



**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 7 décembre 2023

Compte rendu

La commission consultative de l'environnement de l'aéroport de Nantes-Atlantique s'est réunie le 7 décembre 2023 sous la présidence de M. OTHEGUY, secrétaire général de la préfecture de la Loire-Atlantique.

Les participants sont :

Collège 1 : Au titre des professions aéronautiques : (9)

- Mme Véronique COROUGE, SNA
- Mme Silvia GANDUM, ALYZIA
- M. Romain SCHULZ, FNAM *suppléant* avec le mandat de M. Patrick BATAILLE (Air France)
- M. Reginald OTTEN, Easyjet
- MM. Florian BERNARDET et Olivier MERDRIGNAC, Volotea
- M. Yves-Olivier LENORMAND, Airbus
- M. Xavier LORTAT-JACOB, AGO
- M. Hervé BIDET, AGO

Collège 2 : Au titre des représentants des collectivités territoriales : (10)

- M. Fabrice ROUSSEL Nantes Métropole
- M. Pascal PRAS, *suppléant* avec le mandat de M. Bertrand AFFILÉ, Nantes Métropole
- M. Jacques PINEAU, Nantes Métropole
- M. Bassem ASSEH, Nantes Métropole, *suppléant*
- M. Tristan RIOM, Nantes Métropole
- M. Jean-Claude LEMASSON, Saint-Aignan-Grandlieu et M. Frédéric CHAUCHET, *suppléant*
- Mme Sandra IMPERIALE, Bouguenais
- M. Johann BOBLIN, La Chevrolière
- M. Julien BAINVEL, Conseil régional
- M. Freddy HERVOCHON, Conseil départemental

Collège 3 : Au titre des représentants des associations : (9)

- M. Dominique BOSCHET, Association contre le survol de l'agglomération nantaise
- M. Gérard LEFEVRE, Association contre le survol de l'agglomération nantaise
- M. Didier RONTÉ, Association Sud Loire Avenir, *suppléant*
- M. Paolo FERREIRA, Collectif des citoyens exposés au trafic aérien
- Mme Marie-Joséphine VEYRAC, Société de protection de la nature
- M. Jean-Michel MARCHAND, LPO 44

- M. Philippe ROLLAND, France Nature Environnement Pays de la Loire, *suppléant*
- M. Jean-Marie RAVIER, Atelier Citoyen
- M. Joseph VIOLAIN, UD Confédération syndicale des familles de Loire-Atlantique

Liste des autres participants :

- M. Stéphane BEUGÉ, maire de Saint-Philbert de Grand Lieu
- M. Mathieu BATARD, Directeur départemental des territoires et de la mer
- M. Nicolas JURDY, DDTM44
- M. Sylvain DEMARET, DSAC/Ouest
- M. Emmanuel SIEBERT, DSAC/Ouest
- M. Sébastien ROLLAND, DSAC/Ouest
- M. Sylvain RICQ, SNA/Ouest
- Mme Béatrice LEBLOND, SNA/Ouest - M. Erwann HAMON, SNA/Ouest
- M. Stéphane LE FOLL, DGAC/DSNA/Mission environnement
- M. Didier MARTIN, DGAC/DSNA/Mission environnement
- Mme Anne PODEVIN, AGO
- M. Jérôme BARATIER, DGA FVES – Nantes Métropole
- Mme Sandrine EICHENBERGER, Nantes Métropole cheffe de projet
- M. Nicolas AUBERT, conseil régional, chargé de mission
- Mme Jocelyne BERTHO, conseil départemental
- Mme Mary SOYER, mairie de Saint Aignan Grandlieu
- Mme Marie-Agnès TUR, mairie de Rezé
- M. Jean-Philippe AUBRY, directeur de la coordination des politiques publiques et de l'appui territorial - Préfecture
- Mme Astrid HERON-DELAPLACE, adjointe à la cheffe du bureau des politiques publiques et de l'appui territorial
- Mme Christine LEDUC au titre du secrétariat de la commission.

M. OTHEGUY vérifie le quorum¹ et ouvre la séance à 10 h 00. Il se félicite de la mobilisation pour cette dernière réunion de la CCE pour l'année 2023. La réunion sera forcément bornée par la tenue d'un autre exercice à 11 h 30, une rencontre entre l'ACNUSA et les membres de la CCE, pour une présentation du rapport annuel de l'ACNUSA. M. OTHEGUY énumère l'ordre du jour et en l'absence de déclaration liminaire, il engage la réunion.

1. Installation de la commission

M. OTHEGUY aborde l'installation de la CCE dans la composition telle qu'elle a été arrêtée par le préfet le 24 novembre dernier. Il rappelle que cette commission est consultée pour les questions d'importance relatives à l'aménagement, à l'exploitation de l'aérodrome et qui pourraient avoir une incidence sur les zones affectées par le bruit. La commission peut également, de sa propre initiative, émettre des recommandations sur ces questions.

Mme HÉRON-DELAPLACE indique que 2 nouvelles associations intègrent le collège 3 au titre des représentants des associations de protection de l'environnement, à savoir l'union départementale de la confédération syndicale des familles et l'association UFC - Que Choisir, pour permettre à la CCE de mieux appréhender les sujets de santé et d'environnement. Dans le collège 1, il s'agit d'accueillir la FNAM.

M. OTHEGUY accueille avec plaisir l'ensemble de ces nouveaux participants, car il est important de régénérer régulièrement la composition de la CCE. Il invite les nouveaux membres à se présenter.

M. SCHULZ se présente comme le suppléant de Madame Anaïs BENSAT pour la FNAM.

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. VIOLAIN indique qu'il représente l'union départementale de la confédération syndicale des familles.

M. OTHEGUY leur souhaite la bienvenue.

2. Approbation du compte-rendu de la CCE du 22 mars 2023

M. OTHEGUY en vient à l'approbation du compte rendu de la CCE du 22 mars 2023. Ce document a été communiqué en même temps que l'invitation pour assister à la réunion du jour. M. OTHEGUY demande si le compte rendu appelle des remarques. En l'absence de remarque, il le met au vote.

Le compte-rendu est approuvé à la majorité .

3. Élection du Comité Permanent de la CCE

M. OTHEGUY enchaîne sur le point 3. Il rappelle que les collèges concernés par ce renouvellement sont les collèges 1 et 3, soit les professions aéronautiques et les associations.

Mme HÉRON-DELAPLACE précise avoir reçu, pour le collège 1, les candidatures d'Anaïs BENSAI en tant que titulaire pour la FNAM, et de Romain SCHULZ comme suppléant, d'Alexandre BLONDEL pour Transavia, avec Patrick BATAILLE pour suppléant, d'Yves-Olivier LENORMAND pour Airbus, avec Stéphane GOURAUD en suppléant, de Reginald OTTEN pour EasyJet, avec Hubert BOIDOT comme suppléant, d'Olivier MERDRIGNAC pour Volotea, avec un suppléant en cours de désignation, de Xavier LORTAT-JACOB pour AGO, et Aurélie RIFFLART en suppléante, d'Hervé BIDEZ pour AGO, avec Julien BERT comme suppléant. Il manque donc un suppléant pour le collège 1. Mme HÉRON-DELAPLACE ajoute que le collège 2 reste inchangé. Pour le collège 3, la candidature de Gérard LEFÈVRE a été reçue, pour l'ACSAN, avec Dominique BOSCHET comme suppléant, ainsi que celles de Jean-Marie RAVIER pour Atelier citoyen, sans suppléant à ce jour, de Monsieur RONTÉ, pour Sud Loire avenir, sans suppléant. Aussi, il reste encore 4 postes de titulaire et de suppléant à pourvoir.

Avant de passer aux opérations de vote, M. OTHEGUY demande si un membre de l'auditoire est intéressé pour siéger au collège 1.

Mme COROUGE se propose de prendre le dernier poste de suppléant en question.

M. OTHEGUY propose qu'on puisse récapituler la liste des candidats pour le collège 1, avant de procéder à un vote à main levée.

Mme HÉRON-DELAPLACE officialise donc les candidatures, en comprenant Mme COROUGE.

M. OTHEGUY soumet au vote des membres du collège 1 cette proposition de composition.

La composition du collège 1 est adoptée à la majorité.

M. OTHEGUY demande s'il y a des candidats pour le collège 3, où il manque 4 suppléants.

M. ROLLAND précise que Xavier METAY sera le suppléant de Jean-Marie RAVIER.

M. OTHEGUY en prend note et demande s'il y a d'autres candidats. S'il n'y a pas d'autres candidats, une prochaine réunion devra servir à compléter le collège.

M. FERREIRA rejoint la séance à 10 h 13.

Mme HÉRON-DELAPLACE rappelle les membres du dernier comité permanent pour le collège 3.

M. FERREIRA précise qu'il ne souhaite pas être candidat.

M. OTHEGUY demande qu'on officialise les candidatures soumises à l'approbation des membres du collège 3.

Mme HÉRON-LAPLACE reprend les candidats du collège numéro 3 : Gérard LEFÈVRE pour l'ACSAN, avec Dominique BOSCHET comme suppléant, Jean-Marie RAVIER, d'Atelier citoyen, avec Xavier METAY comme suppléant, Monsieur RONTE pour Sud Loire avenir.

M. OTHEGUY appelle au vote de cette composition du collège 3.

La composition du collège 3 est approuvée à l'unanimité.

4. Information des membres des conclusions du comité de l'aéroport du 16 novembre 2023

M. OTHEGUY rappelle les annonces du ministre des Transports, qui est venu le 2 octobre et mi-novembre dans le cadre de la consultation animée par les services de l'État, à sa demande, rencontrer les élus et les représentants du monde économique. Plusieurs éléments ont été confirmés : un comité de l'aéroport serait mis en place, dont la gouvernance intégrerait a priori 3 collèges dont la composition est en cours d'arbitrage. Le préfet arrêtera sous peu sa composition. Ce comité, présidé par le préfet de département et le délégué ministériel, devrait se réunir une fois par trimestre pour animer le dialogue pendant la procédure d'appel d'offres. L'installation de ce comité est prévue début 2024. Par ailleurs, le ministre a annoncé la revalorisation des plafonds forfaitaires d'aide à l'insonorisation. L'arrêté interministériel correspondant devrait être adopté avant fin 2023. De même, une étude indépendante devrait être menée sur les impacts sur la santé en 2024. Enfin, l'arrêté ministériel du 28 septembre 2021 portant couvre-feu devrait être réécrit après une consultation du public qui pourrait avoir lieu du 8 au 28 janvier et la présentation du projet issu de ces échanges en CCE, qui pourrait être amené à voter en mars 2024. M. OTHEGUY confirme que ces sujets sont, pour certains d'entre eux, en phase d'étude et devront être confirmés.

Concernant la réécriture de l'arrêté couvre-feu, M. BOBLIN a appris fortuitement la semaine précédente qu'une réunion était organisée précisément pour examiner le projet d'arrêté, et ce sans que les élus en soient informés. Les élus de Grand Lieu communauté réunis en bureau communautaire mardi soir expriment le souhait d'intégrer ce comité.

M. OTHEGUY prend en compte la demande. Il n'a pas assisté à ce premier échange et laisse la parole à M. JURDY pour indiquer ce qui s'y est dit.

M. JURDY précise que c'était une réunion dans un format resserré, réunissant les représentants des communes riveraines, de la métropole, du département, de la région et des parlementaires. Il s'agissait d'un premier échange sur la modification de l'arrêté. Pour des raisons d'efficacité, le ministre souhaite que l'arrêté soit repris le plus rapidement possible. C'est donc ce format resserré de gouvernance qui a été choisi, pour réunir les élus du territoire. Il a pris en note la demande de M. BOBLIN. Le projet fera l'objet d'un avis de la CCE. Il répète qu'à ce stade, cette réunion ne constituait qu'un premier échange avec la DGAC.

M. FERREIRA note qu'il a été annoncé qu'il n'y aura pas de nouvelles trajectoires, pour éviter de rajouter de l'anxiété. Il souhaite savoir si cette annonce impacte la mise en place de l'ILS.

M. RICQ répond qu'effectivement, la mise en place de la double approche avec usage de l'ILS ne se fera qu'après le moratoire.

En conséquence, M. FERREIRA s'étonne qu'une mesure de sûreté comme celle-ci soit reportée pour les raisons évoquées. Par ailleurs, il est heureux d'apprendre le lancement d'une étude d'impact sur la santé, dont la portée est nécessairement intéressante, après de nombreuses interpellations à ce sujet. Il souhaiterait connaître la portée de cette étude sur l'ensemble des travaux qui restent à conduire, notamment en matière de couvre-feu. Il se demande si l'écriture définitive de l'arrêté sera conditionnée à cette étude d'impact et s'il y aura d'autres conséquences.

Selon M. DEMARET, l'étude santé dépasse le cadre de la simple question du bruit. Elle s'inscrira en 2024 en respectant une méthodologie et qui reste à présenter en CCE. Il n'y a aucune automaticité entre le projet de restriction d'exploitation et cette étude, dont les contours sont plus larges.

M. RIOM n'ignore pas les enjeux sur la qualification des effets sur la santé des populations de l'aéroport. Il s'interroge sur le fait de savoir si les projections d'augmentation du trafic seront prises en compte dans cette étude. En complément, cette augmentation du trafic aura un impact environnemental sur le long terme. De fait, il demande si cette étude aura une approche en matière de santé environnementale. Enfin, M. RIOM considère que la méthode de travail est importante, puisqu'elle concerne les effets sur la santé des populations, sujet très abordé dans les conseils métropolitains. Aussi, il pense que la méthode qui sera utilisée devra faire consensus, puisqu'influant notamment sur les polluants de l'air qui seront étudiés.

M. DEMARET confirme que l'étude sera portée par l'ARS et qu'elle sera présentée en son temps, tant dans son objet, ses visées que sa méthodologie. La démarche impliquera l'ensemble des acteurs, sous une forme coconstruite. Il indique cependant que ce n'est pas aujourd'hui le lieu pour présenter cette démarche, mais plutôt en CP CCE, dans les meilleurs délais.

M. LEMASSON revient sur le couvre-feu en confirmant qu'en groupe contact, la DGAC a présenté de manière assez descendante les éléments qu'elle envisageait d'intégrer dans la rédaction de l'arrêté. La DGAC a demandé aux participants à la réunion de communiquer des éventuelles demandes de modification de l'arrêté avant le 18 décembre. Ensuite, une enquête publique aura lieu courant janvier, avant un passage en CCE puis un avis de l'ACNUSA. M. LEMASSON pense que cela ne répond pas du tout à l'approche attendue en termes de gouvernance sur cette problématique aéroportuaire nantaise de la part des représentants des riverains. Malgré l'urgence, il considère qu'il est nécessaire de réécrire l'arrêté et de revoir les modalités de concertation, pour s'assurer d'une mobilisation collective de tous les acteurs politiques, associatifs et économiques. Il préconise un échange en CP CCE, qui vient d'être renouvelé, pour travailler le sujet, si possible avec l'appui important de l'ACNUSA, autorité administrative indépendante en la matière.

M. BEAUGÉ trouve que ces échelons sont relativement stériles en l'absence de volonté politique au plus haut niveau de définir une réelle stratégie aéroportuaire. De fait, il est toujours possible de se réunir, mais le cadre est fixé et le couvre-feu ne sera pas modifié. En tant qu'élu local, il a la responsabilité de défendre les populations riveraines, et se dit surpris de voir que le débat n'avance pas, en particulier au regard des enjeux environnementaux. Il salue avec beaucoup d'admiration et de respect M. LEMASSON pour son fair-play, malgré les nuisances et les souffrances que son territoire subit.

Madame IMPÉRIALE rejoint la séance à 10 h 27.

M. BOSCHET soutient les propos du maire de Saint-Aignan de Grand Lieu. L'ACSAN a toujours participé aux différents groupes de travail et a pu constater à plusieurs reprises, notamment dans le cadre de l'élaboration du PPBE, que ce travail n'a pas du tout été pris en compte. Avant de s'engager à nouveau dans un groupe de travail, M. BOSCHET préconise qu'on puisse s'assurer que les préconisations puissent être prises en compte, pour éviter toute absence de résultats. M. BOSCHET ajoute que le calendrier proposé par le ministre pour la concertation est problématique, puisque dans le même temps, les nuisances se poursuivent. Il aimerait avoir une perspective sur le calendrier, arguant que les prochaines élections pourraient remettre en cause un certain nombre d'échéances.

M. CHAUCHET veut revenir sur le flou concernant la mise en place de l'ILS, qui pose des problèmes d'urbanisme. La ligne d'approche actuelle est prévue pour soulager certains riverains. Son prolongement au-delà de 2027, voire au-delà, va peser fortement sur l'Est nantais. Cela ne lui semble pas très cohérent. Saint-Aignan n'est pas concerné, situé au sud. Mais cela reste un problème et la réponse de la DGAC semble réduite.

Mme VEYRAC partage la demande du maire de Saint-Aignan de Grand Lieu afin que l'ACNUSA puisse participer aux travaux sur le couvre-feu. Par ailleurs, parmi les propositions du ministre, elle souhaite savoir si l'annulation du projet d'allongement de la piste est confirmée.

M. OTHEGUY confirme cette annulation : il n'y aura pas d'allongement de 400 m de la piste au sud, tel qu'il avait été prévu initialement. Cela a été indiqué officiellement par le ministre et un compte rendu a été publié. Par ailleurs, cela a été indiqué à la presse. Concernant le calendrier, et notamment le couvre-feu, l'idée est d'aller suffisamment vite pour pouvoir appliquer l'arrêté pour la saison estivale 2024. Aussi, les modalités de travail sont organisées de manière à mettre en œuvre les nouvelles dispositions rapidement.

Pour M. LEMASSON, ce n'est pas tout à fait ce qui lui a été dit. Comme l'approche équilibrée n'est plus d'actualité, l'organisation saisonnière n'est plus l'enjeu. Simplement, à partir du moment où l'arrêté sera établi, son application sera immédiate. La notion de décalage n'est plus à prendre en compte.

Selon M. OTHEGUY, c'est bien pour cela que l'ambition est de pouvoir passer cet arrêté en CCE dès le mois de mars 2024, pour qu'il voit ses effets se produire quasi immédiatement, la saison d'été démarrant en avril.

Sans remettre en question la nécessité de revoir l'arrêté rapidement, M. LEMASSON indique que les modalités de révision peuvent elles-mêmes être revues. Entre aujourd'hui et le mois de mars, il lui semble que le temps est suffisant pour engager une procédure plus méthodique avec l'ensemble des parties prenantes.

M. OTHEGUY répond qu'il est possible de travailler ce sujet en CP CCE.

M. LEMASSON propose de créer un groupe de travail spécifique, en dehors de tout cadre formel, pour permettre à l'ACNUSA d'être autour de la table, si elle le souhaite.

M. LEFÈVRE rappelle que le programme de réaménagement de la plateforme de Nantes Atlantique a été fortement remis en cause pour être réétudié. Il souhaite connaître le type de concertation avec la population qui va être adopté, dans la perspective d'établir le programme d'investissement correspondant.

Pour la DGAC, M. DEMARET indique qu'il ne pilote pas les travaux ni ne réalise directement le cahier des charges. Il explique néanmoins que 2 garantes exercent leurs fonctions dans le cadre de la CNDP, et que le processus de concertation continuera à s'inscrire dans ce dispositif. En amont de la publication du cahier des charges, des réunions d'information seront nécessairement organisées.

Pour M. LEFÈVRE, il ne s'agit pas d'une simple information, mais bien d'une concertation. Cela signifie que les avis de la population devront être pris en compte.

M. OTHEGUY confirme qu'il s'agit du même dispositif que celui utilisé lors de l'élaboration du premier cahier des charges.

Mme IMPÉRIALE est heureuse qu'on ait abordé la question du calendrier, car elle n'avait pas été informée des échéances relatives à la réécriture de l'arrêté. Elle pense que c'est important pour aller plus loin. Lorsque l'arrêté avait été négocié initialement, certaines clauses de revoyure avaient été évoquées, qui n'avaient finalement pas été acceptées par les associations. Aussi, si l'arrêté ministériel est revu, Mme IMPÉRIALE souhaite connaître les différentes dates-butoirs jusqu'en 2025 ou 2026. Ce calendrier de suivi est nécessaire pour pouvoir faire un état d'avancement à chaque réunion et mesurer les avancées. Mme IMPÉRIALE souhaite enfin que les associations soient bien présentes dans le comité, en plus de représentants économiques et de la direction de l'aéroport. Toutes les parties prenantes doivent intégrer ce comité aéroport, qui traitera aussi du sujet de la modernisation ou de l'ILS. Par ailleurs, en matière de concertation, Mme IMPÉRIALE demande que l'État et la DGAC aillent au-devant des habitants pour porter leurs explications, car elle note qu'il y a beaucoup d'agressivité et d'attente de la part de la population eu égard aux nuisances actuelles. En tant que maire, elle redoute que les réunions sur sa commune soient problématiques. Elle imagine qu'une certaine prise de recul par l'État est nécessaire, pour qu'il prenne ses responsabilités.

M. OTHEGUY confirme que le comité de l'aéroport intégrera bien 3 collègues, à l'image du comité de suivi des engagements de l'État. L'idée est de représenter toutes les parties prenantes.

M. DEMARET explique que le ministre a prévu, pour la fin de l'année, la publication d'un avis d'appel public à la concurrence, déclaration visant à obtenir des manifestations d'intérêt de la part de candidats potentiels. Il n'a jamais été dit que le cahier des charges serait élaboré d'ici la fin de l'année.

Pour M. FERREIRA, la volonté de relancer un marché dénote déjà des intentions ultérieures. Il appelle à la vigilance sur le périmètre des avis d'intérêt. Deuxièmement, il se dit étonné, puisqu'en 2019, l'hypothèse était de pouvoir maintenir l'aéroport dans son positionnement actuel tout en développant le trafic grâce à des solutions techniques. À partir du moment où les hypothèses tombent, notamment l'allongement de la piste, il se doute bien que les résultats seront similaires si on reprend les mêmes hypothèses. M. FERREIRA pense qu'il y a certainement une autre façon de penser le projet, et d'autres hypothèses à travailler.

Sur ce dernier sujet, M. OTHEGUY croit comprendre que l'abandon de l'allongement de la piste ne remet manifestement pas en cause le projet d'aéroport.

M. DEMARET répète qu'un avis d'appel à concurrence va être publié, dont l'objet est d'aboutir à la désignation d'un nouveau concessionnaire, puisque la concession doit être renouvelée. Cette concession intègre le réaménagement de l'aéroport, dans des conditions qui seront définies par le cahier des charges. Pour M. DEMARET, c'est une procédure classique.

5. Retour d'expérience sur la méthodologie de l'expérimentation de la modification du point de virage de la Chevrolière et avis de la CCE

M. OTHEGUY rappelle qu'un groupe de travail s'est réuni en décembre 2022 et en janvier 2023. Il a permis de recueillir les expressions sur le déroulement et les impacts de l'expérimentation de la part des communes, des acteurs du secteur aéronautique impliqués dans cette expérimentation. Les conclusions de ce groupe de travail ont été présentées en CCE le 23 mars 2023. À l'issue de cette présentation, la CCE a délibéré pour acter le résultat de l'expérimentation et demander aux services de l'État de « *présenter d'ici fin 2023, un retour d'expérience et différents scénarios, s'ils existent, permettant de réduire les nuisances sonores sur la ville de la Chevrolière.* » C'est la raison pour laquelle les maires des communes concernées sont présents, sans voix délibérative. Il laisse la parole à la DGAC pour faire ce retour d'expérience.

M. LE FOLL indique être chef de la mission environnement de la DGAC, dont la division est en charge de réaliser les études d'impact de circulation aérienne sur les changements proposés. Les outils utilisés par cette division sont certifiés par l'organisation de l'aviation civile internationale et sont utilisés par de nombreux Etats. Ils servent à modéliser les changements à partir des échantillons de trafic sur du trafic réalisé et des trajectoires projetées, dans l'optique d'une évaluation avant/après des modifications des impacts au sol. De même, cette division peut assurer des campagnes de mesurages sonores pour confirmer la justesse des hypothèses et assurer le retour d'expérience local, national et international. Il est en effet important de pouvoir utiliser les données locales particulières pour en faire bénéficier les autres utilisateurs des outils. M. LE FOLL précise que les données avions peuvent être utilisées pour modéliser leurs performances opérationnelles et acoustiques, tout en prenant en compte les différences qui peuvent exister d'un avion à l'autre. La conduite des travaux de la mission environnement répond à un guide d'études impacts circulation aérienne, évolutif, disponible sur le site du ministère et approuvé par l'ACNUSA.

M. MARTIN, chef de la division analyse et méthode, précise que, concernant Nantes, la première des 2 périodes d'analyse porte sur la situation de statu quo, avant la modification des procédures. La seconde période est celle de l'évaluation à proprement parler. On compte un peu moins de 70 départs en moyenne par jour lors des 2 périodes d'analyse. Il y a 13 jours de journée pleine en 2021, puis 20 jours pendant la période d'évaluation. Pour rappel, il y avait initialement 6 stations sur la période de statu quo. À la demande des riverains et des élus, 2 stations ont été ajoutées en cours d'évaluation, sur la commune de Saint-Aignan de Grand Lieu. M. MARTIN fait remarquer que le dispositif visait à évaluer l'évolution des nuisances. Ce genre d'évaluation laisse apparaître un départ assez marqué et des risques de distorsion de trajectoire. Une méthode de codage précis a été employée pour cette évaluation et il s'est avéré qu'elle n'était peut-être pas idéale, puisque dans d'autres endroits comme à

Rennes, ou Bordeaux, il a pu être constaté que la distorsion de trajectoire a été mieux maîtrisée via d'autres procédures. S'agissant de la participation des acteurs, M. MARTIN rappelle qu'il est important de rappeler l'objectif d'une expérimentation, ses limites, notamment pour cadrer son monitoring.

Sur Nantes, des déviations de trajectoire au sud ont été rapidement observées. De fait, le monitoring de l'expérimentation n'a pas été suffisamment étendu aux parties prenantes et un premier bilan a été réalisé à la demande du maire de Saint-Philbert de Grand Lieu. Lors d'une mesure acoustique, M. MARTIN dit qu'il faut suffisamment d'éléments pour commencer à diffuser les résultats. C'est une contrainte qu'il faut prendre en compte. Concrètement les analyses démontrent que les journées pleines sont dispersées irrégulièrement dans le temps, sur les 2 périodes d'analyse. C'est une difficulté. Les raisons des mesurages sont une autre équation à définir. Il s'agit de pouvoir observer en réel l'évolution des nuisances, car on ne fait pas de mesures de bruit pour ensuite ajuster des correctifs sur une cartographie sonore et déterminer un modèle. Le mesurage sert à réaliser un bilan des données mesurées, sans aller vers une extrapolation. En complément, M. MARTIN indique que l'intérêt du mesurage sonore est de veiller à la cohérence des résultats obtenus. La DGAC privilégie une cartographie sonore par modèle puisque l'expérimentation n'est pas toujours possible, avec des configurations locales qui rendent parfois impossibles certaines mesures, ou plus longues à réaliser. S'agissant des stations déployées lors de l'expérimentation nantaise, M. MARTIN confirme que les dispositifs mis en place ont permis de constater une évolution de l'impact sonore. L'implantation des capteurs a été motivée principalement par les zones où il y avait un risque de cet impact sonore. En l'occurrence, la station de la Chevrolière, au sud du village, a mesuré une diminution des niveaux sonores quand les autres stations ont enregistré une augmentation.

En synthèse, M. LE FOLL indique que la modélisation permet d'analyser les évolutions potentielles de flotte d'avions. Ces modélisations ont certains biais, parfois, vérifiés par des campagnes de mesurages. Il est important que ces retours d'expérience servent à l'ensemble des services de la direction aérienne sur tout le territoire national. La mission environnement de la DGAC a donc un rôle d'information, même si elle a péché sur l'information préalable à l'expérimentation, concernant notamment les impacts potentiels modélisés, la nécessité d'avoir un échantillon suffisant pour valider le trafic. Concrètement, les décollages face au sud qui devaient être analysés n'ont été enregistrés que sur quelques jours au début de l'expérimentation. Ce retour d'expérience montre donc que cette information préalable est nécessaire pour informer du recueil des données, de l'état de la situation et en tirer des conclusions et faire des points d'étape. Pour M. LE FOLL, cet aspect est important sur la Chevrolière, qui vient enrichir les guides méthodologiques de la DGAC, pour éviter de reproduire cette situation ailleurs.

M. MARTIN explique qu'il y a une certaine cohérence entre les niveaux mesurés et les niveaux modélisés. M. MARTIN s'intéresse à l'extrapolation de 111 départs par jour, basée sur la référence initiale de 2020, pour préciser qu'il y a plus d'écart dans les résultats, en particulier sur NA 62/25. Dans cette analyse, les stations relèvent plus d'événements en dehors du cadre acoustique de référence. M. MARTIN précise tout de même que cette extrapolation constitue les limites de l'exercice. Aussi, en matière de retour d'expérience, la DGAC fera le choix de se concentrer uniquement sur ce qu'elle a observé en matière de mesures de bruit plutôt que sur des extrapolations. La slide suivante traite de la qualité des données, qui doit respecter des normes européennes. Dans le cadre d'une expérimentation, une procédure prévoit un retour d'information si un problème est constaté. Une analyse est actuellement en cours avec les données mesurées sur Nantes. L'analyse va être poursuivie et si besoin, la DGAC interviendra auprès de l'EASA pour s'assurer de la qualité des données. Un autre élément important est que l'étude d'impact est nécessairement comparative. S'agissant enfin des données de population, M. MARTIN rappelle que les données utilisées sont publiques et si possible à jour, collectées notamment auprès de l'INSEE. Pour Nantes, un comptage par la DDTM 44 a permis de vérifier la cohérence du résultat. En conclusion, M. MARTIN répète que l'élément principal du processus pour la DGAC est de bien communiquer aux parties prenantes sur la portée de l'expérimentation et du cadre de travail, sur les choix des stations de mesures de bruit, les emplacements, dans le but d'observer les évolutions de l'impact des flux entre une situation statu quo et une situation projetée, de quantifier au réel les modifications, de vérifier la cohérence avec les modélisations sonores, d'expliquer ce qui va être mesuré, comment les résultats vont être restitués, et leur portée.

M. LE FOLL montre que ce processus de retour d'expérience a consisté à faire une analyse entre une modélisation et des événements effectivement constatés. Il informe l'auditoire que cette présentation

est à la disposition des membres de la CCE. Le modèle expérimenté ne prévoyait pas une dispersion aussi forte des trajectoires. Il ajoute que cette dispersion a une part de responsabilité sur l'écart entre les prévisions du modèle et les impacts réels, avec des trajectoires plus au sud qui ne correspondaient pas forcément au positionnement des balises. C'est bien le rôle de la DGAC d'analyser ces écarts et de savoir pourquoi le codage modélisé a généré ces dispersions, pour éviter de les reproduire.

M. BEAUGÉ n'a pas nécessairement tout compris de la présentation, mais il peut cependant affirmer que la population de Saint Philbert de Grand Lieu, présente en nombre à la réunion publique en présence de la DGAC, était tout à fait en mesure de témoigner des nuisances subies. Il rappelle que les gens sont en souffrance. Puisqu'il a été question d'améliorer la méthodologie, il considère qu'on ne peut pas se contenter aujourd'hui d'études portant uniquement sur les nuisances sonores. Car il existe aussi des nuisances sur la santé et son périmètre concerne près de 100 000 habitants. Il y a également de nombreux oiseaux. Aujourd'hui, M. BEAUGÉ considère que ce débat technique n'est plus suffisant, puisque la population ne veut plus être impactée et ne supporte plus ce qui se passe. Il ajoute avoir compris de la présentation que la DGAC utilisait des données mises à jour. Mais le PLU de Saint-Philbert de Grand Lieu, commune de villages, a été mis à jour en 2019 et M. BEAUGÉ affirme que depuis le début, il peut témoigner des impacts sur les riverains : 55 villages ont été touchés, représentant 4500 personnes. Aussi, quand autant de personnes participent à une réunion, cela signifie que l'impact est concret. Il se dit très inquiet de la position actuelle du ministre, qui propose un moratoire, mais dont il n'ignore pas qu'il ne durera pas.

M. BEAUGÉ n'est en outre pas du tout convaincu par les explications de la DGAC, et s'interroge sur l'avenir. Il comprend parfaitement les demandes des habitants à proximité de Nantes Atlantique, mais il considère qu'il n'en est pas responsable. Il comprend que le schéma présenté servira à étaler et étendre les nuisances pour mieux les partager, mais il avertit qu'il sera fortement mobilisé et opposé à toute forme d'expérimentation nouvelle. Il pense que les problématiques dureront encore plusieurs années sur le site de Nantes Atlantique, puisqu'on annonce le renouvellement de la concession, dont on sait qu'elle durera 40 ou 50 ans. Globalement, il regrette qu'au plus haut niveau, on ne définisse pas de nouvelle stratégie aéroportuaire, qui permettrait de travailler sérieusement à définir un cahier des charges, un nouveau modèle économique, comme c'est le cas actuellement avec le ZAN, qui permet d'aménager en France un nouveau modèle économique d'aménagement du territoire. M. BEAUGÉ signale que dans ce domaine, les aménageurs sont prêts à cette mutation, regrettant que le secteur aéroportuaire rechigne. Il sait que le secteur aéroportuaire, à l'image de tous les autres, doit nécessairement embrasser cette modification écologique, que le gouvernement appelle pourtant de ses vœux. Au-delà de la présentation qui vient d'être faite, il craint que les impacts sanitaires et les nuisances sonores et environnementales continuent, et ce alors même qu'aucune étude n'a jamais été lancée sur le lac de Grand Lieu, le plus grand lac de plaine d'Europe, dont personne ne parle. M. BEAUGÉ précise que plusieurs dossiers de son territoire font l'objet d'une approche environnementale, dont celui du lycée de Grand Lieu, qui verra le jour en respectant l'environnement dans lequel il s'inscrira. De ce fait, il trouve aberrant qu'on continue à réfléchir la zone aéroportuaire en dehors de tout contexte ou de toute considération des enjeux de l'époque. Enfin, M. BEAUGÉ souhaite connaître les conditions et les raisons de la modification, en 2013, du point de virage qui, selon ses informations, est passé de Pont Saint-Martin vers la Chevrolière. Il pense qu'à décaler le point de virage d'une ville à l'autre, le dossier peut encore continuer longtemps. Avoir enfin une réponse sur cette question lui paraît important quand on parle à longueur de temps de concertation et de transparence.

M. BOBLIN rejoint ce dernier propos. Depuis 2013, les habitants de la Chevrolière subissent les nuisances des décollages face au sud, et ce sans concertation, sans transparence, sans consultation des communes pénalisées par cette modification. Après l'abandon du projet de Notre-Dame des Landes, le maintien de Nantes Atlantique, et compte tenu des impacts sur la santé de la population, la modification du point de virage a été sollicitée, les élus considérant qu'entre les 2 communes, certains espaces peu urbanisés pouvaient permettre le passage des avions. Le secrétaire d'État d'alors avait retenu cette demande et des études avaient été engagées. Les communes concernées ont pu être accompagnées et consultées sur les études en question, et les prévisions d'impact de la modification du point de virage ont été présentées. M. BOBLIN apprécie que la DGAC admette s'être trompée sur les procédures de décollage, la modélisation, et donc sur les impacts sur la population. Il a vu que les avions décollant au sud sont finalement allés beaucoup plus au sud que ce qui était projeté. M. BOBLIN signale que ce n'est pas nécessairement facile à vivre, puisqu'une expérimentation ratée

peut opposer les communes les unes aux autres, les populations, laissant le sentiment qu'on a joué aux apprentis sorciers quand, au contraire, il est toujours plus intéressant de mesurer les nuisances avant l'expérimentation, pour accélérer tout amendement éventuel. Le déport des avions s'est donc révélé beaucoup plus au sud, impactant de manière importante la population concernée. Malgré tout, les demandes de la commune de la Chevrolière n'étaient pas de favoriser ce déport, puisque comme dit précédemment, il existe un espace peu urbanisé pouvait accepter les survols. M. BOBLIN souligne que le ministre des Transports a annoncé un moratoire d'ici 2027 sur les trajectoires, pour prendre en compte les nuisances sur les populations métropolitaines face au décollage Nord. Mais cela fait de la commune de la Chevrolière une victime collatérale, puisque cela a nécessairement un impact sur les décollages face au sud. De même, la commune est victime de cette expérimentation, qui se révèle un échec. Malgré le moratoire, le maire de la Chevrolière demande qu'on puisse prendre le temps d'analyser la situation en prenant en considération les erreurs de modélisation, notamment en établissant des unités de mesure permanentes sur les communes impactées, car il entend que la commune de Saint Philbert de Grand Lieu soit impactée. Il faut poser méthodiquement les données sur la table pour réussir à établir des équilibres territoriaux, en partageant les éléments avec les élus locaux, les communes concernées et les populations.

M. BEAUGÉ indique que depuis le mois de mars, la commune de Saint Philbert est survolée quotidiennement par des avions à l'est, à l'ouest, au nord, au sud, ne semblant pas forcément respecter le couvre-feu, et ce après 25 ans sans aucun avion. Il aimerait donc comprendre ce qui se passé depuis le mois de mars, avec un ballet incessant d'avions qui survolent la commune. Alors qu'on lui a dit qu'on revenait au statu quo ante, il a l'impression que les choses ont changé et alors que la population n'a aucun moyen de contrer cela.

Puisque ce retour d'expérience est censé être mis à la disposition du plus grand nombre, et notamment de la DGAC, M. LEMASSON pense qu'il manque un volet, à savoir la méthodologie de comptage du nombre d'habitants au sol. C'est un sujet essentiel à aborder avec les services de l'État et les élus, sur la réalité de l'occupation des sols du territoire. Par ailleurs, M. LEMASSON note qu'il manque également les conclusions du groupe de travail technique, auquel il a participé, copiloté par la DGAC. Plusieurs prises de position des parties prenantes, dont les pilotes, ont été explicitées, indiquant clairement que la façon dont les choses avaient été imaginées ne pouvait pas être tenue. Cela transpire un peu dans la présentation précédente, mais ce n'est pas noté. Aussi, si ce retour d'expérience doit servir, il est impératif que toutes les conclusions partagées apparaissent dans le document final, pour éviter de réitérer une expérimentation infructueuse.

Rebondissant sur les propos de M. BEAUGÉ, M. RIOM indique que s'agissant du trafic, il ne comprend pas l'espace concerné. Il se dit ravi de voir que les projections correspondent aux mesures. Néanmoins, un avion fait du bruit, pollue, émet du CO2. La neutralité carbone est l'objectif de la France en 2050 et il s'agit aujourd'hui d'officialiser le fait qu'il y aura moins d'avions dans le futur. Il n'y a aucun autre choix. Certaines options existent, mais qui sont totalement dérisoires par rapport au trafic actuel. La diminution du trafic doit être posée explicitement dans les discussions. De ce point de vue, il est curieux de connaître le futur modèle économique du secteur de l'aviation, dans un monde avec moins d'avions. Ce sujet doit être au cœur des discussions de la CCE relativement au cahier des charges, puisque le futur concessionnaire devra nécessairement diminuer le volume d'affaires, le nombre d'avions, le tout en atteignant la neutralité carbone, et alors même qu'aucune technologie n'en est aujourd'hui capable dans l'aviation. M. RIOM s'étonne de ce décalage entre les discours raisonnables aujourd'hui de la société sur le fait de prendre un peu moins l'avion ou de moins polluer et les discours de l'aérien, où l'environnement, la qualité de l'air, la neutralité carbone donnent l'impression de ne pas exister. M. RIOM pense qu'il faut trouver un espace de débat, pour ne pas passer à côté du sujet.

M. LENORMAND pense que prétendre qu'il n'y a pas d'évolution technologique dans l'aéronautique, c'est méconnaître les évolutions actuelles de l'industrie aéronautique. De nombreuses nouvelles solutions arrivent, avec des avions plus silencieux notamment, dont certains sont utilisés par plusieurs compagnies sur l'aéroport de Nantes. Il existe des solutions pour décarboner, avec certains projets de carburant de synthèse. L'avion à hydrogène avance. Tout cela constitue des axes de travail. Il y a en effet la protection des populations, avec des avions moins bruyants et la décarbonation. De fait, l'aéronautique dans 20 ans sera radicalement différente d'il y a 30 ans. Ces évolutions pourront être présentées.

M. FERREIRA ne prend pas le pari sur ces délais. Pour lui, dans 20 ans, le domaine aéronautique n'aura pas radicalement changé. L'ADEME a publié une étude concernant l'impact technique mais qui s'accompagne aussi d'un changement des comportements. Une stratégie nationale permettrait de réfléchir, non pas à l'échelle d'un aéroport, mais à l'échelle d'un grand territoire, voire de la France. Il entend qu'on puisse tenir des discours sur les évolutions technologiques, dont certaines ont déjà été intégrées dans plusieurs projections de 2013, où la DGAC disait qu'il était possible de maintenir l'aéroport en l'état tout en intégrant un bouleversement du trafic. Il souhaite donc temporiser les discours positifs sur les progrès techniques. Par ailleurs, il se réjouit de voir que les conclusions de la réunion technique de l'expérimentation ont été intégrées. Comme M. BEUGÉ, M. FERREIRA se dit humble sur les informations relatives au domaine acoustique. Aussi, avoir un éclairage scientifique sur le domaine pourrait être intéressant. Par ailleurs, concernant la comparaison entre les données mesurées et les données modélisées, et le choix de se concentrer sur les observations en cas d'anomalie, il ajoute qu'en matière d'aéroport, on ne peut se contenter des données mesurées, les extrapolations étant nécessaires.

Pour M. RAVIER, il y a tout de même des évolutions techniques significatives. Il ajoute que les approches satellitaires seront obligatoires en 2030, qui permettent un rétrécissement énorme des chevelus. Actuellement, ces derniers sont compacts en approche, même si au décollage, ils sont très étalés. Quand les approches satellitaires seront déployées, les chevelus seront plus étroits, permettant une évolution de trajectoires plus sereine.

M. RIOM retient la proposition de croiser la question du développement technologique avec la question du nombre de vols. Il ne souhaite pas néanmoins qu'on mente sur l'évolution technologique, car il rappelle qu'une croyance excessive en l'évolution technologique pour résoudre la crise climatique est une forme de climato-scepticisme. Il indique simplement que les objectifs de décarbonation pour 9 ou 11 millions de passagers nécessiteraient la construction de plusieurs centrales nucléaires alentour pour produire l'hydrogène nécessaire. Il pense qu'il faut avoir une discussion sérieuse et étayée scientifiquement sur le sujet technologique, pour établir un vrai plan de décarbonation de l'aéroport, en dehors de toute science-fiction. En l'état des éléments qu'il a à sa disposition, M. RIOM pense que cela passe forcément par une diminution drastique du nombre de passagers.

Mme IMPÉRIALE imagine que si l'arrêté interdisant les vols nocturnes avait été respecté, ce genre de discussion n'aurait plus lieu dans l'instance. Elle admet que des innovations sont attendues et partage aussi l'idée que ce n'est pas suffisant. Mais l'interdiction des vols nocturnes était un minimum respectable. Il y a un an et demi, les compagnies aériennes étaient d'accord pour faire respecter la loi et le couvre-feu. Aujourd'hui, ce n'est pas vraiment le cas, aboutissant aux discussions du jour, où la confiance en la technologie, dont les applications sont pourtant lointaines, est brandie, tout comme les doutes qu'on lui oppose. Mme IMPÉRIALE est encore confiante, mais elle espère aujourd'hui simplement que la loi sera respectée, pour relancer la discussion.

M. OTHEGUY prend acte du retour d'expérience qui vient d'être fait.

6. Perspectives de travail 2024

M. OTHEGUY propose très rapidement de balayer les perspectives de travail 2024. En matière d'impact sur la santé, une étude devrait avoir lieu, qui est en cours de définition avec l'ARS. Il semble raisonnable que la CP CCE soit mobilisée, pour en assurer le suivi. Il met cette décision au vote.

Le CP CCE reçoit à l'unanimité le mandat pour travailler sur ce dossier.

Sur le PPBE, M. OTHEGUY rappelle la décision du CP CCE de juin 2023 de travailler à l'élaboration du PPBE 2025-2029 de l'aéroport au sein d'un groupe de travail PPBE dédié, dont la composition correspond au CP CCE. Une première réunion de ce GT PPBE se tiendra le mercredi 20 décembre prochain de 16 h à 18 h en préfecture.

Sur le PPBE, mandat est également donné au CP CCE, la mesure est adoptée à l'unanimité.

M. OTHEGUY aborde les bilans et perspectives des mesures de bruit, et laisse la parole à Mme PODEVIN.

Sur les mesures de bruit, Mme PODEVIN propose de présenter un état d'avancement du dossier lors de la prochaine séance. Elle en profite pour rappeler que le bulletin trimestriel sur le bruit est transmis régulièrement aux membres de la CCE, et disponible sur le site Internet.

M. LEMASSON alerte l'ensemble des membres de la CCE sur le fait qu'il dépose régulièrement des réclamations, au regard du non-respect des trajectoires, et que les réponses apportées sont relativement sibyllines. L'exploitant lui répond somme toute logiquement, et M. LEMASSON s'oriente vers la DGAC, qui est en capacité de répondre, mais aucune suite n'est jamais donnée. Il y a donc selon lui une nécessité d'assurer une vraie transmission et de donner les bonnes explications aux réclamations.

M. OTHEGUY prend note de la remarque et propose de clôturer la séance pour laisser place à la présentation du rapport public de l'ACNUSA aux membres de la CCE.

La séance est levée à 11h49.

Le président,



Pascal OTHEGUY