoir sur le vote du peuple. Il ajoute que s'il s'agit du vote des représentants du peuple, tout est possible.

M. FÉTIVEAU souhaite intervenir en tant que maire de Pont-Saint-Martin et conseiller départemental. Il indique s'être exprimé lors de la deuxième réunion du groupe de travail. Ses propos ne figurent que dans le compte rendu. À l'instar de M. LEFÈVRE, il regrette qu'ils ne soient pas repris dans le verbatim. Cela aurait permis d'avoir une vraie visibilité pour les collègues qui lisent le verbatim. Il rappelle que nombre d'élus comme lui ont milité pour le transfert de l'aéroport et souligne que les discussions tenues ce jour en CCE n'auraient pas lieu si la décision avait été la bonne, à l'époque.

Au sujet de l'expérimentation, M. FÉTIVEAU pense que les membres de la commission pourraient s'accorder si la nuisance pour les Chevrolins pouvait être allégée sans impacter d'autres populations. Tel n'est pas le cas. M. FÉTIVEAU faisait partie des organisateurs de la conférence de presse mentionnée précédemment, où il avait été dit qu'il était insupportable et intolérable d'impacter de nouvelles

populations. Aujourd'hui, avec les Chevrolins, les Philibertins et les Colombanais, la situation est comparable à celle qui existait lorsqu'il s'agissait de réfléchir les alternatives : elle divise les élus et les populations. En qualité de conseiller départemental, M. FÉTIVEAU, dans le cadre d'une manifestation, a reçu dans une salle des habitants des trois communes et s'est trouvé dans l'obligation de jouer les médiateurs. En arriver là signifie qu'il y a une problématique. Cette problématique a d'ailleurs été soulevée par M. DEMARET lui-même. Il est difficile de poursuivre une expérimentation ou d'en mener une nouvelle sans avoir les garanties qu'elle est fiable, que le nombre d'unités de mesure permettra d'avoir une évaluation précise, objective et incontestable. M. FÉTIVEAU souligne que dans l'expérimentation qui a été menée, le recensement de la population s'est révélé plutôt hasardeux. Pour ces raisons, M. FÉTIVEAU se positionne contre sa poursuite dans les conditions actuelles, c'est-à-dire en l'absence de garanties sur une modélisation fiable et sur un nombre d'outils de mesure fiables suffisant pour permettre une évaluation objective et sans avoir fédéré au préalable l'ensemble des maires et des populations sur la méthode.

M. FÉTIVEAU rappelle par ailleurs avoir proposé au secrétaire général de faire entrer les communes concernées dans la commission. À tout moment, dès lors qu'une commune est impactée par un survol qui apporte une nuisance révélée, évaluée et objective, elle mérite de siéger au sein de la CCE. L'intelligence est plus grande lorsque toutes les parties sont autour de la table.

M. BOSCHET souligne que l'ACSAN a toujours été favorable au transfert de l'aéroport, précisément pour éviter les problèmes de nuisance pour les populations impactées, mais aussi pour des raisons de développement économique, parce que le transfert aurait permis d'avoir un aéroport performant. S'agissant des expérimentations au Sud Loire, M. BOSCHET partage les propos de M. LEMASSON : s'il devait y avoir une nouvelle expérimentation, cela devrait être dans un cadre bien défini. En revanche, M. BOSCHET se déclare totalement favorable à des expérimentations au nord de la Loire. Cela permettrait d'envisager les conséquences d'une telle trajectoire et de voir comment régler les problèmes avec la population qui serait nouvellement survolée, sachant que l'objectif est de ne pas en impacter de nouvelles. Cette expérimentation en impacterait un certain nombre.

M. BEAUGÉ remercie Yannick FÉTIVEAU et Bertrand AFFILÉ pour leurs propos et en profite pour soulever un paradoxe. Il travaille actuellement à Saint-Philbert-de-Grand-Lieu sur un projet dans le cadre duquel sont produites des études environnementales extrêmement importantes nécessaires à la protection de la biodiversité. La commune a également des exigences environnementales pour la construction du lycée. Elle ne peut pas construire de parc d'activité en raison de la loi « Littoral ». De son côté, Nantes Métropole est à la veille de mettre des ZFE, zones de faible émission. Les exigences sont élevées. En revanche, pour les couloirs aériens, il n'est question que des nuisances sonores, alors qu'il y a aussi des nuisances sur l'environnement et sur la biodiversité. Aucune étude sur la santé n'est menée. Alors qu'avec les ZFE, on veut préserver la qualité de l'air, on crée, à côté, un couloir aérien sur une commune, qui va forcément impacter la vie des habitants, sans se demander si l'on a raison de le faire au regard de l'impact sur la santé des populations et sans aucune prescription. M. BEAUGÉ refuse que Saint-Philbert-de-Grand-Lieu et ses habitants soient des rats de laboratoire.

M. BOBLIN demande des précisions sur la délibération. Il est proposé à la commission d'approuver les conclusions du groupe de travail. En l'occurrence, celles-ci posent le constat que l'expérimentation n'est pas concluante au regard du fait que les procédures de décollage n'ont pas été revues. Il y a donc une forme de consensus dans ce qui a été exprimé dans le compte rendu du groupe de travail. S'agissant de la question relative à l'expérimentation, M. BOBLIN fait valoir que celle-ci est terminée depuis le 9 novembre 2022. Le processus consistait à mener l'expérimentation, à en réaliser un bilan en CCE et, si le bilan avait été concluant, à recueillir l'avis de la CCE pour qu'il remonte au niveau national, à mener une enquête publique menée, etc. Or en l'état actuel des choses, tout le monde est d'accord sur le bilan de l'expérimentation. Celle-ci est terminée.

Par ailleurs, M. BOBLIN s'interroge sur la dernière question posée dans la délibération. Il ne pense pas qu'il soit demandé à la CCE d'émettre un avis favorable ou défavorable sur le fait de relancer des expérimentations. Il comprend que la CCE est invitée à s'exprimer sur le fait d'étudier de nouveaux scénarios. Il demande des éclaircissements à ce propos.

M. OTHEGUY propose de détailler la délibération. Dans le premier point, il est proposé à la CCE de constater que l'expérimentation, qui s'est en effet arrêtée le 9 novembre, après examen de son bilan, est définitivement enterrée. Il s'agit de l'expérimentation sur le point de virage de La Chevrolière, dans les conditions où elle s'est déroulée, et du bilan du groupe de travail qui en a été fait.

Ce point sera précisé dans le libellé même de la délibération :

*« Sur les conclusions du groupe de travail [...] de l'expérimentation [...] telle que conduite entre le 8 septembre et le 9 novembre 2022 :*

*« Après avoir pris connaissance des conclusions proposées [...] par les co-animateurs et des points de vue exprimés par les membres du groupe de travail sur ces propositions,*

*« Propose à la commission consultative de l'environnement le fait de constater que cette expérimentation est terminée et ne sera pas poursuivie. »*

S'agissant du deuxième point, qui fait la synthèse de ce qui a été dit (problème de méthode et d'analyse), il n'en reste pas moins que l'ambition d'essayer d'atténuer les difficultés subies par la collectivité de La Chevrolière subsiste. Cela reste l'un des objectifs de l'État. Mais compte tenu de tous les sujets de méthode qui ont été exprimés et des difficultés constatées pendant l'expérimentation et relevées dans le bilan du groupe de travail, il est proposé de donner mandat à un groupe de travail qui serait créé par la commission d'engager des travaux pour identifier, premièrement, comment sécuriser ces problèmes de méthode, et deuxièmement, pour proposer des scénarios, pour autant qu'ils existent. Peut-être que c'est une impossibilité qui sera constatée, mais M. OTHEGUY conserve l'espoir de trouver des solutions intelligentes qui minoreraient les nuisances pour La Chevrolière. Il convient en tout cas de continuer à chercher s'il est possible d'améliorer la situation sur ce volet, puisqu'il y a un engagement de l'État d'aller dans ce sens. Le préalable de cette deuxième proposition est de traiter tous les sujets de méthode pointés par le groupe de travail et qui manifestement, sont largement perfectibles. Si cette proposition n'est pas suffisamment claire dans son expression actuelle, sa rédaction pourra être précisée.

M. LEFÈVRE objecte qu'il ne faut surtout pas « enterrer » cette expérimentation. Au contraire, il convient d'en tirer toutes les conséquences. Il faut dire que cette expérimentation a eu lieu, que des conclusions en ont été tirées, qui vont dans le sens de ne pas modifier, en l'état, les conditions d'évolution des couloirs aériens aujourd'hui.

M. OTHEGUY fait valoir que sur le fond, il dit la même chose. La formulation adéquate doit être trouvée.

À l'instar de M. LEFÈVRE, M. FERREIRA estime important d'acter le fait que cette expérimentation a tout de même démontré quelque chose sur les nuisances, qui sont une réalité, et que ce qui est proposé pour La Chevrolière n'est malheureusement pas satisfaisant pour les autres communes qui sont impactées. Il considère par ailleurs qu'il ne faut pas laisser la situation en l'état : il faut persévérer, sous réserve qu'effectivement, des méthodes soient établies. M. FERREIRA apporte deux compléments. D'une part, minimiser les impacts n'est pas un objectif en soi, parce que cela équivaldrait à donner un blanc-seing, ce que refuse le COCETA. D'autre part, compte tenu de l'ensemble des inconnues et de tout ce qui est démontré, par principe de précaution, il est urgent d'acter le fait qu'en attendant de trouver une bonne méthode et de réaliser des expérimentations, il faut s'efforcer de surseoir à la signature de la concession ou alors, y intégrer des mesures qui permettent de revoir le projet en fonction de ces expérimentations. Dans ces conditions, M. FERREIRA donnerait un avis favorable.

M. BEAUGÉ observe que des conclusions ont été rendues par le groupe de travail, dont il n'a pas eu connaissance. Il souligne que s'il en avait été destinataire, il les aurait communiquées au millier de membres du collectif et à la presse. Il exprime son inquiétude parce que l'expérimentation est un échec total, bien que des élus réfléchissent depuis des années au sein de la commission et bien que ce soit le métier de la DGAC, qui semble dire qu'elle va revoir la façon dont elle fait son métier. Les habitants de Saint-Philbert-de-Grand-Lieu refusent tout simplement de revivre une nouvelle expérimentation, alors que les garanties n'ont pas été assurées pour la première. Celle-ci avait été présentée de manière minimaliste à la commission. M. BEAUGÉ ne voit pas comment il pourrait être proposé un nouveau couloir aérien qui passe sur Saint-Philbert-de-Grand-Lieu sans impacter encore davantage la population

philibertine. Le groupe de travail avait pris position en déclarant l'expérimentation nulle et non avenue. Aujourd'hui, il est ajoutée une hypothèse qui met une épée de Damoclès sur la population de Saint-Philbert-de-Grand-Lieu, et celle-ci va devoir vivre dans cette situation en attendant d'en être victime demain. M. BEAUGÉ refuse catégoriquement d'attendre que l'épée de Damoclès s'abatte sur sa population. Il ajoute que même si Saint-Philbert-de-Grand-Lieu est une petite ville en Loire-Atlantique, elle a des projets. L'État l'a reconnue comme « petite ville de demain ». La commune est engagée dans la transition écologique. Elle a un projet de pôle nature sur lequel passait le couloir aérien expérimental. La municipalité a des projets de développement économique au nord de la commune, qui pourraient être compromis par le passage d'un nouveau couloir aérien. Il existe aujourd'hui un grand stress au sein de la population en attendant de savoir si elle va vivre ou si elle va mourir. M. BEAUGÉ demande d'en rester aux conclusions du groupe de travail, qui invite à abandonner cette expérimentation, mais en aucun cas, à relancer un processus qui, de toute façon, impactera lourdement les Philibertins.

M. CHAUCHET soulève le sujet de la sécurité aérienne. Il a entendu les intervenants de la DGAC dire que les avions avaient intérêt à tourner rapidement vers le sud pour ne pas entrer en conflit avec le trafic aérien en sens inverse. Il souhaiterait avoir un éclairage sur le sujet avant même d'imaginer une expérimentation qui enverrait les avions bien au sud de Saint-Philbert-de-Grand-Lieu et potentiellement, beaucoup plus loin sur la trajectoire. Il souligne par ailleurs la légèreté avec laquelle est présenté le futur usage de l'ILS à Nantes : il est dit qu'il sera utilisé à 50 % par beau temps et à 50 % par mauvais temps. Mais il est très probable qu'avec une trajectoire sécurisée, l'ILS sera employé de façon très majoritaire. Il s'agit de battre en brèche un mensonge organisé. M. CHAUCHET se dit gêné par le discours consistant à dire que l'on va essayer d'amener des trajectoires qui généreront le moins de gens possible tout en jouant avec la sécurité aérienne.

M. OTHEGUY objecte que personne ne joue jamais avec la sécurité aérienne. Il fait par ailleurs valoir que certains participants ont des contraintes de temps et qu'il reste un point d'ordre du jour à traiter. Il propose de modifier le premier item de délibération dans le sens qu'il a exposé et de le soumettre à la CCE pour avis.

→ **Le premier point de la délibération est approuvé à la majorité (2 avis défavorables ; 3 abstentions).**

M. OTHEGUY invite la commission à se prononcer sur le deuxième item de la délibération, dont il donne lecture.

M. LEFÈVRE n'approuve pas ce qui a trait aux conclusions du groupe de travail, pour qui l'expérimentation a mis en évidence non pas une exigence de moindre impact, mais une exigence d'absence d'impact sur les populations riveraines nouvellement concernées par les trajectoires étudiées.

M. OTHEGUY, dans le but de simplifier la rédaction, propose de compacter ce passage en inscrivant que « les conclusions du groupe de travail font apparaître la nécessité, vu la diversité des avis, d'identifier des voies de progrès sur la méthodologie ».

M. FERREIRA fait valoir qu'il faudrait s'assurer de mettre en place une méthodologie, mais qui soit généralisée et applicable à d'autres expérimentations que celles de La Chevrolière. L'objectif est aussi d'éviter de nuire à des personnes qui n'ont rien demandé en jouant les apprentis sorciers. Il demande que ces deux éléments apparaissent dans la délibération, sous la forme suivante : « Dans un objectif de voies de progrès sur la méthodologie afin de garantir qu'il n'y ait pas de nouvelles nuisances créées et de pouvoir permettre de généraliser cette méthodologie à d'autres... »

M. OTHEGUY objecte que cela ne correspond pas réellement aux conclusions du groupe de travail.

M. BEAUGÉ dénonce une grande hypocrisie, puisqu'il est proposé de refaire une expérimentation, qui, c'est inévitable, va impacter Saint-Philbert-de-Grand-Lieu.

M. OTHEGUY invite M. BEAUGÉ à lire la proposition de rédaction, qui prévoit, premièrement, de travailler la méthodologie et deuxièmement, d'examiner les différents scénarios, « s'ils existent » – à cet égard, M. OTHEGUY se dit incapable, compte tenu des échanges qui ont eu lieu au sujet de la méthodologie, de savoir si des scénarios sont possibles – et ensuite, s'il existe des scénarios et s'il est besoin de les expérimenter, d'aller vers l'expérimentation. Mais rien ne dit qu'ils existent et rien ne dit quelles collectivités sont concernées.

M. BEAUGÉ souligne que le lac de Grand-Lieu est cadastré à 90 % sur Saint-Philbert-de-Grand-Lieu et que les avions passent au-dessus de Saint-Philbert. Le problème sera déplacé du nord au sud de la commune. M. BEAUGÉ demande que ce soit écrit. Il annonce qu'il fera savoir dès le lendemain que la commission a décidé que les Luminois et les Marnais seront concernés si c'est au sud et les habitants de Geneston et de Saint-Colomban, si c'est au nord de la ville. M. BEAUGÉ invite le secrétaire général à assumer ses déclarations.

M. OTHEGUY objecte que ce ne serait pas dire la vérité et qu'il se verrait contraint de le faire savoir. La commission propose simplement qu'un groupe de travail examine si des scénarios existe – et il peut être constaté qu'il n'en existe pas –, et seulement ensuite, de se poser la question d'éventuelles expérimentations.

M. AFFILÉ indique qu'il ne souhaite pas s'attarder sur la sémantique à un adjectif près. Il fait valoir que si l'aéroport avait été transféré vers un autre lieu, il y aurait aussi eu des habitants impactés qui ne l'étaient pas auparavant. Il est illusoire de vouloir tout renvoyer partout en faisant de l'obstruction systématiquement, parce que cela ne permettra pas d'avancer. M. AFFILÉ déclare qu'il est présent pour avancer et pour que les choses se fassent avec le moindre impact, parce qu'il n'est pas possible de faire autrement dans un territoire urbanisé. Les collectivités ont subi cette décision mais désormais, elles doivent « faire avec » et être efficaces dans leur approche des choses. En conséquence, M. AFFILÉ annonce qu'il votera favorablement à cette double proposition.

*M. RAIMBOURG quitte la séance à 16 h 36.*

M. OTHEGUY invite les membres de la commission à se prononcer sur la proposition suivante : « *La CCE demande que lui soient présentés, pour la fin 2023, un retour d'expérience et différents scénarios, s'ils existent, permettant de réduire les nuisances sonores sur la ville de La Chevolière.* »

M. LEMASSON n'est pas favorable à cette formulation parce qu'elle ouvre grand la porte à beaucoup de choses. Il a d'abord besoin d'avoir des certitudes sur la méthode. Il se dit prêt à voter favorablement à une délibération qui entérinerait une capacité de méthode. Mais si la même délibération fait référence à la fois à la méthode et de potentielles expérimentations, cela ne lui convient pas. Il préfère scinder les deux et ceci d'autant plus que la temporalité, c'est-à-dire trois trimestres d'ici à la fin 2023, lui paraît courte. Il souhaiterait, ce jour, passer le cap du retour d'expérience et d'intensification de la problématique de la méthode, et remettre le sujet des expérimentations à une prochaine réunion de la CCE, lorsque les éléments de méthode seront assurés. Il ajoute par ailleurs que le moindre impact signifie aussi un moindre nombre de vols. Ce n'est pas uniquement un sujet de trajectoire. Il souhaiterait également que la commission débattenne sur cette thématique.

M. DEMARET fait valoir que l'aspect méthodologique ne peut pas se traiter uniquement au niveau local. Cela nécessite un retour d'expérience des services spécialisés et notamment, de la mission « environnement ». M. DEMARET assure que contrairement à ce qu'affirmait M. BEAUGÉ, ce dossier ne le fait pas rire. Lui-même n'est que la porte d'entrée : les questions techniques et méthodologiques renvoient aux services centraux. Il rappelle que l'étude d'impact de circulation aérienne qui a soutenu l'étude répond à une prescription qui avait été validée par l'ACNUSA.

M. BEAUGÉ objecte que si les collectivités et les associations ne s'étaient pas manifestées, il y aurait aujourd'hui une enquête publique sur les nouveaux couloirs aériens.

M. DEMARET constate qu'en l'occurrence, ce n'est pas ce qui se passe.

M. OTHEGUY maintient sa proposition, qu'il soumet au vote.



→ Le deuxième point de la délibération est approuvé à la majorité (14 avis favorables ; 8 avis défavorables ; 1 abstention).

M. FERREIRA demande si les personnes qui se sont abstenues ou qui ont émis un vote défavorable seront identifiées nommément dans le compte rendu. Il trouverait intéressant de le faire.

M. OTHEGUY précise que c'est généralement le règlement intérieur qui prévoit comment sont rapportés les votes.

### 3. Calendrier et modalités de révision des cartes de bruit — mandat proposé au comité permanent

M. OTHEGUY indique que la CCE sera amenée à statuer, d'ici à la fin de l'année, sur les cartes de bruit stratégiques de l'aéroport en vue de l'élaboration du PPBE 2025-2029. Les projets de carte serviront de base à la définition des zones réglementaires du plan d'exposition au bruit. Le comité permanent instruit désormais les questions à soumettre à la CCE et délibère sur ces affaires qui lui sont soumises par le président de la commission. Il prépare le travail de la CCE. Dans ce cadre, il est proposé de donner mandat au comité permanent de travailler sur les hypothèses d'élaboration de ces cartes et de formuler un avis technique. Si ce mandat est validé par la CCE, il sera proposé d'organiser une réunion du CP – CCE sur ce sujet le 13 juin 2023. M. OTHEGUY explique qu'il convient de prendre l'habitude de former des groupes de travail issus de la CCE sur un certain nombre de sujets.

M. OTHEGUY soumet la proposition au vote.

→ La proposition de confier mandat au comité permanent est approuvée à l'unanimité.

### Questions diverses

M. OTHEGUY propose d'évoquer le sujet des APU, comme demandé par M. LEMASSON en début de réunion.

M. DEMARET indique que le projet d'arrêté APU relatif à la plateforme de Nantes a été mis en consultation dématérialisée publique du 16 janvier au 6 février 2023. Cinq contributions seulement ont été recueillies, qui sont en cours d'analyse. Des projets d'arrêtés concernent d'autres plateformes, notamment Nice et Bordeaux. L'ensemble des projets d'arrêté seront soumis à l'assemblée plénière de l'ACNUSA au mois de mai, pour une publication fixée au 1<sup>er</sup> juillet 2023.

M. OTHEGUY indique que 53 % de stations-service sont à ce jour totalement ou partiellement fermées. La Loire-Atlantique est le département le plus concerné. M. OTHEGUY n'a pas de visibilité sur la capacité de les réalimenter. Sachant que les personnes devront se déplacer physiquement, les services l'organiseront dès que les conditions matérielles de déplacement seront éclaircies. Il conviendra de prévoir des lieux adaptés au regard des attentes particulières qui s'étaient manifestées les fois précédentes.

M. AUBRY annonce que la réunion du CP – CCE est programmée le 13 juin.

M. OTHEGUY remercie les participants et lève la séance.

La séance est levée à 16 h 47.

Le président

Pascal OTHEGUY

- ANNEXE -

Liste des participants

M. Julian BAINVEL	Conseil régional
M. Baptiste LE COZ	Mairie de Nantes - cabinet
M. Stéphan BEAUGÉ	Maire de Saint-Philbert-de- Grand-Lieu
M. Patrick BERTIN	Maire de Saint-Colomban
M. Hervé BIDET	AGO
M. Johann BOBLIN	La Chevrolière
M. Dominique BOSCHET	ACSAN
Mme Véronique COROUGE	SNA/Ouest
M. Marc DELAUNAY	Représentant du personnel AGO
M. Paolo FERREIRA	COCETA
M. Yannick FETIVEAU	Pont-Saint-Martin
M. Jean-Marc GILLIER	SNPN
M. Freddy HERVOCHON	Conseil départemental
M. Michel JOUBIOUX	LPO 44
M. Marc LACOSTE	Atelier Citoyen
Mme Béatrice LEBLOND	SNA/Ouest
M. Jacques LECHNER	DSAC/Ouest
M. Gérard LEFÈVRE	ACSAN
M. Xavier LORTAT-JACOB	DSAC/Ouest
M. Jean-Claude LEMASSON	Saint-Aignan-Grandlieu
M. Frédéric CHAUCHET	
Mme Mary SOYER	
Mme Karine PAVIZA	Maire de Geneston
M. Jacques PINEAU	Nantes Métropole
Mme Anne PODEVIN	AGO
M. Pascal PRAS	Nantes Métropole
M. Dominique RAIMBOURG	Association Sud-Loire Avenir
M. Sylvain RICQ	SNA/Ouest
M. Tristan RIOM	Nantes Métropole
M. Philippe ROLLAND	FNE Pays de la Loire
M. Alain VEY	Nantes Métropole
M. Bertrand AFFILÉ	Nantes-Métropole
Mme Sandrine EICHENBERGER	
M. Sylvain DEMARET	DSAC/Ouest
M. Frédéric DANTZER	DSAC/Ouest

M. Nicolas JURDY	DDTM
M. Pascal OTHEGUY M. Jean-Philippe AUBRY	Préfecture



**Expérimentation de la modification du point de virage de la Chevrolière : Adoption des conclusions du groupe de travail et des suites à donner à la démarche de recherche de nouvelles trajectoires**

**Synthèse des votes**

- **Sur les conclusions du groupe de travail proposées par les co-animateurs chargé par le CP CCE de réaliser un avis technique en vue de la présentation du bilan de l'expérimentation de modification du point de virage de la Chevrolière :**

Après avoir pris connaissance des conclusions proposées aux membres du groupe de travail par les co-animateurs et des points de vue exprimés par les membres du GT sur ces propositions, il est proposé aux membres de la CCE de constater que l'expérimentation est terminée, et de ne pas poursuivre la mise en œuvre de la modification telle qu'expérimentée :

- **Favorable : 18**
- **Défavorable : 2**
- **Abstention : 3**

→ ***Les conclusions du groupe de travail sont adoptées à la majorité***

- **Sur les suites à donner à la démarche de recherche de nouvelles trajectoires en vue d'éviter le survol de la ville de la Chevrolière**

L'État recherche les modalités permettant d'améliorer les trajectoires de survol des décollages face au sud afin d'éviter le survol de la commune de la Chevrolière, conformément à l'engagement n°17 bis pris lors de la concertation publique de 2019.

Les conclusions du groupe de travail en charge du bilan de l'expérimentation ont mis en évidence une exigence de moindre impact sur les populations riveraines des modifications de trajectoire étudiées ainsi que des points d'amélioration méthodologiques pour de futures études. Il apparaît dès lors nécessaire, vu la diversité des avis d'en tirer les enseignements et d'identifier les voies de progrès sur la méthodologie.

En conséquence, il est proposé aux membres de la CCE de délibérer sur la proposition suivante :  
« La CCE demande que lui soient présentés pour la fin 2023, un retour d'expérience et les différents scénarios, s'ils existent, permettant de réduire les nuisances sonores sur la ville de la Chevrolière.

- **Favorable : 14**
- **Défavorable : 8**
- **Abstention : 1**

→ ***La proposition de suites à donner à la démarche de recherche de nouvelles trajectoires en vue d'éviter le survol de la commune de la Chevrolière est adoptée à la majorité***

Le secrétaire général,  
Président de la commission consultative  
l'environnement de Nantes-Atlantique,

Pascal OTHÉGUY

