

Un aéroport pour répondre aux besoins du Grand Ouest

Comment prendre en compte une situation en évolution ?

Quelle protection des riverains face au bruit ?

■ Session du 29/06/2021

■ Contribution réalisée par le groupe de travail intercommission spécifique, dont le rapporteur est M. Patrice Pollono et l'animateur Yvic Kergroac'h

Entendues les interventions de Mme Anne BLANCHE (MEDEF et CCIR), MM. Jean-Pierre GAUTIER (CFDT), Olivier MORIN (CPME), Gilles LATOURNERIE (CFTC), Eric GIRARDEAU (U2P et chambre de métiers), Gérard ALLARD (UFC que choisir), Véronique CRÉNO (CFE-CGC), Didier ROBERT (CGT),

85 votants : 82 pour, 0 contre, 3 abstentions.



TABLE DES MATIERES

Table des matières	2
Synthèse	4
Le contexte : une contribution de 2019 au débat public, à actualiser	5
1. Un aéroport au service du Grand Ouest	6
1.1. Un aéroport pour le développement du territoire	6
1.2. Un aéroport qui favorise l'emploi.....	7
1.3. Un nombre significatif de vols non commerciaux.....	8
2. La pandémie due au covid 19, des conséquences à court terme, accélérant une évolution du modèle économique ?	8
2.1. Une forte baisse du trafic de passagers	8
2.2. Des conséquences sur le secteur aéroportuaire.....	9
2.3. Des conséquences sur les compagnies aériennes	9
2.4. Des capacités d'investissement limitées par la crise	10
2.5. Des transitions en matière de modèle économique de l'aviation	11
2.6. Des atouts pour la reprise du trafic à Nantes Atlantique	12
3. Un impératif : diminuer et compenser les nuisances	13
3.1. Les conséquences de l'activité de Nantes Atlantique sur la santé ...	13
a) Des conséquences du bruit sur la santé.....	13
b) Des émissions de polluants, limitées selon Air Pays de la Loire	14
3.2. Une limitation de vols prévue par le projet de loi « climat et résilience »	15
3.3. Les décisions concernant la desserte terrestre de l'aéroport	16
4. Le plan de prévention du bruit dans l'environnement (PPBE)	18
4.1. Description du PPBE	18
4.2. Les actions pour réduire le bruit à la source	20
a) L'engagement volontaire des compagnies aériennes.....	20
b) La mise en place d'une politique commerciale vertueuse.....	20
4.3. Les mesures d'indemnisations et de soutien des riverains et des collectivités	21
a) L'indemnisation de droit commun.....	21
b) Le soutien complémentaire de l'Etat spécifique à Nantes Atlantique pour l'aide à l'insonorisation des logements et des équipements	25
c) Le droit de délaissement.....	26
d) L'aide à la revente	27
e) L'aide à la mise aux normes actuelles d'insonorisation	29
f) La relocalisation d'équipements publics	29
g) La révision du plan d'exposition au bruit de Nantes	30

h)	Commentaires généraux sur les mesures de soutien : des dispositifs restrictifs, et un soutien nécessaire pour le montage des dossiers	30
4.4.	Les mesures relative à l'accès des avions à l'aéroport	32
a)	L'allongement de 400 mètres vers le sud de la piste existante de NA ..	32
b)	Le relèvement de l'altitude de survol de Saint-Aignan de Grand Lieu (décalage du seuil de piste 03).....	32
c)	La modification des trajectoires d'approche pour les atterrissages face au sud	33
d)	La modification envisagée des trajectoires de décollage face au sud pour éviter La Chevrolière.....	33
4.5.	L'instauration d'un couvre-feu entre minuit et six heures	34
4.6.	Des études et des consultations à mener.....	37
a)	Étude des impacts environnementaux et sanitaires de NA (étude d'impact du projet de réaménagement)	37
b)	Information des parties prenantes au travers du comité de suivi des engagements de l'État et des collectivités territoriales	37
c)	Observation du bruit aérien au travers de l'observatoire de Nantes-Atlantique	37
d)	Information des collectivités sur l'évolution du bruit dans le cadre des instances de pilotage du projet	37
e)	Information du public sur l'évolution du bruit	37
f)	Une information nécessaire, et une concertation à mener tout au long du réaménagement.....	38
5.	Annexes	38
5.1.	La contribution du CESER des Pays de la Loire sur le projet de plan de prévention du bruit dans l'environnement	38
	Les actions pour réduire le bruit à la source	39
	L'engagement volontaire des compagnies aériennes.....	39
	La mise en place d'une politique commerciale vertueuse.....	39
	Les mesures d'indemnisations et de soutien des riverains et des collectivités	40
	L'indemnisation de droit commun.....	40
	Le soutien complémentaire de l'Etat spécifique à Nantes Atlantique pour l'aide à l'insonorisation des logements et des équipements.....	40
	Le droit de délaissement et l'aide à la revente	41
	La relocalisation d'équipements publics	41
	La révision du plan d'exposition au bruit de Nantes	42
	Commentaires généraux sur les mesures de soutien : des dispositifs restrictifs, et un soutien nécessaire pour le montage des dossiers	42
	Les mesures relatives à l'accès des avions à l'aéroport	43
	L'allongement de 400 mètres vers le sud de la piste existante de NA	43
	Le relèvement de l'altitude de survol de Saint-Aignan de Grand Lieu (décalage du seuil de piste 03)	43

La modification des trajectoires d'approche pour les atterrissages face au sud	44
La modification envisagée des trajectoires de décollage face au sud pour éviter La Chevrolière	44
L'instauration d'un couvre-feu entre minuit et six heures.....	44
Des études et des consultations à mener.....	45
5.2. La contribution du CESER des Pays de la Loire sur le projet d'arrêté de couvre feu	46
5.3. Les retombées économiques de l'aéroport sur le territoire	46

Synthèse

Le CESER donne son point de vue à l'occasion de la consultation publique sur le projet de plan de prévention du bruit dans l'environnement (PPBE) et sur le projet d'arrêté instituant un couvre feu nocturne sur l'aéroport de Nantes Atlantique. Il actualise à cette occasion la contribution qu'il avait votée en octobre 2019.

L'aéroport joue un rôle important pour le développement du territoire à la fois par les services rendus aux populations, et par ses retombées économiques, avec plus de 18 000 emplois générés, en particulier grâce aux compagnies qui y sont basées.

La crise sanitaire et économique a conduit à une chute du trafic en 2020, mais le CESER souhaite que les engagements pris par l'Etat et annoncés avant la pandémie soient respectés. Celui-ci doit assumer pleinement sa décision d'abandon du transfert de Nantes Atlantique vers Notre Dame des Landes, ainsi que l'indécision qui a duré pendant plusieurs années.

Des transitions pourront être observées après la crise sanitaire. A Nantes Atlantique, l'augmentation de l'emport (nombre de voyageurs par avion) permet d'augmenter le nombre de passagers en limitant l'augmentation du nombre de mouvements.

Concernant la desserte terrestre de l'aéroport, le CESER regrette que l'idée d'une halte sur le site de l'aéroport n'ait pas été retenue et souhaite que les projets prévus pour l'accessibilité en transport collectifs de l'aéroport arrivent rapidement à terme.

Le CESER regrette le retard pris dans l'élaboration du PPBE 2020 2024. Il regrette également que le PPBE ne se fixe pas comme objectif la diminution des nuisances sonores pour tous les riverains. Il rappelle que le PPBE devra être révisé à mi-vie (deux ans et demi après son adoption).

Le CESER propose enfin, en tenant compte des avis divers des organisations qui le composent, ses commentaires sur l'ensemble des 21 mesures prévues dans le PPBE.

Parmi ces commentaires, il souligne la nécessité du soutien complémentaire de l'Etat spécifique à Nantes Atlantique et d'un appui à la population pour le montage des dossiers.

Le CESER rappelle également la nécessité de l'engagement volontaire des compagnies notamment pour l'utilisation d'avions moins bruyants.

Enfin, il souhaite l'adoption rapide du nouveau plan d'exposition au bruit qui devra voir son périmètre élargi.

Concernant l'arrêté de couvre-feu, et sans se prononcer sur l'opportunité de sa révision ultérieure, le CESER approuve l'idée d'un couvre-feu entre minuit et six heures, avec possibilité pour les avions basés de revenir à Nantes Atlantique en cas d'incident ou de retard. La rédaction de l'arrêté sur les causes indépendantes de la volonté des compagnies devra être précisée pour sécuriser son application. Une évaluation régulière des vols nocturnes résiduels (nombre d'avions, cause...) devra être réalisée. Enfin, le CESER sera attentif aux mesures qui seront prises pour les salariés dont les emplois pourront être supprimés ou impactés suite au couvre-feu.

Le contexte : une contribution de 2019 au débat public, à actualiser

Le CESER s'est avant 2018 exprimé en faveur du transfert de l'aéroport de Nantes Atlantique à Notre Dame des Landes¹. Il a pris acte de la décision prise par l'Etat en 2018 d'abandonner ce projet.

Suite à l'annonce du contrat d'avenir conclu entre l'Etat et la Région, le CESER a proposé dans une contribution votée en mars 2018 des pistes pour ce contrat², avant de voter à l'unanimité en juin 2019 une contribution intitulée « Nantes Atlantique : quel aéroport pour répondre aux besoins du Grand Ouest ? » Cette contribution constituait la participation du CESER à la concertation organisée par la Direction générale de l'aviation civile préalablement au projet de réaménagement de l'aéroport de Nantes-Atlantique. Placée sous l'égide de la Commission nationale du débat public (CNDP), elle s'est déroulée du 27 mai au 31 juillet 2019. A son issue, l'État a annoncé sa décision sur les modalités de poursuite du projet et a pris des engagements au travers de 31 mesures. Une partie ces mesures a déjà été réalisée ou a fait l'objet d'annonces.

Depuis l'adoption de la contribution du CESER, d'autres événements sont intervenus qui conduisent à l'opportunité de retravailler sur ce sujet.

¹ Position rappelée notamment dans sa contribution sur le SRADDET de 2016

² [Propositions pour un « contrat d'avenir » Pays de la Loire - Etat - Conseil économique social environnemental](#)

La crise sanitaire et économique mondiale a indéniablement des effets immédiats pour l'aéroport : effets sur la possibilité et la propension des voyageurs à se déplacer, effets sur la capacité financière des acteurs concernés à réaliser des investissements notamment.

Par ailleurs, le projet de loi climat prévoit des mesures de limitation des vols qui pourraient concerner l'aéroport de Nantes Atlantique.

Enfin, alors que des annonces ont d'ores et déjà été faites suite aux engagements pris par l'Etat en 2019, deux consultations publiques sont lancées concomitamment par l'Etat, d'une part sur le projet de plan de prévention du bruit dans l'environnement (PPBE) et d'autre part sur le projet d'arrêté limitant les vols de nuit à Nantes Atlantique.

Le CESER, organisme représentant la société civile organisée en Région, souhaite apporter sa contribution à ces consultations et proposera donc ici même ses pistes de réflexion. Comme il l'a fait en 2019, le CESER n'a pas l'ambition d'apporter une expertise technique pointue, mais souhaite donner la vision à date des représentants de la société civile organisée en région, acteurs de leur territoire, dans leur diversité, pour faire de l'aéroport de Nantes Atlantique un équipement inséré le plus harmonieusement possible dans son environnement naturel et humain, au service de son territoire.

1. Un aéroport au service du Grand Ouest

1.1. Un aéroport pour le développement du territoire

Les constats qu'avaient faits le CESER en 2019 restent pleinement d'actualité. L'aéroport de Nantes Atlantique, avec 7,2 M de passagers en 2019, participe au développement économique et social du Grand Ouest de la France.

Il contribue à la compétitivité des entreprises du territoire, permettant les contacts entre les entreprises françaises et internationales grâce à plus de 100 destinations proposées (avant la crise covid), offrant un accès rapide à la première métropole de l'ouest et aux infrastructures de transport, notamment ferroviaires, et assurant de bonnes conditions pour le fret, dont le trafic a continué de croître en 2020 malgré la pandémie. Il permet le développement de l'industrie aéronautique locale.

Il favorise l'ouverture du territoire et de ses habitants vers l'étranger. Il facilite l'accès au Grand Ouest et participe à l'attractivité du territoire.

Auditionnés par le CESER, Cyril Girot, Directeur de l'aéroport, et Laurent Noirot-Cosson, Directeur Commercial et Marketing, ont souligné qu'à l'issue du premier confinement de 2020, la reprise du trafic s'est d'abord faite pour des voyages à but familial, ainsi que des retours d'étudiants partis à l'étranger. Ils y voient une confirmation du rôle joué au service des citoyens par l'aéroport.

Ils soulignent également le rôle qu'il a joué pendant la pandémie, permettant le transport de malades et d'équipements sanitaires.

De manière générale, l'aéroport joue un rôle en matière de sécurité sanitaire et de protection des populations.

Il participe également à l'activité touristique et peut contribuer à la notoriété du territoire ligérien.

Selon les précisions du Directeur de l'aéroport, L'aéroport est suffisamment attractif pour ne pas devoir donner lieu à des subventions directes pour les compagnies qui le desservent.

1.2. Un aéroport qui favorise l'emploi

L'aéroport génère 1,1 Md€ de valeur ajoutée, et environ 21 000 emplois en France selon l'exploitant³.

Les documents fournis par l'Etat (résumé non technique) à l'occasion de la consultation sur le projet de couvre feu donnent au plan régional le chiffre de 5 200 emplois directs, et un total de 18 300 emplois au total, pour un chiffre d'affaires total de 1 280 M€ (voir tableau en annexe 3).

L'activité de l'aéroport se base pour une grande part sur un nombre réduit de compagnies.

Cyril Girot, Directeur de l'aéroport, et Laurent Noirot-Cosson, Directeur Commercial et Marketing, indiquent que 80 % du trafic était avant la crise covid opéré à l'aéroport par 6 compagnies et que les 4 compagnies basées (Air France, Easyjet, Volotea et Transavia), réalisaient environ 70 % du trafic total.

Ils insistent également sur l'importance de disposer à Nantes Atlantique de compagnies basées. Les avions basés apportent à l'aéroport de la connectivité sur le territoire. Ils permettent sur une même journée d'assurer plusieurs liaisons vers des destinations différentes. MM. Girot et Noirot Cosson estiment qu'un avion basé

³ [Corporate | Aéroport Nantes Atlantique](#)

génère 30 à 35 emplois directs au minimum.

La fédération nationale de l'aviation marchande considère qu'un avion basé génère quatre fois plus d'emplois qu'un avion non basé⁴. Les compagnies qui ont leurs avions basés paient par ailleurs leurs impôts sur le territoire national.

1.3. Un nombre significatif de vols non commerciaux

On observe un nombre important (quoiqu'en forte diminution) de vols non commerciaux : près de 19 000 vols en 2016, soit 27 % des vols totaux, 5874 en 2019, soit 8,5 % des mouvements.

La nature des vols non commerciaux est très diverse : vols professionnels privés, transferts sanitaires, activité de l'aéroclub notamment.

Datant de 1920, l'activité de ce dernier est antérieure à l'arrivée de l'aéroport commercial. Elle joue un rôle dans la formation au pilotage et, selon Elisabeth Borne, Ministre chargée des transports, « contribue à maintenir l'excellence aéronautique française à son meilleur niveau »⁵. Elle est toutefois particulièrement forte en fin de semaine, accentuant les nuisances subies par les riverains, comme l'ont signalé au CESER Jean-Claude Lemasson, maire de Saint-Aignan de Grand Lieu, et Joël Sauvaget, président du COCETA⁶.

Le CESER considère qu'une réflexion pourrait être menée pour maintenir le nombre de vols non commerciaux à un niveau raisonnable, notamment en fin de semaine, et pour envisager, en lien avec l'association, la délocalisation de l'activité de l'aéroclub.

2. La pandémie due au covid 19, des conséquences à court terme, accélérant une évolution du modèle économique ?

2.1. Une forte baisse du trafic de passagers

Sans surprise, 2020 a vu chuter le trafic voyageurs à Nantes Atlantique de près de 68% : avec 2,3 millions de passagers en 2020, contre 7,2 en 2019, il se retrouve à un niveau équivalent à celui de 2006. La diminution du nombre de voyageurs est même de plus de 75 % pour les vols internationaux (qui représentent près de la moitié du trafic).⁷ Le nombre global de vols a diminué de 61,4 %.

⁴ [cfc64f85d3553dced6a8412d7496ec5f.pdf \(fnam.fr\)](https://www.fnam.fr/cfc64f85d3553dced6a8412d7496ec5f.pdf)

⁵ [Ne laissons pas Vinci expulser un aéroclub de l'aéroport de Nantes ! | Le Club de Mediapart](#)

⁶ Collectif des Citoyens Exposés au Trafic Aérien, association de défense des citoyens impactés par le bruit.

⁷ <https://www.aeroport.fr/view-statistiques/nantes-atlantique>

Les chiffres sont cohérents avec ceux d'autres aéroports français (par exemple, Charles de Gaulle a vu une baisse de 71 % du nombre de ses voyageurs).

Le trafic fret de l'aéroport n'a pas été touché par la pandémie, il était même en hausse de 11 % en 2020 par rapport à 2019⁸. Il avait en revanche diminué entre 2017 et 2018, passant de 11 600 à 8 800 mouvements, en lien avec l'activité d'Airbus. Le trafic fret était en 2020 inférieur de 15 % à celui de 2016.

Cette crise mondiale impacte également le trafic en 2021. Les prévisions sont évolutives, et en avril dernier, après avoir revu à la baisse ses prévisions, l'IATA (Association internationale du transport aérien) tablait pour 2021 sur une reprise au tiers du trafic de 2019 pour ce qui concerne le trafic aérien européen⁹. Au printemps 2021, le trafic voyageurs de Nantes Atlantique redémarrait mais restait encore au-dessous de 50 % du trafic normal, d'après Jean-Claude LAMOUREUX, représentant CGT des personnels interrogé par le CESER.

Selon Cyril Giroit, directeur de l'aéroport de Nantes Atlantique, les prévisions de retour du trafic voyageurs au niveau de 2019 se situeraient aux alentours de 2024-2025.

2.2. Des conséquences sur le secteur aéroportuaire

De tous les acteurs du transport aérien français, ceux qui ont payé le plus lourd tribut à la crise sanitaire semblent, comme l'indique le journal « Les Echos », être les aéroports et toutes les entreprises qui y travaillent¹⁰.

En avril 2021, dans un communiqué commun, les principales organisations professionnelles du secteur estiment que la chute du trafic a déjà fait disparaître 10 à 15 % des emplois soit près de 30 000 emplois dans les aéroports en France en 2020¹¹. Ils considèrent que d'ici à un an, ce sont encore 30.000 à 40.000 emplois qui pourraient disparaître. Il s'agit des emplois chez les concessionnaires et les sous-traitants (par exemple le nettoyage).

Des reconversions d'emplois seront à prévoir à l'avenir selon le rythme de la reprise du trafic.

2.3. Des conséquences sur les compagnies aériennes

De nombreuses compagnies aériennes font face à d'importantes difficultés.

<https://www.nantes.aeroport.fr/fr/bilan-annuel> et <https://www.aeroport.fr/view-statistiques/paris-charles-de-gaulle>

⁹ [L'Iata revoit en baisse sa prévision de trafic aérien pour 2021 \(latribune.fr\)](#)

¹⁰ [L'écosystème aéroportuaire français bat de l'aile | Les Echos](#)

¹¹ [Actualité : Communiqué de presse du 13 avril 2021 - Frappé par la crise, l'écosystème aéroportuaire a besoin d'un plan de soutien - Union des Aéroports Français \(www.aeroport.fr\)](#)

Premier transporteur aérien européen, la compagnie irlandaise Ryanair a subi une perte annuelle de l'ordre du milliard d'euros sur son exercice clos fin mars 2021. Plus de 80 % de ses vols ont été annulés en raison de la crise sanitaire. La compagnie à bas coûts dit cependant observer les premiers signes d'une reprise avec une hausse des réservations et affiche son optimisme, espérant une relance forte du trafic si les vaccins arrivent à bout de la pandémie d'ici à septembre 2021¹². En juillet 2020, La compagnie aérienne Hop!, filiale d'Air France, a annoncé la suppression de 1.022 postes équivalent temps plein, soit 40% de ses effectifs¹³.

Au plan international, l'IATA¹⁴ a recensé début 2021 une quarantaine de faillites de compagnies en 2020¹⁵. Son directeur Willie Walsh affirme que l'industrie aérienne ne récupérera pas ses capacités avant l'automne 2022 et que les compagnies aériennes seront beaucoup plus petites après la pandémie.¹⁶ Certaines prévisions envisagent même une reprise du trafic initial au plan international pour 2029¹⁷.

Jean-Claude Lamoureux, représentant CGT des personnels de l'aviation civile auditionné par le CESER, signale qu'à Nantes Atlantique, des compagnies ont demandé un étalement des taxes aéroport et de contrôle sur plusieurs années.

Il pourrait y avoir certains changements de comportement concernant les réunions professionnelles, l'usage de la visioconférence, devenu la règle pendant les périodes de confinement, pouvant offrir une alternative à certains déplacements sur la journée. Cette tendance reste à vérifier pour le long terme, certains déplacements professionnels restent nécessaires car l'échange humain est indispensable, notamment en matière commerciale.

2.4. Des capacités d'investissement limitées par la crise

La crise économique dégrade la situation financière des compagnies, mais aussi celle de l'ensemble des acteurs du secteur de l'aviation. En avril 2021, l'écosystème aéroportuaire aurait déjà perdu entre 10 et 15 % de ses effectifs.

La crise économique pourrait impacter les capacités d'investissement du futur concessionnaire à partir de 2022, ainsi que des collectivités locales et de l'Etat. Les investissements résultent en tout état de cause des décisions des responsables politiques en place en fonction des objectifs et engagements économiques, sociaux et environnementaux régionaux, nationaux, internationaux.

¹² [Covid : Ryanair publie une perte record | Les Echos](#) et [Ryanair: perte annuelle record mais optimisme pour la reprise - France 24](#)

¹³ [Nantes : le choc après l'annonce de 1.000 suppressions d'emplois chez Hop! \(francebleu.fr\)](#)

¹⁴ Association du transport aérien international

¹⁵ [Compagnies aériennes : les gagnants et les perdants de la crise du Covid \(marianne.net\)](#)

¹⁶ [IATA Chief Says Airlines Will Not Recover All Lost Capacity | TravelPulse](#)

¹⁷ « Que Choisir », mai 2021

Ceci pourrait conduire à la tentation de limiter les investissements prévus dans le contrat d'avenir.

Le CESER souhaite cependant que les engagements annoncés avant la pandémie soient respectés comme prévu.

2.5. Des transitions en matière de modèle économique de l'aviation

Selon Marc Ivaldi, directeur d'études à l'EHESS et ancien président de l'ITEA¹⁸, « Globalement, les petites compagnies low-cost risquent de beaucoup souffrir. Elles n'ont pas assez de marge pour passer le cap. La disparition de compagnies low cost va permettre à de grandes compagnies comme Air France et Lufthansa de développer plus rapidement leur 'middle cost', comme Transavia, en utilisant les créneaux d'atterrissages vacants. »¹⁹

La hausse des tarifs des vols pour les passagers est également évoquée par le PDG de Ryanair : Michael O'Leary a averti sur la BBC que si les tarifs resteraient bas cet été, ils pourraient s'envoler l'an prochain, "particulièrement pendant les longs week-ends lors de jours fériés ou les vacances scolaires", au regard d'un nombre de sièges inférieur de 25% comparé à avant la pandémie²⁰.

Sur Nantes Atlantique, Cyril Girot, directeur de l'aéroport, signale que l'on assiste à une évolution du modèle économique des compagnies. On observe une augmentation de l'emport (nombre de passagers par avion), et une rationalisation des fréquences, permettant de transporter plus de passagers sans augmenter de manière aussi forte le nombre de vols. **Cette tendance déjà observée par le CESER en 2019 se confirme.**

L'emport moyen des vols commerciaux à l'aéroport de Nantes est passé d'environ 94 en 2016²¹, à 115 en 2019. Ce qui a permis de passer de 4,7 à 7,2 millions de passagers sur cette période (hausse de 53 %), alors que le nombre de vols commerciaux a augmenté de « seulement » 25 %²². Le nombre total de mouvements a même très légèrement diminué sur cette période.

¹⁸ International *Transportation Economics Association*, *association internationale*

¹⁹ <https://www.marianne.net/economie/economie-internationale/compagnies-aeriennes-les-gagnants-et-les-perdants-de-la-crise-du-covid>

²⁰ [Ryanair: perte annuelle record mais optimisme pour la reprise - France 24](#)

²¹ Calcul à partir des données disponibles sur le site de l'union des aéroports français, en considérant qu'un vol non commercial est occupé par 3 passagers en moyenne

²² [Union des Aéroports Français \(www.aeroport.fr\)](http://www.aeroport.fr)

A titre d'exemple, MM. Girot et Noiroit Cosson indiquent au CESER que la compagnie Volotea a renouvelé sa flotte en optant pour avions de type Airbus A320 néo permettant d'augmenter sa capacité dans un avion de 15% et présentant en même temps l'avantage d'être nettement moins bruyants et polluants.

Par ailleurs, on observe une tendance à la segmentation de l'offre entre des compagnies restant dans un modèle « ultra low cost », comme Ryanair, et des compagnies qui montent en gamme, à l'image de Easyjet, Transavia et Volotea.

2.6. Des atouts pour la reprise du trafic à Nantes Atlantique

Lors de l'été 2020, la reprise a été progressive avec 40 destinations offertes au départ de Nantes au lieu de 120 l'année précédente. L'offre d'été a rencontré la demande. Au printemps 2021, le trafic voyageur restait encore au-dessous de 50 % du trafic normal, d'après Jean-Claude Lamoureux, représentant CGT des personnels interrogé par le CESER. Cyril Girot, directeur de l'aéroport, souligne que la limitation à la reprise du trafic vient des interdictions d'entrer dans certains pays.

L'aéroport de Nantes dispose d'atouts spécifiques. La contribution qu'avait réalisée le CESER en 2019 pointait la spécificité de vols majoritairement « moyens courriers ». L'aéroport propose des dessertes transversales province-province. Ces destinations sont celles qui peuvent redémarrer le plus rapidement en fin de pandémie. Les vols longs courriers pourraient connaître un redémarrage plus lent que les vols domestiques et internes à l'Europe, la situation épidémique restant critiques dans certaines parties du monde. Les grands aéroports internationaux sont plus touchés par la situation sanitaire mondiale.

Par ailleurs, les petits aéroports n'ont pas nécessairement la clientèle suffisante pour faire face à l'augmentation de l'emport. Ils n'auront pas les moyens d'assurer une augmentation de fréquence, nécessaire pour permettre de satisfaire la clientèle professionnelle qui souhaite réaliser des allers-retours dans la journée.

A l'inverse, on constate que les commandes d'avions neufs privilégient des avions de capacité limitée permettant d'effectuer des vols longs courriers (à l'image de l'Airbus A321 XLR qui transporte 200 passagers sur plus de 10 heures de vol). Ceci peut laisser présager le développement de liaisons internationales au départ des aéroports de province, au détriment des hubs internationaux²³.

²³ <https://www.laquotidienne.fr/voyage-en-avion-vers-la-fin-du-modele-hub-des-compagnies/>

Le trafic de Nantes Atlantique devrait reprendre des couleurs cet été. À partir de la mi-juin 2021, soixante-quatorze destinations vers vingt pays sont annoncées depuis la plateforme aéroportuaire de l'agglomération nantaise.²⁴

Il est donc très probable que le trafic de Nantes Atlantique retrouvera, voire dépassera, le nombre de passagers d'avant crise, au moins à moyen terme (7 à 8 ans). Le nombre de vols pourrait augmenter à un rythme moins important grâce à l'augmentation de l'emport (le nombre de passagers par avion), confirmant la tendance déjà observée avant la crise.

Par ailleurs, la très forte diminution des vols pendant plusieurs mois a conduit à une diminution du bruit qui a été appréciée par les populations riveraines. La relance du trafic risque d'accentuer le mal être qu'elles vivent face au bruit.

Dans sa contribution de 2019, le CESER avait indiqué la nécessité de définir une stratégie pour l'avenir de l'aéroport de Nantes, et son modèle de développement pour le long terme. La pandémie peut offrir l'occasion d'approfondir cette réflexion.

3. Un impératif : diminuer et compenser les nuisances

Le CESER avait largement évoqué cet impératif dans sa contribution de 2019, il revient dans la présente contribution sur les évolutions intervenues depuis.

3.1. Les conséquences de l'activité de Nantes Atlantique sur la santé

a) Des conséquences du bruit sur la santé

Une étude épidémiologique (DEBATS - Discussion sur les Effets du Bruit des Aéronefs Touchant la Santé) a été lancée pour évaluer les conséquences sanitaires du transport aérien, sur un temps long, basée sur trois aéroports français (Paris Charles de Gaulle, Toulouse et Lyon Saint-Exupéry). Les résultats sont parus en 2020, et corroborent les résultats d'autres aéroports européens. L'étude conclut à ce que l'augmentation de l'exposition au bruit des avions est associée à des effets délétères sur les systèmes endocrinien et cardiovasculaire, avec une mortalité plus élevée par maladie cardiovasculaire. Des effets sont également recensés sur l'état de santé perçu, la santé psychologique, la quantité et la qualité du sommeil²⁵.

²⁴ Aujourd'hui en France, 31/05/2021

²⁵ [RAPPORT AST de l'Anses relatif à la réalisation d'une synthèse des connaissances scientifiques concernant les effets sur la santé liés à l'exposition au bruit issu du trafic aérien \(villeaeroport.fr\)](https://villeaeroport.fr)

Ainsi, pour une augmentation de l'exposition au bruit des avions de 10 dB(A), le nombre de maladies cardiovasculaires augmente de 18 % et celui des infarctus croit de 28 %. L'étude note également un risque de détresse psychologique augmenté de 80 % chez les participants qui ont été sondés et qui se déclarent légèrement gênés par le bruit des avions et multiplié par 4 chez ceux qui déclarent être fortement gênés, par rapport à ceux qui ne sont pas du tout gênés. Enfin, pour une augmentation du niveau de bruit des avions de 10 dB(A) ou de 10 événements de bruits d'avions, le risque de dormir moins de six heures par nuit est accru de 10 à 80 %. Certains effets du bruit sur la santé, le risque d'hypertension notamment, seraient présents uniquement chez les hommes.

Le projet de plan national santé environnemental prévoit d'associer rénovations énergétique et acoustique dans le logement social et les bâtiments autour des aéroports. Ainsi, pour le secteur aérien, il prévoit de renforcer les informations données aux riverains des plateformes aéroportuaires et de mettre en place des dispositifs d'accompagnement à la réalisation de travaux alliant rénovation thermique et acoustique, en commençant sur le périmètre de deux aéroports dotés d'un plan de gêne sonore (Orly et Toulouse).

Le CESER considère que des actions en ce sens pourraient également être mises en œuvre pour Nantes Atlantique.

b) Des émissions de polluants, limitées selon Air Pays de la Loire

Parmi les autres conséquences sur la santé de l'aéroport figurent les émissions de polluants. La qualité de l'air peut être affectée localement par :

- les avions à l'atterrissage, au décollage, et lors du roulage au sol ;
- les activités aéroportuaires (centrale thermique, stockage de carburant,...) ;
- le trafic routier induit.

L'ACNUSA affiche sur son site Internet la liste des principaux polluants et leurs sources²⁶.

L'Autorité de contrôle des nuisances aéroportuaires (ACNUSA) est une autorité administrative indépendante chargée de contrôler l'ensemble des dispositifs de lutte contre les nuisances générées par le transport aérien et le secteur aéroportuaire. Elle peut émettre des recommandations sur toute question relative aux nuisances environnementales sur et autour des aéroports. Elle doit également satisfaire à un devoir d'information et de transparence notamment vis à vis des riverains et elle dispose de pouvoirs spécifiques sur 14 principales plateformes, et d'un pouvoir de sanction à l'encontre des compagnies aériennes.

²⁶ [Pollution avion : pollution atmosphérique avions et activités aéroportuaires | ACNUSA](#)

Depuis 2009, Aéroports du Grand Ouest, l'exploitant de la plateforme aéroportuaire de Nantes-Atlantique confie à Air Pays de la Loire la surveillance de la qualité de l'air dans l'environnement et au sein de celle-ci. La liste des polluants évalués est fixée réglementairement.

Celle-ci donne lieu à la conclusion que l'environnement atmosphérique de la plateforme est typique d'une zone périurbaine²⁷. Les niveaux en polluants mesurés respectent les valeurs légales actuellement en vigueur et sont jugés faibles à très faibles.

Auditionné par le CESER, Jean-Claude Lemasson, maire de Saint-Aignan de Grand Lieu, indique qu'une station de mesure sera installée dans le bourg de sa commune pour compléter les mesures jusqu'à présent réalisées par Air Pays de la Loire et objectiver les retombées signalées par certains riverains.

Il n'y a pas à ce stade de problème majeur signalé par Air Pays de la Loire concernant la qualité de l'air à Nantes Atlantique. Les données devront naturellement être réactualisées suite au réaménagement de l'aéroport alors que le trafic augmentera probablement. La hausse prévisible du trafic aérien pourrait le cas échéant avoir des conséquences sur les émissions de polluants. La diminution de l'accès en véhicule individuel au profit des transports collectifs, et/ou, pour les salariés du site aux modes doux, aura aussi des effets positifs.

3.2. Une limitation de vols prévue par le projet de loi « climat et résilience »

Lors de l'examen du texte de la loi climat en première lecture, le 10 avril 2021, l'assemblée nationale a voté la suppression de certaines lignes aériennes intérieures, en cas d'alternatives en train de moins de 2 h 30.

Cette mesure emblématique du projet de loi climat vise à supprimer des liaisons entre Paris (Orly) et Nantes, Lyon ou Bordeaux, mais prévoit des exceptions pour les trajets en correspondance. Cette mesure a été contestée, pour des raisons différentes, certains la trouvant trop timide quand d'autres regrettaient la limitation par la loi du trafic aérien.

Dès la fin 2019, avant même l'épidémie Covid et la demande faite par l'État à Air France de supprimer les lignes sur lesquelles une alternative ferroviaire existe en moins de 2 h 30, la compagnie nationale a acté la suppression des trois rotations quotidiennes entre Nantes et Orly, assurées par sa filiale Hop !²⁸.

Rappelons toutefois que le trajet de la gare de Nantes à Orly avec un changement en gare de Massy demande pour les trajets les plus courts un peu plus de 2h30.

²⁷ [aéroport Nantes-Atlantique, évaluation de la qualité de l'air, campagne hiver 2020 \(airpl.org\)](#)

²⁸ [Loi Climat : la suppression des vols entre Paris Orly et Nantes est votée \(ouest-france.fr\)](#)

La suppression de liaisons entre Nantes et Orly, qu'elle se fasse de manière choisie ou imposée, renforce la nécessité d'améliorer la relation ferroviaire entre les Pays de la Loire et Orly.

Le CESER porte en particulier, en complément de la finalisation de l'axe TGV Massy-Valenton pour le contournement sud de Paris, la réalisation de la gare TGV de Pont de Rungis qui permettrait d'améliorer l'accès à l'aéroport d'Orly à l'horizon 2028-2030. L'amélioration de cet accès est également une nécessité pour les habitants de l'est et du nord des Pays de la Loire, qui se rendent plus rapidement à Orly qu'à Nantes Atlantique.

3.3. Les décisions concernant la desserte terrestre de l'aéroport

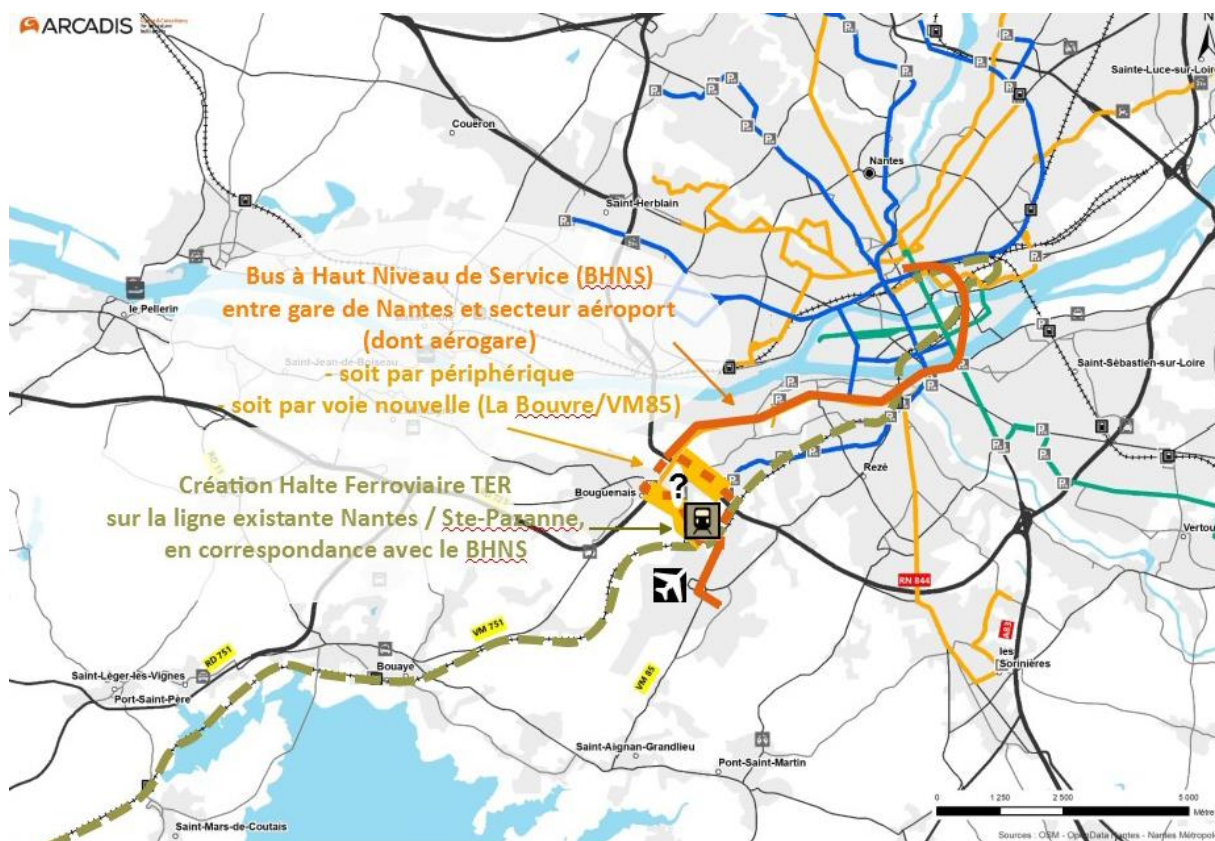
Lors de la signature du contrat d'avenir, il était précisé que l'Etat concourrait au schéma directeur d'accessibilité de Nantes Atlantique et de la zone industrielle et de recherche riveraine en transport en commun. Il participera ensuite aux travaux, une fois les options de desserte définies par les collectivités.

Prévu pour 2019, le scénario d'accessibilité prévoit un bus à haut niveau de service (BHNS) entre la gare de Nantes et le secteur de l'aéroport combiné à une halte ferroviaire sur la ligne Nantes-Pornic-Saint-Gilles – Croix de Vie.²⁹ La halte ferroviaire devrait permettre de rejoindre la gare de Nantes en 13 minutes (contre 20 minutes environ actuellement par bus express et en conditions normale de circulation), avec une fréquence de 30 minutes (contre 20 minutes pour le bus express actuellement). Du fait des délais nécessaires pour les études préalables, la Région envisage une ouverture aux environs de 2030.

La fréquence ferroviaire sera limitée par l'infrastructure à une voie de circulation sur la majeure partie du trajet vers la gare de Nantes.

²⁹

https://www.google.com/url?sa=t&rct=j&q=&esrc=s&source=web&cd=&cad=rja&uact=8&ved=2ahUKewiH2Z62sezwAhXQAmMBHfZLC7AQFjAAeqQIAxAD&url=https%3A%2F%2Fentreprises.tan.fr%2Fschema-directeur-daccessibilite-du-secteur-de-laeroport-nantes-atlantique&usq=AOvVaw1J_Z3a3yaWfnrdK9hk-h80



Une desserte de l'aéroport attractive en transport collectif est indispensable, alors que le nombre de voyageurs devrait sur le moyen terme augmenter. Elle est nécessaire d'un point de vue environnemental pour limiter l'usage de l'automobile, générateur d'une part importante de la pollution atmosphérique sur le site³⁰, d'un point de vue pratique pour les usagers de l'infrastructure, en leur permettant de laisser leur véhicule à leur domicile, mais également d'un point de vue de sécurité. Actuellement, le trafic automobile est important aux abords de l'aéroport, pour desservir l'aéroport ainsi que les entreprises avoisinantes. Aux parkings officiels gérés par le concessionnaire s'ajoutent des parkings gérés par des entreprises externes, parfois moins chers pour les utilisateurs, mais nécessitant la mise en place de navettes. Il est indispensable d'assurer la sécurité routière aux abords de l'infrastructure, via des aménagements routiers, voire des contrôles réguliers de la vitesse des véhicules. Enfin, pour les salariés du site, l'accès via des modes doux doit être facilité (sécurisation des itinéraires, stationnements...).

Le CESER avait souhaité dans ses différentes contributions l'étude des conditions de la réalisation d'une desserte par tramway et/ou train.

Il prend acte de l'abandon de l'option du tramway, jugé trop coûteuse du fait du franchissement du périphérique à réaliser. Il note également le choix d'une halte sur la ligne ferroviaire actuelle, ce qui conduira les passagers à devoir

³⁰ Voir la contribution du CESER de 2019, pages 24 - 25

prendre une navette pour rejoindre l'aérogare. Le CESER regrette que l'idée d'une halte sur le site de l'aéroport n'ait pas été retenue et souhaite que les études pour la nouvelle halte, dont le démarrage est prévu à l'automne, puissent permettre une réalisation rapide des travaux.

Le CESER souhaite que les projets prévus pour l'accessibilité en transport collectifs de l'aéroport arrivent rapidement à terme. Trop de retard a déjà été pris. L'Etat devra donc assurer les financements promis sans imposer, comme cela a pu se faire sur Clisson Cholet par exemple, aux collectivités d'avancer sa part.

La halte ferroviaire et la ligne de BHNS devront permettre de desservir l'aérogare pour les voyageurs, mais aussi l'ensemble des entreprises de la zone aéroportuaire, et plus généralement pouvoir favoriser le transfert intermodal en entrée sud-ouest de l'agglomération. En particulier, la tarification de la section ferroviaire et de la ligne de bus devront être celle des lignes urbaines, pour permettre une fréquentation pour les voyageurs du quotidien. Des parkings relais devront également être prévus, ainsi que des rabattements pour les bus du sud Ouest de l'agglomération.

Enfin, le CESER souhaite voir dès maintenant étudier les améliorations possibles d'infrastructures permettant une amélioration de la fréquence de la desserte ferroviaire de l'aéroport (terminus technique, zone de croisement...).

La ligne ferroviaire Nantes Saint-Gilles – Pornic passe dans l'agglomération nantaise à proximité immédiate, voire le long de certaines habitations. L'augmentation des fréquences du TER aura des conséquences pour les riverains de cette ligne, comme le souligne notamment le COCETA.

Le CESER souhaite que la Région, en tant qu'autorité organisatrice des mobilités, ait une attention particulière aux innovations techniques qui permettront de limiter les nuisances sonores.

4. Le plan de prévention du bruit dans l'environnement (PPBE)

4.1. Description du PPBE

Le plan de prévention du bruit dans l'environnement (PPBE) 2020-2024 définit les actions locales à mettre en œuvre afin de prévenir et réduire, si nécessaire, le bruit dans l'environnement et de protéger les zones calmes. Ce dispositif vise donc une approche globale dans la lutte contre le bruit, en assurant une cohérence entre les différentes politiques.

Le projet de PPBE pour l'aéroport de Nantes-Atlantique, document de 120 pages, soumis à consultation publique au printemps 2021, dresse un bilan des actions mises en œuvre sur les dix dernières années. Pour la période 2020-2024, il liste ensuite de nouvelles actions qui seront mises en œuvre par les parties prenantes en vue de maîtriser les nuisances sonores et limiter la gêne ressentie par les riverains, en application des 31 mesures annoncées par l'État en 2019. Ces nouvelles actions traduisent les engagements pris par l'État à l'issue de la concertation publique préalable au réaménagement de l'aérodrome mené en 2019. Par ailleurs, le document rappelle un certain nombre d'informations techniques relatives au bruit et à sa mesure.

Le CESER regrette le retard pris dans l'élaboration du PPBE avec pour conséquence son adoption définitive prévue à la fin 2021, soit pratiquement à la mi-vie initialement prévue du plan. La pandémie a pu entraîner du retard, mais n'explique cependant pas tout, à l'heure d'internet et du développement des échanges à distance. Le CESER regrette également le délai avant que les travaux ne puissent commencer, à savoir début 2022 au plus tôt après que le nouveau concessionnaire aura été désigné, soit quatre ans après l'officialisation de l'abandon du projet de transfert vers Notre Dame des Landes.

Ce document, dont la première version a fait l'objet d'un avis défavorable de la Commission Consultative de l'Environnement (CCE) - et plus précisément des collèges des collectivités locales et des associations - en février dernier a fait l'objet de modifications de la part de l'Etat (des codicilles)

Ce projet amendé, après clôture de l'enquête publique le 29 juin 2021, pourra le cas échéant faire l'objet de modification avant son adoption définitive.

Le PPBE se donne un certain nombre d'objectifs, en visant à ne pas augmenter le nombre de personnes affectées par la forte gêne ou par de fortes perturbations du sommeil et, en tout état de cause, à limiter toute éventuelle augmentation à 10 %. Il part de la situation en 2019.

Le CESER regrette fortement que le PPBE ne se fixe pas comme objectif la diminution des nuisances sonores pour tous les riverains. Le CESER souligne que le point de départ choisi pour mesurer les conséquences du PPBE, a été fixé en 2019³¹ ce qui donne une situation initiale dégradée pour les riverains.

Pour améliorer et objectiver la connaissance du bruit subi par les habitants, Jean-Claude Lemasson, maire de Saint Aignan de Grand Lieu, souhaite l'installation de nouveaux points de mesures. Il souligne l'intérêt de l'installation de la quatrième station prévue sur sa commune.

De manière générale, le CESER considère que l'Etat doit assumer pleinement sa décision d'abandon du transfert de Nantes Atlantique vers Notre Dame des

³¹ PPBE, page 35

Landes, ainsi que l'indécision qui a duré pendant plusieurs années, laissant les acteurs, entreprises, associations et habitants dans une situation provisoire mais durable, dont les conséquences se voient aujourd'hui. Pour rappel, le Premier Ministre avait annoncé en 2018 des « compensations exemplaires » pour les communes et les riverains de l'aéroport.

Enfin, le PPBE devra être révisé à mi-vie, pour tenir compte de l'évolution de la situation post-covid, celle-ci étant difficile à déterminer à l'heure où le plan est écrit.

Dans le détail, le PPBE propose 21 actions que le CESER se propose de commenter.

4.2. Les actions pour réduire le bruit à la source

Il s'agit des mesures suivantes :

a) L'engagement volontaire des compagnies aériennes.

Le PPBE rappelle (mesure S1) les diverses initiatives qui ont été prises telles que la limitation volontaire des vols, le recours à des véhicules électriques...

Le CESER appuie ces mesures qui cependant auront une portée limitée.

Il soutient la demande de la commission consultative de l'environnement d'une action visant à limiter l'usage des appareils auxiliaires de puissance (APU) et des groupes électrogènes, en particulier via l'installation par l'aéroport de bornes électriques.

L'APU est un petit turboréacteur embarqué, situé en général à l'arrière du fuselage, qui permet à l'avion d'être autonome en escale pour l'air et l'électricité. L'utilisation des groupes auxiliaires de puissance (APU) embarqués à bord des aéronefs lors du stationnement et du roulage impacte la qualité de l'air locale et le niveau sonore à proximité de l'aéronef. Des mesures de limitation existent sur les aéroports franciliens.³²

b) La mise en place d'une politique commerciale vertueuse

³² [Qu'est ce qu'un APU \(Auxiliary Power Unit\) ? . Autorité de Contrôle des Nuisances Aéroporutaires \(acnusa.fr\)](https://www.acnusa.fr/)

Le nouveau concessionnaire devra mettre en place une politique commerciale favorisant les avions les moins polluants et à la performance acoustique la plus élevée (mesure S2).

Cette mesure s'ajoute à l'interdiction des avions les plus anciens (classés au chapitre 2), depuis 2018³³.

Le CESER accueille positivement cette action qui est déjà mise en place partiellement via une modulation sur la redevance d'atterrissage selon les groupes acoustiques des avions³⁴. Le tarif devra prendre en compte les frais induits par la gestion de l'aéroport.

Le CESER avait dans sa contribution de 2019 plaidé pour une réflexion sur le modèle de développement de Nantes Atlantique à moyen et long terme, notamment en étudiant les possibilités de report de certains trafics plus particulièrement sur l'aéroport de Rennes, et en réservant à terme l'accès à l'aéroport aux avions les moins bruyants. Le report sur l'aéroport de Rennes du trafic passagers ne semble pas d'actualité à ce jour.

Auditionnés par le CESER, Cyril Girot et Laurent Noiro-Cosson soulignent l'engagement volontaire de nombreuses compagnies pour limiter les conséquences environnementales de leur activité, par l'augmentation de l'emport et par l'utilisation d'avions moins bruyants. Cet engagement fait partie de la stratégie marketing des compagnies.

Le CESER souligne que la réduction des nuisances sonores passe aussi par le progrès technologique qui permet d'améliorer les performances des avions, en matière de bruit comme d'émission de polluants. L'aéroport de Nantes doit être précurseur sur ces innovations en incitant au renouvellement des flottes, tant par l'enjeu que représente le réaménagement aéroportuaire à proximité de la ville que par l'ancrage territorial de la filière aéronautique portée par Airbus, en pointe sur ces technologies. A terme, les nouvelles motorisations seront donc un moyen efficace de réduire les nuisances, tout en maintenant l'activité aérienne.

4.3. Les mesures d'indemnisations et de soutien des riverains et des collectivités

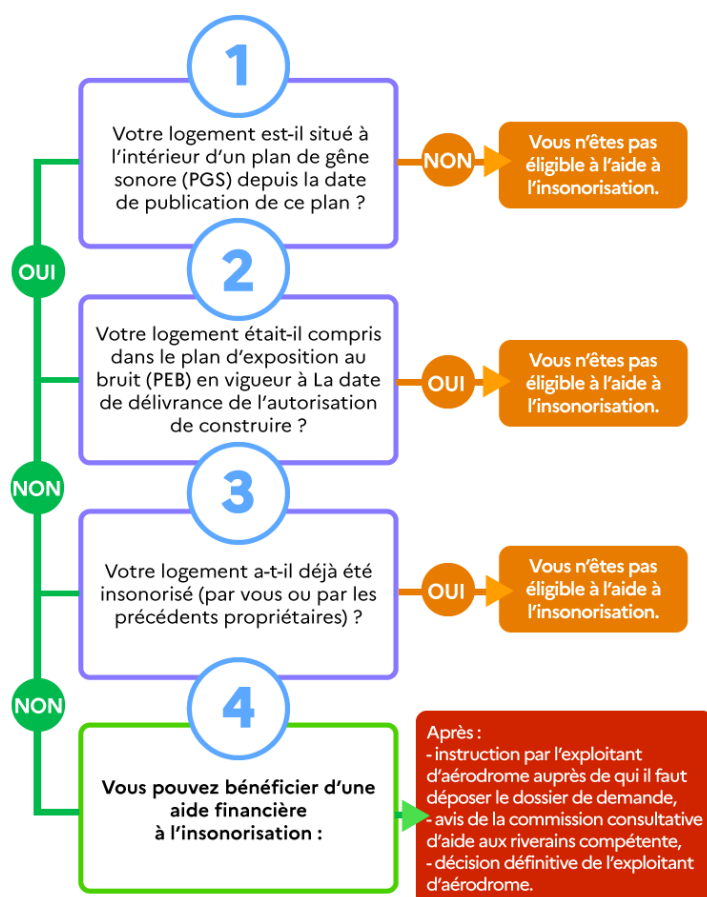
a) L'indemnisation de droit commun

³³ [Article 2 - Arrêté du 3 septembre 2018 modifiant l'arrêté du 24 avril 2006 portant restriction d'exploitation de l'aérodrome de Nantes-Atlantique \(Loire-Atlantique\) - Légifrance \(legifrance.gouv.fr\)](#)

³⁴ [brochure tarifs services publics aeroportuaires nantes au 01 04 2019.pdf](#)

L'indemnisation des travaux d'insonorisation est réalisée dans le droit commun par la taxe sur les nuisances sonores aériennes, perçue par les exploitants aéroportuaires auprès des compagnies.

Cette aide répond à un certain nombre de critères, en particulier la nécessité de résider à l'intérieur de la zone définie par le plan de gêne sonore (PGS), et s'applique aux abords de 11 aéroports français³⁵.



Le mécanisme d'aides – Source : [Aide à l'insonorisation des logements autour des aéroports | Ministère de la Transition écologique \(ecologie.gouv.fr\)](#)

Le soutien à l'insonorisation s'accompagnera de réunions d'information.

Le plan de gêne sonore délimite les zones dans lesquelles les riverains peuvent bénéficier d'une aide à l'insonorisation de leur logement. Il a été mis en place le 1^{er} juillet 2019.

³⁵ (Bâle-Mulhouse, Beauvais-Tillé, Bordeaux-Mérignac, Lyon-Saint-Exupéry, Marseille-Provence, Nantes-Atlantique, Nice-Côte d'Azur, Paris-Charles de Gaulle, Paris-Orly, Paris Le Bourget, Toulouse-Blagnac.)

Le projet de plan de prévention et d'exposition au bruit (PPBE) prévoit une augmentation de la TNSA (action P1) qui a été mise en œuvre postérieurement à sa rédaction en janvier 2021. Son montant a déjà été pour l'aéroport de Nantes Atlantique portée de 10 € à 20 € le 1er juillet 2019 puis à 30 € le 18 janvier 2021.

La TNSA est assise sur le logarithme décimal de la masse maximale au décollage des aéronefs, exprimée en tonnes. Des coefficients de modulation prennent en compte, dans un rapport de 0,5 à 120, l'heure de décollage et les caractéristiques acoustiques de l'appareil.

Le tarif de la taxe applicable sur chaque aéroport est compris entre la valeur inférieure et la valeur supérieure du groupe dont il relève. Il est fonction du besoin de financement sur chaque aéroport, tel qu'il résulte notamment des aides à accorder en application de la réglementation en vigueur, de l'évolution prévisible des plans de gêne sonore et de celle des coûts d'insonorisation.

Les trois groupes sont les suivants :

- les aéroports de Paris-Charles-de-Gaulle, Paris-Orly et de Paris-Le Bourget, et Nantes, pour lesquels les tarifs de la TNSA sont compris entre 27 et 40 euros;

AÉRODROMES	TARIF (en euros)
Nantes-Atlantique	30,00
Paris-Charles de Gaulle	27,00
Paris-Le Bourget	40,00
Paris-Orly	33,00

- l'aéroport de Toulouse-Blagnac, pour lequel le tarif de la TNSA est de 20 euros ;
 - les autres aéroports pour lesquels la TNSA est due à un tarif inférieur à 6 euros³⁶.

On voit donc que Nantes Atlantique a une TNSA dont le montant est nettement

³⁶ [Projet de loi de finances pour 2021 : Écologie, développement et mobilité durables \(senat.fr\)](#) – depuis les montants figurant sur la section 1 bis du chapitre 2 du titre 2 de la 2^{ème} partie du livre premier de l'annexe 4 du code général des impôts consultable sur : [Section I bis : Taxe sur les nuisances sonores aériennes \(Articles 158 à 159 bis\) - Légifrance \(legifrance.gouv.fr\)](#) ont été modifiés par l' [Arrêté du 18 janvier 2021 modifiant le tarif de la taxe sur les nuisances sonores aériennes mentionné à l'article 158 de l'annexe IV au code général des impôts applicable à l'aéroport de Nantes-Atlantique - Légifrance \(legifrance.gouv.fr\)](#)

supérieur aux autres aérodromes de province.

Le CESER souhaite que l'Etat introduise une modulation de la TNSA selon les performances acoustiques des aéronefs et pas uniquement leur masse.

Par ailleurs, certains acteurs économiques soulignent le risque d'une nouvelle hausse éventuelle de la TNSA qui impacterait la compétitivité de Nantes Atlantique. Pour d'autres acteurs, le trafic est principalement lié au dynamisme et aux besoins spécifiques du territoire de l'aéroport.

Les recettes de cette taxe au plan national sont très affectées par la crise sanitaire provoquée par la Covid 19 puisque elles sont désormais estimées en 2020 à moins de 20 millions d'euros seulement contre 54,3 millions d'euros initialement prévus (soit une baisse de 65 %), 37,6 millions d'euros en 2021 contre 54,6 millions d'euros initialement prévus (soit une baisse de 31 %) et 43,6 millions d'euros en 2022 contre 55 millions d'euros initialement prévus (soit une baisse de 20 %)³⁷.

Le CESER souligne les conséquences de la crise sanitaire et économique sur la TNSA, et donc sur la capacité de pouvoir soutenir les travaux d'isolation des logements.

Le PPBE prévoit la poursuite de l'indemnisation des riverains (action P2) et évalue à 1M€ le montant annuel généré (sur la base du trafic 2019) par l'augmentation de la TNSA de 10 € intervenue en janvier 2021. Ce montant correspond, sur la base de montant moyens de travaux de 12 000 €, à environ chaque année 83 logements supplémentaires pouvant bénéficier de l'aide à l'insonorisation.

Sur la base des recettes annuelles de la TNSA estimées avant la crise covid pour 2020 à 2,3 M€, versés par les compagnies aériennes au départ de l'aéroport de Nantes-Atlantique, et multipliées par 5 ans pour tenir compte de la durée du PPBE, les recettes disponibles pour l'insonorisation seraient de l'ordre de 11,5 M€, permettant l'insonorisation d'environ 943 logements.

Par ailleurs, à la rédaction du PPBE (fin 2020), le dispositif a permis d'insonoriser depuis sa mise en place 1 030 logements privés, 6 logements sociaux, 1 collège (La Neustrie), 3 écoles primaires, 1 groupe scolaire, 1 crèche et 1 centre ADAPEI pour un montant global engagé de 15 801 500 euros.

³⁷ [Projet de loi de finances pour 2021 : Écologie, développement et mobilité durables \(senat.fr\)](#)

Sur la base d'un montant moyen de travaux de 12 000 € par logement, on aurait donc au bout de 5 ans (durée de vie du PPBE) 2 388 logements soutenus³⁸. Le PPBE rappelle l'estimation de 3730 logements éligibles pour les aides à l'isolation.

La TNSA n'était pas suffisante avant la crise sanitaire pour pouvoir financer dans un temps raisonnable l'ensemble des besoins d'isolation phonique des logements. Elle le sera encore moins dans le contexte économique actuel.

Par ailleurs, le CESER souhaite que d'autres établissements scolaires puissent être insonorisés si nécessaire.

b) Le soutien complémentaire de l'Etat spécifique à Nantes Atlantique pour l'aide à l'insonorisation des logements et des équipements

Dans le cas particulier de l'aéroport de Nantes Atlantique, l'aide à l'insonorisation financée par la TNSA est complétée par une aide de l'Etat.

Elle permet, pour les logements individuels, de porter le taux d'aide à l'insonorisation de 80% à 90%, et le taux de 90% sous conditions de ressources est porté à 100%.

Dans sa contribution à la consultation publique de 2019, le CESER a considéré que le niveau de ressources ne devrait pas être considéré comme un critère discriminant et que tous les habitants devraient être indemnisés à hauteur de 100 % des travaux nécessaires pour minimiser le préjudice subi.

Le 26 février 2021, le Premier Ministre a annoncé une aide de l'État destinée à l'aide à l'insonorisation des logements des riverains de l'aéroport de Nantes-Atlantique. Une enveloppe de 6 millions d'euros a été attribuée elle est très insuffisante selon les élus et associations de riverains³⁹.

Le maire de Saint-Aignan-de-grand-Lieu, Jean-Claude Lemasson a indiqué à la presse que "à fin septembre [2020], nous étions déjà à un besoin exprimé de 9 millions d'euros, 1200 dossiers sont déjà déposés. Et 750 à 800 sont en panne par manque de financement. Ces six millions sont un premier pas, pour nous, neuf ou dix millions seront nécessaires pour traiter ces dossiers en attente".

³⁸ 1030 + 943 + 83x5 = 2388

³⁹ [Nantes-Atlantique : 6 millions d'euros pour l'insonorisation des maisons, insuffisant disent les riverains de l'aéroport \(francetvinfo.fr\)](https://francetvinfo.fr)

L'aide complémentaire de l'Etat est indispensable et devra si besoin être réajustée, tenant compte des conséquences à court-moyen terme de la crise covid.

Comme un certain nombre d'élus et de riverains, le CESER considère que le montant total prévu (6M€) en complément de la TNSA risque fortement d'être insuffisant par rapport aux travaux qui devraient être réalisés. Or la lutte contre les nuisances sonores est un impératif sanitaire.

Entre 2019 et 2020, 783 dossiers éligibles ont été déposés. Au 31 décembre 2020, 231 dossiers étaient traités, soit 29 % des dossiers déposés

Le traitement rapide des dossiers doit être recherché.

Le CESER sera attentif au nombre de logements qui pourront effectivement bénéficier des aides à l'insonorisation. Au 31 décembre 2019, 21 % des logements éligibles avaient été insonorisés⁴⁰. La publication de l'évolution annuelle de ce chiffre est indispensable.

c) Le droit de délaissement

Le droit de délaissement permet aux propriétaires éligibles de demander à l'État d'acquérir leur bien. Le prix d'achat doit alors compenser l'éventuelle dépréciation de leur logement par rapport à des habitations situées dans des zones hors aéroport en raison du maintien de l'aéroport sur le site de Nantes-Atlantique⁴¹.

Les conditions d'application de ce droit ont été définies dans un décret datant du 19/04/2021. Il doit s'appliquer pour une durée de 5 ans après la publication du décret, soit jusqu'en 2026.

Ce droit concerne les propriétés situées autour de l'aéroport dans une zone où le bruit est fort (indice Lden supérieur ou égal à 62 dB). Elles sont situées sur les communes de Bouguenais et Saint-Aignan-Grandlieu.

Le PPBE (action P4) rappelle que pour être éligibles, les propriétaires doivent avoir acquis ou reconstruit leur bien à usage d'habitation entre le 31 décembre 2010 (date de signature du contrat de concession entre l'État et Aéroports du Grand Ouest) et le 17 janvier 2018. Sont également éligibles, les propriétaires ayant réalisé des travaux significatifs d'agrandissement (augmentation de la surface de plancher supérieure à 40 m²) sur cette même période.

Concrètement, 48 biens seraient concernés⁴², pour un montant estimé de 5 à 10 M€, financés par le GIP FCNA puis le futur concessionnaire.

⁴⁰ [Nuisances sonores locales et santé | Observatoire territorial autour de Nantes-Atlantique \(otana.fr\)](#)

⁴¹ [Le droit de délaissement | Aéroport Nantes-Atlantique, le réaménagement \(reamenagement-nantes-atlantique.fr\)](#)

⁴² PPBE, page 78

Le fonds FCNA a vocation à financer des mesures de compensation au bénéfice des habitants et des territoires riverains de l'aéroport. Le fonds prend la forme d'un groupement d'intérêt public (GIP) qui associe aujourd'hui l'État, premier financeur, et les quatre collectivités concernées par l'activation de la mesure première liée à l'insonorisation des habitations, à savoir la métropole de Nantes et les trois communes intégrées dans le plan de gêne sonore : Bouguenais, Rezé et Saint Aignan de Grandlieu.

d) L'aide à la revente

L'aide à la revente permet aux propriétaires éligibles de compenser l'éventuelle moindre-value ou dépréciation de leur bien en raison du maintien de l'aéroport sur le site de Nantes-Atlantique, lors de sa vente.

Un décret du 19 avril 2019 précise les conditions d'application pour Nantes Atlantique. Ce droit concerne les propriétés riveraines de l'aéroport situées dans une zone où le bruit aérien est dit « modéré » (indice Lden compris entre 55 et 62 dB). Elles sont situées sur les communes de Bouguenais, Rezé et Saint-Aignan-Grandlieu.

Le PPBE rappelle (action P5) que pour être éligibles, les propriétaires doivent avoir acquis ou reconstruit leur bien à usage d'habitation entre le 31 décembre 2010 et le 17 janvier 2018. Sont également éligibles, les propriétaires ayant réalisé des travaux significatifs d'agrandissement (augmentation de la surface de plancher supérieure à 40 m²) sur cette même période⁴³. L'aide peut être sollicitée pour une période de trois ans après l'entrée en vigueur du dispositif, rendu applicable le 19 avril 2021⁴⁴.

Dans le cas de l'aérodrome de Nantes-Atlantique, l'aide est rétroactive pour les ventes intervenues entre le 17 janvier 2018 et le 21 avril 2021. 1 048 propriétés seraient éligibles⁴⁵, pour un coût estimé de 3 à 6 M€.

Auditionné par le CESER, M. Joël Sauvaget, président du COCETA, indique que le délai de mise en œuvre du droit de délaissement et d'aide à la revente est trop court pour un certain nombre d'habitants qui doivent pouvoir prendre le temps de choisir leur prochain logement. Il souligne que dans une même rue, si les dates d'acquisitions des maisons diffèrent, les riverains auront des droits différents à l'indemnisation, et souligne de ce fait un caractère discriminatoire des dispositifs.

Il s'inquiète également du risque de paupérisation des quartiers riverains de l'aéroport lorsque les habitants auront fait valoir leur droit au délaissement ou l'aide

⁴³ [L'aide à la revente | Aéroport Nantes-Atlantique, le réaménagement \(reaménagement-nantes-atlantique.fr\)](#)

⁴⁴ [Arrêté du 19 avril 2021 pris pour l'application à l'aérodrome de Nantes-Atlantique des dispositions du décret n° 2021-471 du 19 avril 2021 portant création d'un dispositif d'aide à la revente d'immeubles d'habitation riverains de certains aérodromes appartenant à l'Etat à la suite de l'abandon de leur transfert sur un autre site - Légifrance \(legifrance.gouv.fr\)](#)

⁴⁵ [Les dispositifs d'aide aux riverains en cas de revirement de l'Etat sur la localisation d'un aérodrome précisés \(banquedesterritoires.fr\)](#) – voir PPBE page 79

à la revente.

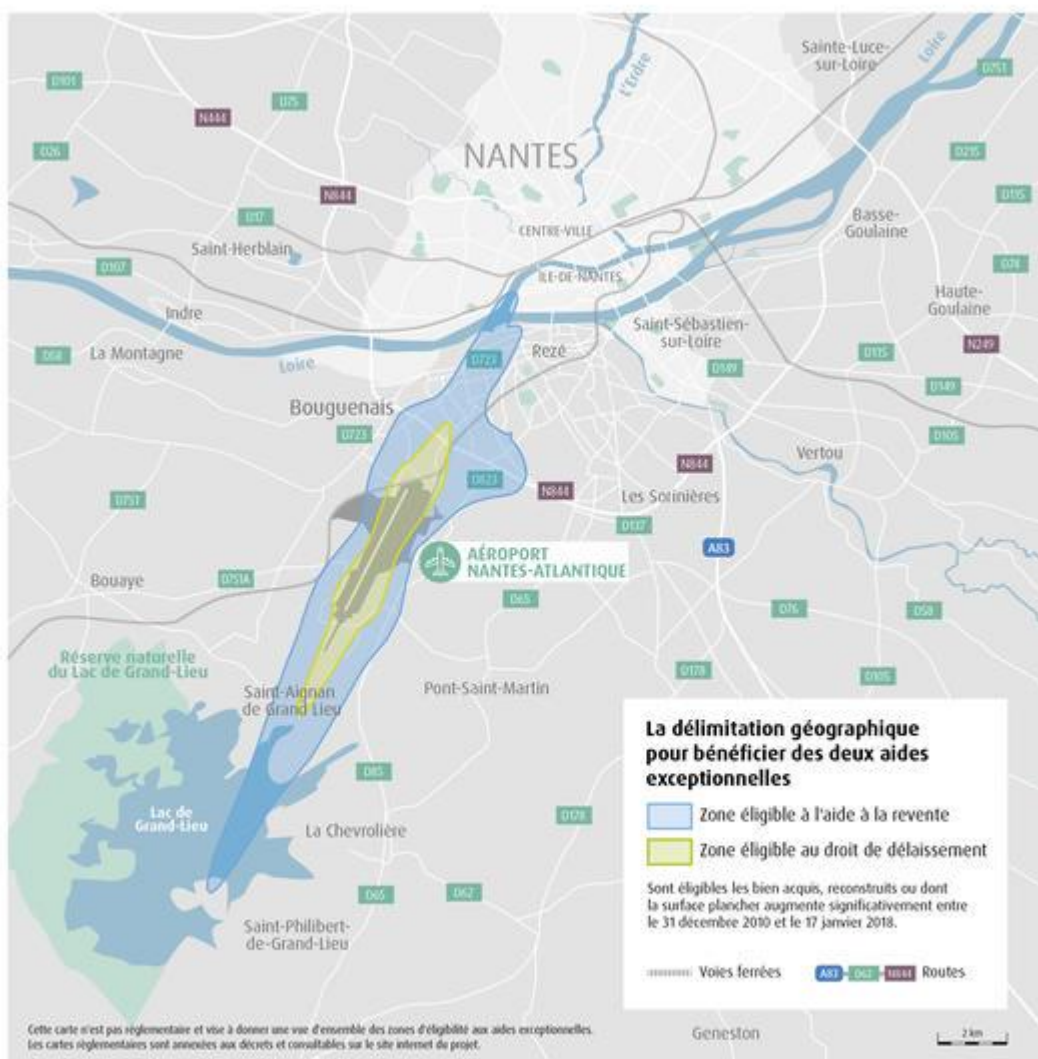
Jean-Claude Lemasson, maire de Saint-Aignan de Grand Lieu, souligne que les montants attribués par le droit de délaissement et l'aide à la revente pourraient être limités par la montée générale du coût de l'immobilier sur la métropole, y compris à proximité de l'aéroport.

L'ensemble des collectivités concernées (communes de Saint-Aignan de Grand Lieu, Rezé, Bouguenais, Nantes, métropole de Nantes, Département de Loire Atlantique, Région des Pays de Loire) et le COCETA ont déposé auprès de l'Etat une demande collective de médiation en recours gracieux sur le périmètre et les critères des dispositifs concernant le droit de délaissement et l'aide à la revente, sans exclure une action contentieuse ultérieure⁴⁶.

Il est prévu pour l'aide à la revente une moyenne de 3 000 à 6 000 € par logement. Le CESER s'interroge sur le caractère suffisant du montant prévu. Soit la revente ne concernera dans les faits qu'une part (très) minoritaire des logements éligibles, soit le montant prévu pour le dispositif minore largement la moins-value qui sera réalisée sur les logements vendus par rapport à des logements équivalents situés ailleurs dans l'agglomération nantaise.

La hausse des prix de l'immobilier sur l'agglomération nantaise augmente la moins-value subie par les riverains de l'aéroport.

⁴⁶ [2021 - Mairie de St Aignan de Grand Lieu \(saint-aignan-grandlieu.fr\)](https://www.saint-aignan-grandlieu.fr)



Source : Préfecture de la Loire Atlantique⁴⁷

e) L'aide à la mise aux normes actuelles d'insonorisation

Le PPBE indique (action P6) que les logements situés dans le périmètre du plan de gêne sonore mais n'étant pas éligibles à une aide à l'insonorisation, pourront bénéficier d'une aide exceptionnelle à la mise aux normes actuelles d'insonorisation. Les logements concernés doivent avoir été construits avant 2013 (entrée en vigueur des nouvelles normes d'insonorisation).

f) La relocalisation d'équipements publics

⁴⁷ [Le droit de délaissement / FCNA - Fonds de compensation Nantes-Atlantique / Aéroport Nantes-Atlantique / Grands projets / Politiques publiques / Accueil - Les services de l'État en Loire-Atlantique](#)

Cette mesure indiquée dans le PPBE (action P7) pourrait concerner le collège de la Neustrie à Bouguenais et trois écoles de Saint Aignan de Grand Lieu.

L'État accompagne actuellement les collectivités en finançant des études qui permettront in fine de faire émerger leurs projets.

Le CESER souhaite que l'Etat apporte son soutien à ces projets, au-delà de la phase d'études.

Les établissements concernés ont fait l'objet de mesures d'insonorisation, qui permettent à titre provisoire de limiter les nuisances. Il serait souhaitable qu'à l'avenir, l'option de relocalisation des équipements publics soit étudiée rapidement pour éviter d'engager des travaux d'insonorisation qui in fine se révéleront insuffisants. Il faut donc une vision exhaustive des établissements concernés.

g) La révision du plan d'exposition au bruit de Nantes

Le plan d'exposition au bruit (PEB) prévoit des mesures préventives en limitant l'urbanisation. Il a été défini en 2004 et est donc aujourd'hui complètement obsolète. Cependant, le plan d'exposition au bruit dépendra des scénarios d'évolution de trafic et des changements de trajectoires éventuels induits par l'utilisation du dispositif ILS et les modifications à venir de la piste.

Le PPBE précise (action P8) que le lancement de la révision du PEB nécessite la consolidation préalable d'hypothèses qui ne pourront être levées avant la désignation du nouveau concessionnaire, avec une finalisation attendue pour 2023.

Auditionné par le CESER, Jean-Claude Lemasson, maire de Saint Aignan de Grand Lieu, souligne le caractère pénalisant des incertitudes pesant sur le périmètre du futur PEB, concernant les règles d'urbanisme à mettre en œuvre. Il évoque les risques de recours juridique pesant sur la collectivité si elle autorise aujourd'hui des opérations (par exemple des divisions parcellaires) qui pourraient après l'adoption du PEB être interdites.

Le CESER rappelle l'urgence de définition de ce plan, alors que le sud de l'agglomération nantaise fait l'objet de nombreux projets d'aménagements (CHU, projet Pirmil les Isles...). Lors de la consultation de 2019, la finalisation du PEB était attendue pour 2021, et non 2023 comme annoncé actuellement.

Le plan d'exposition au bruit devra couvrir une zone beaucoup plus large qu'actuellement.

h) Commentaires généraux sur les mesures de soutien : des dispositifs restrictifs, et un soutien nécessaire pour le montage des dossiers

Les dispositifs de soutien aux riverains mis en place par l'Etat ont certes le mérite d'exister, mais ils se révèlent restrictifs.

En particulier, le CESER avait dans sa contribution de 2019 estimé que l'Etat doit ouvrir largement le droit de délaissement et l'aide à la revente pour les riverains concernés.

De manière générale, les dispositifs doivent concerner l'ensemble des logements acquis avant l'officialisation du transfert de Nantes Atlantique.

En effet, lorsque les riverains ont acquis leur habitation, même avant la relance du projet de transfert de Nantes Atlantique vers Notre Dame des Landes, le trafic était très inférieur à celui de 2019. Il y a donc un préjudice manifeste pour ces habitants de longue date des environs de l'aéroport.

Le CESER souhaite également qu'une souplesse puisse être accordée dans l'application des droits à la revente, au délaissement et à l'aide aux travaux d'isolation. Alors que le droit de délaissement peut être exercé jusqu'en 2026, le droit à la revente ne le sera que jusqu'en 2024.

Enfin, l'accompagnement pour les travaux d'isolation pourrait se faire en favorisant un couplage de ces travaux avec la rénovation énergétique, comme il est prévu de le faire à Orly et Toulouse dans le plan national santé environnement.

Par ailleurs, les mesures annoncées ne tiennent pas compte des préjudices financier subis pas les professionnels (commerçants, artisans) en place à proximité de l'aéroport.

Il s'avère que non seulement, le maintien et le développement du trafic aérien peut porter préjudice à leur activité courante, mais surtout que la valeur de leurs locaux professionnels est considérablement minorée. C'est pourquoi le CESER considère que des compensations financières, y compris pour l'isolation phonique, doivent en conséquence être étudiées au cas par cas, selon le préjudice financier subi.

Au-delà du droit, le montage des dossiers d'indemnisation des habitants peut s'avérer rédhibitoire. Le CESER réitère donc sa demande d'accompagnement des habitants par les services de l'Etat pour établir les demandes d'aides, souvent très complexes dans leur élaboration.

Au-delà des riverains, c'est l'ensemble des salariés travaillant sur le site qui est impacté par le bruit.

Enfin le CESER souligne le risque de déclassement des quartiers riverains de l'aéroport, après que les propriétaires actuels auront fait valoir leur droit au délaissement. Il appartiendra donc aux collectivités, dans leur politique d'urbanisme, d'anticiper ce risque, en prévoyant la reconversion des espaces libérés par les logements délaissés, et le réaménagement des quartiers situés dans le périmètre du plan de gêne sonore.

4.4. Les mesures relative à l'accès des avions à l'aéroport

a) L'allongement de 400 mètres vers le sud de la piste existante de NA

L'Etat a annoncé l'allongement de 400 m de la piste, permettant de décaler le seuil nord de la piste de 650 mètres vers le sud. Le PPBE acte cette annonce (action O1). Le coût est estimé à 50 M€ HT à la charge du futur concessionnaire.

Certains élus considèrent que l'allongement de la piste servirait au roulage pour l'atterrissage Nord-Sud et que cet allongement ne serait pas utilisé pour le décollage des avions. Les conséquences en matière de nuisances sonores seraient donc limitées pour les populations. Cela signifierait que le plan d'exposition au bruit ne devrait être modifié qu'à la marge si la piste était effectivement allongée.

Le CESER ne se prononce pas sur l'opportunité de cette mesure, qui apporterait des améliorations à certains habitants mais des désagréments à d'autres et pourrait avoir des conséquences sur l'environnement et le PLUM de la métropole.

L'investissement est important et nécessitera un amortissement sur le temps long. Le CESER s'interroge sur la capacité et l'acceptation du futur concessionnaire à le financer. Au moins à court terme, la crise sanitaire pourrait diminuer la rentabilité de l'aéroport.

Alors que des informations sont parues dans la presse sur l'abandon éventuel de cette mesure, il souhaite qu'une décision ferme et définitive soit annoncée, pour que puissent être lancées les études d'impacts sur les habitants et l'environnement, ainsi que les procédures d'expropriations éventuellement nécessaires.

Il faudra anticiper les recours éventuels.

b) Le relèvement de l'altitude de survol de Saint-Aignan de Grand Lieu (décalage du seuil de piste 03)

Il s'agit de l'action O2 du projet de PPBE.

Toutes les mesures limitant le bruit à l'approche de l'aéroport sont bienvenues, cependant les acteurs de la société civile organisée qui composent le CESER n'ont pas les compétences pour juger de l'apport réel de cette mesure.

c) La modification des trajectoires d'approche pour les atterrissages face au sud

Des scénarios d'approches différenciées selon les conditions météorologiques sont actuellement à l'étude et devront être validés par les autorités indépendantes en matière de sécurité aérienne. Le PPBE indique (action O3) qu'ils conduiront dans toutes les hypothèses à l'augmentation de l'altitude de survol de Nantes.

Toutefois, en conditions météorologiques dégradées, il est prévu que les avions atterrissent dans l'axe de la piste, avec un système de guidage vertical (ILS). L'ILS permet de faciliter les atterrissages "tous temps" et d'éviter des déroutages vers d'autres aéroports, d'améliorer la sécurité et de fluidifier le trafic.

La pente d'approche sera augmentée de 3° à 3,5°. Au total, l'altitude de survol sera augmentée de plus de 100 mètres au niveau du centre-ville de Nantes, mais de nouvelles populations seront impactées, en particulier au centre-ville de Nantes et à Trentemoult (ville de Rezé). Le COCETA chiffre cette population à 20 000 habitants et s'inquiète des risques d'accidents, soulignant que 70 % des crashes aériens se déroulent à l'arrivée et au décollage⁴⁸.

Auditionné par le CESER, Joel Sauvaget, président du COCETA, fait part de ses craintes que les compagnies passent systématiquement par la trajectoire compatible avec l'ILS, pour assurer un maximum de sécurité quel que soit le temps.
--

La décision de la réorientation de l'accès des avions par le Nord à l'aéroport aurait des conséquences importantes en matière de redéfinition du plan d'exposition au bruit. Dans sa contribution de 2019, le CESER avait souhaité que d'autres systèmes que l'ILS, en particulier le système satellitaire, puissent être étudiés. En effet, celui-ci semblerait pouvoir permettre de concilier la sécurité et une moindre nuisance sonore en évitant la réorientation de l'accès.

d) La modification envisagée des trajectoires de décollage face au sud pour éviter La Chevrolière

Le CESER sera attentif au résultat des études sur la possibilité technique de cette modification. L'amélioration des conditions de vie des habitants de la

⁴⁸ [Atterrissages-Nantes-2022.pdf \(coceta.org\)](#)

Chevrolière est bienvenue, dans un contexte d'augmentation prévisible du trafic à moyen long terme. La réorientation des trajectoires de décollage ne devra pas conduire à impacter d'autres populations.

Enfin, l'étude de l'évitement du survol de Bouaye pourrait aussi être réalisée.

De manière générale, l'optimisation des trajectoires constitue un levier important pour diminuer les nuisances du transport aérien, comme le souligne l'ACNUSA dans son rapport annuel 2021⁴⁹. Il est également essentiel qu'elles soient respectées, à condition que la sécurité soit assurée. L'ACNUSA a alerté la communauté aéroportuaire (direction de l'aviation civile, contrôleurs aériens, gestionnaire de la plateforme et compagnies aériennes) sur la nécessité de relever systématiquement les infractions environnementales⁵⁰. A Nantes, elles concernent pour l'essentiel le non-respect des trajectoires, tant à l'atterrissage qu'au décollage. 13 PV ont été dressés en 2020 pour non respect des procédures opérationnelles, soit un peu moins de 5 PV pour 10 000 vols. Selon l'ACNUSA, ce nombre reste trop important à une époque où les moyens techniques et les ressources humaines existent pour respecter les règles.

4.5. L'instauration d'un couvre-feu entre minuit et six heures

Cette mesure, matérialisée par l'action R1 du PPBE, est précisée par le projet d'arrêté qui fait l'objet d'une consultation publique spécifique à laquelle le CESER versera une contribution.

Le projet d'arrêté prévoit le renforcement des règles par rapport à l'[arrêté du 24/04/2006](#)⁵¹ modifié le 03/09/2018 par :

- le renforcement de l'interdiction de vol des aéronefs les plus bruyants. Le texte prévoit l'interdiction des aéronefs certifiés conformément aux normes mentionnées au chapitre 3 (annexe 16 OACI) avec une marge cumulée inférieure à 13 EPNdB entre 22h00 et 6h00 (au lieu de 8 EPNdB entre 22h30 et 23h00 et 13 EPNdB entre 23h01 et 6h00 actuellement) ;
- la mise en œuvre d'un couvre-feu en programmation qui consiste en l'interdiction des vols programmés entre 00h et 6h00. A des fins de simplification, le choix s'est porté sur une abrogation de l'arrêté du 24 avril 2006 actuellement en vigueur pour le remplacer par un nouvel arrêté, en lieu et place d'une modification de l'arrêté en vigueur qui aurait été peu lisible.
- Les restrictions prévues en 2006 sont toujours présentes dans le nouvel arrêté.

⁴⁹ https://www.acnusa.fr/uploads/media/default/0001/02/1661_acnusa-rapport-annuel-2021-bat-interactif-01062021.pdf

⁵⁰ <https://www.ouest-france.fr/pays-de-la-loire/nantes-44000/nantes-aeroport-une-pluie-de-pv-sur-les-avions-en-infraction-bd36c6e0-d1f9-4cc0-98fd-69390cc1ea5c>

⁵¹ <https://www.legifrance.gouv.fr/loda/id/JORFTEXT000000460151/>

Ce projet, après clôture de l'enquête publique (29/07), pourra le cas échéant faire l'objet de modifications avant son adoption définitive.

Résumé :

Actuellement (depuis le 31/03/2019 suite à l'arrêté de septembre 2018) :

- Avions les plus bruyants : interdiction entre 22h30 et 6h
- Avions les moins bruyants parmi les avions antérieurs à 2006 : interdiction entre 23h et 6h
- Pas de couvre-feu pour les autres avions

Projet d'arrêté :

- Avions antérieurs à 2006 : interdiction entre 22h et 6h
- Couvre-feu : interdiction des vols programmés entre 0h et 6h

Focus sur les mouvements de nuit sur Nantes Atlantique : évolution 2017/2020⁵²

- Entre 0 heure et 6 heures les vols passagers ont régulièrement augmenté ces dernières années pour atteindre 1 484 mouvements en 2019. Ils sont tombés à 483 en 2020. Deux tiers sont des arrivées tardives et un tiers des vols de nuit sont des départs très matinaux.
- Les vols cargos, essentiellement des arrivées en cœur de nuit, sont passés de 173 en 2017, 281 en 2018 et 250 en 2019 à 231 en 2020.
- Les vols à vide ont nettement diminué, passant de 147 en 2018 à 67 en 2019 et 28 en 2020.

Les motivations sont les suivantes :

Le scénario qui combine interdiction des aéronefs certifiés conformément aux normes mentionnées au chapitre 3, avec une marge cumulée inférieure à 13 EPNdB, entre 22h et 6h et l'interdiction des vols programmés entre 24h et 6h permet de :

- Préserver l'aéroport d'opérations d'aéronefs moins performants sur le plan acoustique sur cette période nocturne;
- Réduire durablement et significativement les nuisances sonores en période nocturne, et notamment, faire baisser de moitié le nombre de personnes exposées à un niveau de bruit supérieur à 50 dB(A) pendant la nuit ;
- Maîtriser les impacts socio-économiques des mesures envisagées par le scénario à l'échelle du territoire (2700 à 6200 vols impactés, soit une perte de passagers de 3 à 8 % ; perte de CA de 50 à 120 M€ sur un total en période hors covid de 1,28 Md€ ; perte d'emplois de 650 à 1800, dont 350 à 900 emplois directs et indirects, sur un total de 18 000 environ).

L'analyse des conséquences possibles d'une interdiction stricte des vols nocturnes évalue une perte allant de 1 050 emplois (ETP) à 3 000 emplois (ETP) et une perte d'activité économique allant de 70 millions d'euros à 190 millions d'euros. Ces conséquences ont été jugées trop importantes par l'Etat.

⁵² Rapport annuel 2021 de l'ACNUSA

Les conséquences en matière d'emplois du couvre feu restent soumises à l'attitude des compagnies aériennes face au couvre-feu : décalage des horaires, annulation des liaisons, voire départ de Nantes Atlantique après annulation des liaisons ? Ceci explique l'éventail assez large du chiffrage des conséquences du couvre-feu.

La Compagnie Volotea, basée à Nantes Atlantique, y emploie 150 salariés. Auditionnée par le CESER, Céline Lacroix, représentant l'entreprise, indique que cette dernière a anticipé l'adoption d'un couvre-feu de minuit à six heures, avec possibilité de dérogations. Elle juge donc acceptable le projet d'arrêté prévoyant la possibilité de retour des avions basés mais refuse une extension éventuelle, évoquant dans ce cas la possibilité pour sa compagnie de quitter l'aéroport.

Elle souhaite que les causes suivantes puissent être dérogatoires : météo, mouvements sociaux, pannes d'avions, retards ATC (régulation du trafic par le contrôle aérien), retards en chaîne, conséquence des motifs évoqués.

Cyril Girot, Directeur de l'aéroport, attire l'attention sur le flou des « raisons indépendantes de la volonté du transporteur » permettant de déroger au couvre feu et y voit un risque juridique. Il souligne le coût financier et environnemental induit si un avion basé ne peut pas revenir le soir et est détourné vers une autre plateforme (cars pour les passagers, retour de l'avion à vide le lendemain...).

Jean-Claude Lemasson, maire de Saint-Aignan de Grand Lieu, accepte l'idée de dérogations pour le retour tardif des avions mais s'oppose à l'idée de départs matinaux avant 6 heures permis de manière dérogatoire dans le projet d'arrêté. Il souhaite une clause de revoyure du couvre-feu.

Dans sa contribution de 2019, le CESER avait porté le souhait de voir avancée l'interdiction des vols de nuit à 23 heures. Une distinction sur les avions les plus bruyants a été depuis introduite. Le sujet pourrait être revu.

En raison de l'absence de consensus en son sein, le CESER ne s'exprimera pas ici sur le sujet de l'extension éventuelle du couvre-feu.

Le CESER considère qu'au vu des conséquences en matière d'emplois et d'activité économique, a fortiori en période de crise post-covid, l'adoption d'un couvre feu limité aux vols programmés basés est un compromis raisonnable. Il permet de répondre à l'attente de garantir au maximum la tranquillité des riverains, tout en sécurisant le retour à leur base des avions en cas d'incidents, et en limitant ainsi les désagréments subis par les passagers. La possibilité de retour sur leur base est une nécessité économique pour les compagnies, elle évite également des trajets à vide en cas de déroutage. Le CESER souligne à ce sujet l'importance de conserver une attractivité pour les compagnies basées à

Nantes Atlantique, au vu des conséquences positives de leur présence sur l'emploi sur le site, ainsi que des besoins de dessertes aériennes du territoire.

La rédaction du projet d'arrêté reste floue sur les « raisons indépendantes » du transporteur qui pourraient justifier des dérogations au couvre-feu.

Le terme « programmé » devra être bien précisé. Le couvre-feu devra concerner l'ensemble des vols y compris les vols non commerciaux. Une évaluation régulière des vols nocturnes résiduels (nombre d'avions, cause...) devra être réalisée.

Le CESER considère qu'afin d'éviter les aléas juridiques, l'arrêté doit se limiter à préciser que tous les avions des compagnies basées à Nantes avec des vols dont l'arrivée est programmée en-dehors du couvre-feu puissent revenir à leur base en fin de journée en cas d'incident.

Le CESER sera attentif aux mesures qui seront prises pour les salariés dont les emplois pourront être supprimés ou impactés suite au couvre-feu.

A moyen terme, le CESER souhaite que l'aéroport soit réservé aux avions les plus performants en matière de bruit.

4.6. Des études et des consultations à mener

a) Étude des impacts environnementaux et sanitaires de NA (étude d'impact du projet de réaménagement)

Cette étude d'impacts prendra en compte les nuisances sonores et les polluants.

b) Information des parties prenantes au travers du comité de suivi des engagements de l'État et des collectivités territoriales

c) Observation du bruit aérien au travers de l'observatoire de Nantes-Atlantique

d) Information des collectivités sur l'évolution du bruit dans le cadre des instances de pilotage du projet

e) Information du public sur l'évolution du bruit

En particulier, une instance de dialogue avec les riverains et les acteurs du territoire de proximité de l'aéroport aura vocation à se réunir au moins deux fois par an.

f) Une information nécessaire, et une concertation à mener tout au long du réaménagement

Le CESER considère nécessaire de mener une analyse approfondie des conséquences sur l'environnement et les populations des actions réalisées dans le cadre du réaménagement de Nantes Atlantique. Il salue l'accent mis sur les conséquences du bruit. L'évolution du trafic, l'amélioration de la desserte terrestre et notamment ferroviaire, pourront avoir des conséquences sur le bruit subi par les populations.

Les conséquences sur la biodiversité devront être évaluées si l'allongement de la piste est confirmé ou si des terrains doivent être artificialisés pour l'extension de l'aérogare ou l'amélioration de la desserte terrestre notamment. Cette évaluation devra faciliter les prises de décisions sur les modifications à apporter éventuellement aux projets ou sur les mesures de compensation à adopter.

Enfin, l'information des populations et des collectivités est une nécessité. Le CESER insiste également sur la nécessité d'associer à l'information descendante une véritable concertation tout au long du projet de réaménagement. Il en va de l'acceptabilité des opérations qui seront menées, permettant de limiter des recours éventuels et les retards de travaux qu'ils pourraient induire.

5. Annexes

5.1. La contribution du CESER des Pays de la Loire sur le projet de plan de prévention du bruit dans l'environnement

Le CESER regrette le retard pris dans l'élaboration du PPBE avec pour conséquence son adoption définitive prévue à la fin 2021, soit pratiquement à la mi-vie initialement prévue du plan. La pandémie a pu entraîner du retard, mais n'explique cependant pas tout, à l'heure d'internet et du développement des échanges à distance. Le CESER regrette également le délai avant que les travaux ne puissent commencer, à savoir début 2022 au plus tôt après que le nouveau concessionnaire aura été désigné, soit quatre ans après l'officialisation de l'abandon du projet de transfert vers Notre Dame des Landes.

Le CESER regrette fortement que le PPBE ne se fixe pas comme objectif la diminution des nuisances sonores pour tous les riverains. Le CESER souligne que

le point de départ choisi pour mesurer les conséquences du PPBE, a été fixé en 2019⁵³ ce qui donne une situation initiale dégradée pour les riverains.

De manière générale, le CESER considère que l'Etat doit assumer pleinement sa décision d'abandon du transfert de Nantes Atlantique vers Notre Dame des Landes, ainsi que l'indécision qui a duré pendant plusieurs années, laissant les acteurs, entreprises, associations et habitants dans une situation provisoire mais durable, dont les conséquences se voient aujourd'hui. Pour rappel, le Premier Ministre avait annoncé en 2018 des « compensations exemplaires » pour les communes et les riverains de l'aéroport.

Enfin, le PPBE devra être révisé à mi-vie, pour tenir compte de l'évolution de la situation post-covid, celle-ci étant difficile à déterminer à l'heure où le plan est écrit.

Le CESER apporte les commentaires suivants aux actions prévues dans le PPBE :

Les actions pour réduire le bruit à la source

L'engagement volontaire des compagnies aériennes.

Le CESER appuie ces mesures qui cependant auront une portée limitée.

Il soutient la demande de la commission consultative de l'environnement d'une action visant à limiter l'usage des appareils auxiliaires de puissance (APU) et des groupes électrogènes, en particulier via l'installation par l'aéroport de bornes électriques.

La mise en place d'une politique commerciale vertueuse

Le CESER accueille positivement cette action qui est déjà mise en place partiellement via une modulation sur la redevance d'atterrissage selon les groupes acoustiques des avions⁵⁴. Le tarif devra prendre en compte les frais induits par la gestion de l'aéroport.

Le CESER avait dans sa contribution de 2019 plaidé pour une réflexion sur le modèle de développement de Nantes Atlantique à moyen et long terme, notamment en étudiant les possibilités de report de certains trafics plus particulièrement sur l'aéroport de Rennes, et en réservant à terme l'accès à

⁵³ PPBE, page 35

⁵⁴ [brochure tarifs services publics aeroportuaires nantes au 01_04_2019.pdf](#)

l'aéroport aux avions les moins bruyants. Le report sur l'aéroport de Rennes du trafic passagers ne semble pas d'actualité à ce jour.

Le CESER souligne que la réduction des nuisances sonores passe aussi par le progrès technologique qui permet d'améliorer les performances des avions, en matière de bruit comme d'émission de polluants. L'aéroport de Nantes doit être précurseur sur ces innovations en incitant au renouvellement des flottes, tant par l'enjeu que représente le réaménagement aéroportuaire à proximité de la ville que par l'ancrage territorial de la filière aéronautique portée par Airbus, en pointe sur ces technologies. A terme, les nouvelles motorisations seront donc un moyen efficace de réduire les nuisances, tout en maintenant l'activité aérienne.

Les mesures d'indemnisations et de soutien des riverains et des collectivités

L'indemnisation de droit commun

Le CESER souhaite que l'Etat introduise une modulation de la TNSA selon les performances acoustiques des aéronefs et pas uniquement leur masse.

Par ailleurs, certains acteurs économiques soulignent le risque d'une nouvelle hausse éventuelle de la TNSA qui impacterait la compétitivité de Nantes Atlantique. Pour d'autres acteurs, le trafic est principalement lié au dynamisme et aux besoins spécifiques du territoire de l'aéroport.

Le CESER souligne les conséquences de la crise sanitaire et économique sur la TNSA, et donc sur la capacité de pouvoir soutenir les travaux d'isolation des logements.

La TNSA n'était pas suffisante avant la crise sanitaire pour pouvoir financer dans un temps raisonnable l'ensemble des besoins d'isolation phonique des logements. Elle le sera encore moins dans le contexte économique actuel.

Par ailleurs, le CESER souhaite que d'autres établissements scolaires puissent être insonorisés si nécessaire.

Le soutien complémentaire de l'Etat spécifique à Nantes Atlantique pour l'aide à l'insonorisation des logements et des équipements

Dans sa contribution à la consultation publique de 2019, le CESER a considéré que le niveau de ressources ne devrait pas être considéré comme un critère

discriminant et que tous les habitants devraient être indemnisés à hauteur de 100 % des travaux nécessaires pour minimiser le préjudice subi.

L'aide complémentaire de l'Etat est indispensable et devra si besoin être réajustée, tenant compte des conséquences à court-moyen terme de la crise covid.

Comme un certain nombre d'élus et de riverains, le CESER considère que le montant total prévu (6M€) en complément de la TNSA risque fortement d'être insuffisant par rapport aux travaux qui devraient être réalisés. Or la lutte contre les nuisances sonores est un impératif sanitaire.

Le traitement rapide des dossiers d'indemnisations doit être recherché.

Le CESER sera attentif au nombre de logements qui pourront effectivement bénéficier des aides à l'insonorisation. Au 31 décembre 2019, 21 % des logements éligibles avaient été insonorisés. La publication de l'évolution annuelle de ce chiffre est indispensable.

Le droit de délaissement et l'aide à la revente

Il est prévu pour l'aide à la revente une moyenne de 3 000 à 6 000 € par logement. Le CESER s'interroge sur le caractère suffisant du montant prévu. Soit la revente ne concernera dans les faits qu'une part (très) minoritaire des logements éligibles, soit le montant prévu pour le dispositif minore largement la moins-value qui sera réalisée sur les logements vendus par rapport à des logements équivalents situés ailleurs dans l'agglomération nantaise.

La hausse des prix de l'immobilier sur l'agglomération nantaise augmente la moins-value subie par les riverains de l'aéroport.

La relocalisation d'équipements publics

Le CESER souhaite que l'Etat apporte son soutien à ces projets, au-delà de la phase d'études.

Les établissements concernés ont fait l'objet de mesures d'insonorisation, qui permettent à titre provisoire de limiter les nuisances. Il serait souhaitable qu'à l'avenir, l'option de relocalisation des équipements publics soit étudiée rapidement pour éviter d'engager des travaux d'insonorisation qui in fine se révéleront insuffisants. Il faut donc une vision exhaustive des établissements concernés.

La révision du plan d'exposition au bruit de Nantes

Le CESER rappelle l'urgence de définition de ce plan, alors que le sud de l'agglomération nantaise fait l'objet de nombreux projets d'aménagements (CHU, projet Pirmil les Isles...). Lors de la consultation de 2019, la finalisation du PEB était attendue pour 2021, et non 2023 comme annoncé actuellement.

Le plan d'exposition au bruit devra couvrir une zone beaucoup plus large qu'actuellement.

Commentaires généraux sur les mesures de soutien : des dispositifs restrictifs, et un soutien nécessaire pour le montage des dossiers

Les dispositifs de soutien aux riverains mis en place par l'Etat ont certes le mérite d'exister, mais ils se révèlent restrictifs.

En particulier, le CESER avait dans sa contribution de 2019 estimé que l'Etat doit ouvrir largement le droit de délaissement et l'aide à la revente pour les riverains concernés.

De manière générale, les dispositifs doivent concerner l'ensemble des logements acquis avant l'officialisation du transfert de Nantes Atlantique.

En effet, lorsque les riverains ont acquis leur habitation, même avant la relance du projet de transfert de Nantes Atlantique vers Notre Dame des Landes, le trafic était très inférieur à celui de 2019. Il y a donc un préjudice manifeste pour ces habitants de longue date des environs de l'aéroport.

Le CESER souhaite également qu'une souplesse puisse être accordée dans l'application des droits à la revente, au délaissement et à l'aide aux travaux d'isolation. Alors que le droit de délaissement peut être exercé jusqu'en 2026, le droit à la revente ne le sera que jusqu'en 2024.

Enfin, l'accompagnement pour les travaux d'isolation pourrait se faire en favorisant un couplage de ces travaux avec la rénovation énergétique, comme il est prévu de le faire à Orly et Toulouse dans le plan national santé environnement.

Par ailleurs, les mesures annoncées ne tiennent pas compte des préjudices financier subis pas les professionnels (commerçants, artisans) en place à proximité de l'aéroport.

Il s'avère que non seulement, le maintien et le développement du trafic aérien peut porter préjudice à leur activité courante, mais surtout que la valeur de leurs locaux professionnels est considérablement minorée. C'est pourquoi le

CESER considère que des compensations financières, y compris pour l'isolation phonique, doivent en conséquence être étudiées au cas par cas, selon le préjudice financier subi.

Au-delà du droit, le montage des dossiers d'indemnisation des habitants peut s'avérer rédhibitoire. Le CESER réitère donc sa demande d'accompagnement des habitants par les services de l'Etat pour établir les demandes d'aides, souvent très complexes dans leur élaboration.

Au-delà des riverains, c'est l'ensemble des salariés travaillant sur le site qui est impacté par le bruit.

Enfin le CESER souligne le risque de déclassement des quartiers riverains de l'aéroport, après que les propriétaires actuels auront fait valoir leur droit au délaissement. Il appartiendra donc aux collectivités, dans leur politique d'urbanisme, d'anticiper ce risque, en prévoyant la reconversion des espaces libérés par les logements délaissés, et le réaménagement des quartiers situés dans le périmètre du plan de gêne sonore.

Les mesures relatives à l'accès des avions à l'aéroport

L'allongement de 400 mètres vers le sud de la piste existante de NA

Le CESER ne se prononce pas sur l'opportunité de cette mesure, qui apporterait des améliorations à certains habitants mais des désagréments à d'autres et pourrait avoir des conséquences sur l'environnement et le PLUM de la métropole.

L'investissement est important et nécessitera un amortissement sur le temps long. Le CESER s'interroge sur la capacité et l'acceptation du futur concessionnaire à le financer. Au moins à court terme, la crise sanitaire pourrait diminuer la rentabilité de l'aéroport.

Alors que des informations sont parues dans la presse sur l'abandon éventuel de cette mesure, il souhaite qu'une décision ferme et définitive soit annoncée, pour que puissent être lancées les études d'impacts sur les habitants et l'environnement, ainsi que les procédures d'expropriations éventuellement nécessaires.

Il faudra anticiper les recours éventuels.

Le relèvement de l'altitude de survol de Saint-Aignan de Grand Lieu (décalage du seuil de piste 03)

Toutes les mesures limitant le bruit à l'approche de l'aéroport sont bienvenues, cependant les acteurs de la société civile organisée qui composent le CESER n'ont pas les compétences pour juger de l'apport réel de cette mesure.

La modification des trajectoires d'approche pour les atterrissages face au sud

La décision de la réorientation de l'accès des avions par le Nord à l'aéroport aurait des conséquences importantes en matière de redéfinition du plan d'exposition au bruit. Dans sa contribution de 2019, le CESER avait souhaité que d'autres systèmes que l'ILS, en particulier le système satellitaire, puissent être étudiés. En effet, celui-ci semblerait pouvoir permettre de concilier la sécurité et une moindre nuisance sonore en évitant la réorientation de l'accès.

La modification envisagée des trajectoires de décollage face au sud pour éviter La Chevrolière

Le CESER sera attentif au résultat des études sur la possibilité technique de cette modification. L'amélioration des conditions de vie des habitants de la Chevrolière est bienvenue, dans un contexte d'augmentation prévisible du trafic à moyen long terme. La réorientation des trajectoires de décollage ne devra pas conduire à impacter d'autres populations.

Enfin, l'étude de l'évitement du survol de Bouaye pourrait aussi être réalisée.

De manière générale, l'optimisation des trajectoires constitue un levier important pour diminuer les nuisances du transport aérien, comme le souligne l'ACNUSA dans son rapport annuel 2021. Il est également essentiel qu'elles soient respectées, à condition que la sécurité soit assurée.

L'instauration d'un couvre-feu entre minuit et six heures

En raison de l'absence de consensus en son sein, le CESER ne s'exprimera pas ici sur le sujet de l'extension éventuelle du couvre-feu.

Le CESER considère qu'au vu des conséquences en matière d'emplois et d'activité économique, a fortiori en période de crise post-covid, l'adoption d'un couvre feu limité aux vols programmés basés est un compromis raisonnable. Il permet de répondre à l'attente de garantir au maximum la tranquillité des riverains, tout en sécurisant le retour à leur base des avions en cas d'incidents, et en limitant ainsi les désagréments subis par les passagers. La possibilité de retour sur leur base est une nécessité économique pour les compagnies, elle évite également des trajets à vide en cas de déroutage. Le CESER souligne à ce

sujet l'importance de conserver une attractivité pour les compagnies basées à Nantes Atlantique, au vu des conséquences positives de leur présence sur l'emploi sur le site, ainsi que des besoins de dessertes aériennes du territoire.

La rédaction du projet d'arrêté reste floue sur les « raisons indépendantes » du transporteur qui pourraient justifier des dérogations au couvre-feu.

Le terme « programmé » devra être bien précisé. Le couvre-feu devra concerner l'ensemble des vols y compris les vols non commerciaux. Une évaluation régulière des vols nocturnes résiduels (nombre d'avions, cause...) devra être réalisée.

Le CESER considère qu'afin d'éviter les aléas juridiques, l'arrêté doit se limiter à préciser que tous les avions des compagnies basées à Nantes avec des vols dont l'arrivée est programmée en-dehors du couvre-feu puissent revenir à leur base en fin de journée en cas d'incident.

Le CESER sera attentif aux mesures qui seront prises pour les salariés dont les emplois pourront être supprimés ou impactés suite au couvre-feu.

A moyen terme, le CESER souhaite que l'aéroport soit réservé aux avions les plus performants en matière de bruit.

Des études et des consultations à mener

Le CESER considère nécessaire de mener une analyse approfondie des conséquences sur l'environnement et les populations des actions réalisées dans le cadre du réaménagement de Nantes Atlantique. Il salue l'accent mis sur les conséquences du bruit. L'évolution du trafic, l'amélioration de la desserte terrestre et notamment ferroviaire, pourront avoir des conséquences sur le bruit subi par les populations.

Les conséquences sur la biodiversité devront être évaluées si l'allongement de la piste est confirmé ou si des terrains doivent être artificialisés pour l'extension de l'aérogare ou l'amélioration de la desserte terrestre notamment. Cette évaluation devra faciliter les prises de décisions sur les modifications à apporter éventuellement aux projets ou sur les mesures de compensation à adopter.

Enfin, l'information des populations et des collectivités est une nécessité. Le CESER insiste également sur la nécessité d'associer à l'information descendante une véritable concertation tout au long du projet de réaménagement. Il en va de l'acceptabilité des opérations qui seront menées, permettant de limiter des recours éventuels et les retards de travaux qu'ils pourraient induire.

5.2. La contribution du CESER des Pays de la Loire sur le projet d'arrêté de couvre feu

En raison de l'absence de consensus en son sein, le CESER ne s'exprimera pas ici sur le sujet de l'extension éventuelle du couvre-feu.

Le CESER considère qu'au vu des conséquences en matière d'emplois et d'activité économique, a fortiori en période de crise post-covid, l'adoption d'un couvre feu limité aux vols programmés basés est un compromis raisonnable. Il permet de répondre à l'attente de garantir au maximum la tranquillité des riverains, tout en sécurisant le retour à leur base des avions en cas d'incidents, et en limitant ainsi les désagréments subis par les passagers. La possibilité de retour sur leur base est une nécessité économique pour les compagnies, elle évite également des trajets à vide en cas de déroutage. Le CESER souligne à ce sujet l'importance de conserver une attractivité pour les compagnies basées à Nantes Atlantique, au vu des conséquences positives de leur présence sur l'emploi sur le site, ainsi que des besoins de dessertes aériennes du territoire.

La rédaction du projet d'arrêté reste floue sur les « raisons indépendantes » du transporteur qui pourraient justifier des dérogations au couvre-feu.

Le terme « programmé » devra être bien précisé. Le couvre-feu devra concerner l'ensemble des vols y compris les vols non commerciaux. Une évaluation régulière des vols nocturnes résiduels (nombre d'avions, cause...) devra être réalisée.

Le CESER considère qu'afin d'éviter les aléas juridiques, l'arrêté doit se limiter à préciser que tous les avions des compagnies basées à Nantes avec des vols dont l'arrivée est programmée en-dehors du couvre-feu puissent revenir à leur base en fin de journée en cas d'incident.

Le CESER sera attentif aux mesures qui seront prises pour les salariés dont les emplois pourront être supprimés ou impactés suite au couvre-feu.

A moyen terme, le CESER souhaite que l'aéroport soit réservé aux avions les plus performants en matière de bruit.

5.3. Les retombées économiques de l'aéroport sur le territoire

Les chiffres du tableau ci-dessous sont issus du résumé non technique relatif au projet d'arrêté de couvre feu soumis à concertation :

Type et nombre d'emplois	Chiffre d'affaires correspondant	Définition
Emplois directs	5 200 380 M€	CA et emplois directement en lien avec l'exploitation de l'aéroport et situés à sa proximité immédiate
Emplois indirects	3 500 220 M€	CA et emplois générés dans l'économie par les fournisseurs de biens et services aux activités directes.
Emplois induits	4 550 330 M€	CA et emplois générés par les dépenses effectuées par les salariés des activités directes et indirectes
Emplois catalytiques	5 000 330 M€	Retombées économiques générées par les dépenses des passagers aériens non-résidents sur le territoire (touristes d'affaires ou d'agrément).
Total	18 300 1 280 M€	