



UN AÉROPORT POUR RÉPONDRE AUX BESOINS DU GRAND OUEST

COMMENT PRENDRE EN COMPTE UNE SITUATION EN ÉVOLUTION ? QUELLE PROTECTION DES RIVERAINS FACE AU BRUIT ?

Le CESER contribue une nouvelle fois au débat, en élaborant deux contributions sur l'aéroport Nantes Atlantique en réponse aux consultations publiques concernant la révision du Plan de Prévention du Bruit dans l'Environnement (PPBE) pour la période 2020-2024, et la restriction d'exploitation de la plateforme aéroportuaire entre minuit et 6 h. A cette occasion, le CESER réactualise sa contribution de 2019 "Quel aéroport pour répondre aux besoins du Grand Ouest ?"

UN IMPÉRATIF : DIMINUER ET COMPENSER LES NUISANCES

Les conséquences de l'activité de l'aéroport sur la santé

De récentes études* confirment les effets néfastes du bruit sur la santé, en particulier sur les systèmes endocriniens et cardiovasculaires, avec dans certains cas des surmortalités constatées dans les populations exposées.

La limitation des vols intérieurs depuis la loi « climat et résilience » de 2021

La suppression des vols entre Paris-Orly et Nantes, Lyon ou Bordeaux (sauf trajets en correspondance) nécessite d'accélérer la finalisation de l'axe TGV Massy-Valenton (contournement du sud de Paris) et la réalisation de la gare TGV de Pont de Rungis, afin d'améliorer l'accès des Pays de la Loire à l'aéroport d'Orly, prévue en 2028-2030.

La desserte terrestre de l'aéroport par la ligne ferroviaire Nantes Saint-Gilles - Pornic

Le CESER regrette le choix de création d'une halte sur cette ligne, et non pas sur le site aéroportuaire, qui obligera les passagers à prendre une navette pour rejoindre l'aérogare. Il souhaite néanmoins, une réalisation rapide des travaux et que la Région porte une attention particulière aux innovations techniques permettant de limiter les nuisances sonores.

*Etudes : Discussion sur les Effets du Bruit des Aéronefs Touchant la santé, Rapport AST-anses.



PATRICE POLLONO,
Rapporteur du groupe
de travail transversal

Les engagements pris par l'Etat doivent être respectés

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.

Le CESER souhaite que les engagements pris par l'Etat 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.

Par ailleurs, le CESER considère nécessaire de mener une analyse approfondie des conséquences des actions réalisées dans le cadre du réaménagement de Nantes Atlantique, sur l'environnement et les populations. Ainsi, ces conséquences 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.

Nantes-Atlantique, infrastructure vitale pour le développement du territoire



+53% de passagers
(entre 2016 et 2019)*



18 300
emplois(directs et induits)**



+25% de vols commerciaux
(entre 2016 et 2019)*



1 280 M€
de retombées économiques
de l'aéroport sur le territoire**



64 000 mouvements
d'avions en 2019

* Source : Union des Aéroports Français
** Source : Résumé non technique du projet d'arrêté
du couvre-feu de l'aéroport Nantes Atlantique



LA RÉVISION DU PLAN DE PRÉVENTION DU BRUIT DANS L'ENVIRONNEMENT

Le PPBE pour la période 2020-2024 définit les actions locales à mettre en oeuvre afin de prévenir et réduire, si nécessaire, le bruit dans l'environnement et de protéger les zones calmes. Le point de départ pour mesurer les conséquences du PPBE, a été fixé en 2019 ce qui donne une situation initiale dégradée pour les riverains. Par ailleurs, 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 2022 au plus tôt, soit cinq ans après l'officialisation de l'abandon du projet de transfert vers Notre-Dame-des-Landes. En outre, le PPBE dépendra des scénarios d'évolution de trafic et des changements de trajectoires éventuels induits par l'utilisation du dispositif ILS et les futures modifications de la piste.

Le CESER regrette le retard pris dans l'élaboration du PPBE et rappelle l'urgence de définition de ce plan, alors que le sud de l'agglomération nantaise fait l'objet de nombreux projets d'aménagements (nouveau CHU, projet de Pirmil les Isles...). Par conséquent, le plan d'exposition au bruit devra couvrir une zone beaucoup plus large qu'actuellement. D'autre part, il regrette également que le PPBE ne se fixe pas comme objectif la diminution des nuisances sonores pour tous les riverains.

En outre, **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.

QUELLES SONT LES ACTIONS POUR RÉDUIRE LE BRUIT À LA SOURCE ?

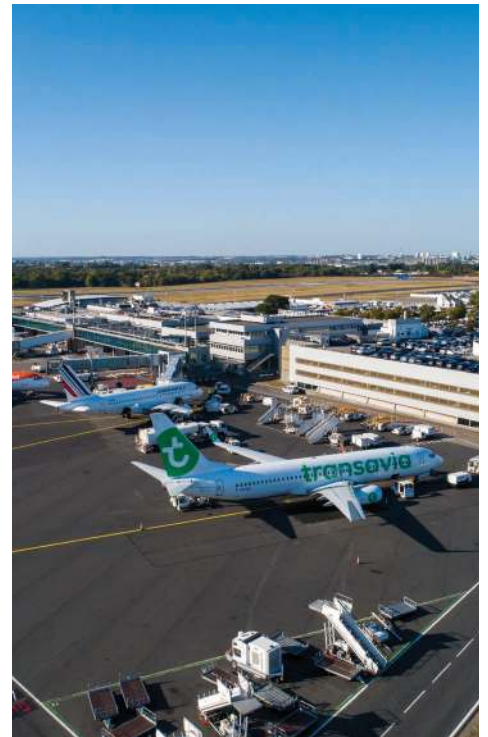
1 L'engagement volontaire des compagnies aériennes

Le CESER appuie les diverses initiatives qui ont été prises telles que la limitation volontaire des vols, le recours à des véhicules électriques... qui cependant auront une portée limitée. Il soutient aussi la demande de la commission consultative de l'environnement d'une action visant à limiter l'usage des appareils auxiliaires de puissance et des groupes électrogènes, en particulier via l'installation par l'aéroport de bornes électriques.

2 La mise en place d'une politique commerciale vertueuse

Le nouveau concessionnaire devra mettre en place une politique commerciale favorisant les avions les moins polluants et à la performance acoustique la plus élevée. Le CESER souscrit à cette action qui est déjà mise en place partiellement via une modulation sur la redevance d'atterrissage selon les groupes acoustiques des avions. Néanmoins, le tarif devra prendre en compte les frais induits par la gestion de l'aéroport.

Par ailleurs, **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 un moyen efficace de réduire les nuisances, tout en maintenant l'activité aérienne.



LES MESURES D'INDEMNISATION : DES DISPOSITIFS RESTRICTIFS, ET UN SOUTIEN NÉCESSAIRE POUR LE MONTAGE DES DOSSIERS

1 L'indemnisation de droit commun

L'indemnisation des travaux d'insonorisation est financée par la taxe sur les nuisances sonores aériennes (TNSA), perçue par les exploitants aéroportuaires auprès des compagnies.

Le CESER souhaite que l'Etat introduise une modulation de la TNSA selon les performances acoustiques des aéronefs et pas uniquement selon leur masse. Cependant, certains acteurs économiques soulignent le risque d'une nouvelle hausse éventuelle de la TNSA qui impacterait la compétitivité de Nantes-Atlantique. Pour d'autres, le trafic est principalement lié au dynamisme et aux besoins spécifiques du territoire de l'aéroport. Le CESER quant à lui 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.

2 Le soutien complémentaire de l'Etat pour l'aide à l'insonorisation des logements et des équipements

Dans le cas de l'aéroport de Nantes-Atlantique, le financement de la TNSA est complété par une aide de l'Etat. Dès 2019, le CESER a estimé que tous les habitants devraient être indemnisés à hauteur de 100 % des travaux nécessaires, sans condition de ressources. Ainsi, le CESER considère que le montant de 6 M€ prévu en complément de la TNSA risque fortement d'être insuffisant. Or la lutte contre les nuisances sonores est un impératif sanitaire.

3 Le droit de délaissement et l'aide à la revente

Le droit de délaissement permet aux propriétaires éligibles de demander à l'Etat d'acquiescer leur bien, en tenant compte de l'éventuelle dépréciation de leur logement. 48 biens seraient concernés, pour un montant estimé de 5 à 10 M€, financés par le GIP du Fonds

de Compensation de Nantes-Atlantique puis par le futur concessionnaire. En cas de vente du bien, le propriétaire peut bénéficier d'une aide à la revente pour compenser l'éventuelle moindre-valeur ou dépréciation de sa propriété. L'allocation moyenne se situe entre 3 000 et 6 000 €. Le CESER s'interroge sur le caractère suffisant de ce montant en raison de la hausse des prix de l'immobilier sur l'agglomération nantaise. En outre, il estime que l'Etat doit ouvrir plus largement le droit de délaissement et l'aide à la revente pour les riverains de l'aéroport.

4 La relocalisation d'équipements publics

Cette mesure pourrait concerner le collège de la Neustrie à Bouguenais et trois écoles de Saint-Aignan de Grand Lieu. Le CESER souhaite que l'Etat apporte son soutien à ces projets, au-delà de la phase d'études. Il suggère également 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.

LES MESURES RELATIVES À L'ACCÈS DES AVIONS À L'AÉROPORT

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

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 coût est estimé à 50 M€ HT et sera à la charge du futur concessionnaire. Le CESER ne se prononce pas sur l'opportunité de cette mesure. En revanche, il s'interroge sur la capacité et l'acceptation du futur concessionnaire à la financer. Il souhaite également 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. En effet, Il faudra anticiper les recours éventuels.



2 Le relèvement de l'altitude de survol de Saint-Aignan de Grand Lieu

Toutes les mesures limitant le bruit à l'approche de l'aéroport sont positives. Des scénarios d'approches différenciés selon les conditions météorologiques sont actuellement à l'étude et devront être validés par les autorités indépendantes en matière de sécurité aérienne. Toutefois, en conditions météorologiques dégradées, les avions devraient atterrir dans l'axe de la piste, avec un système de guidage vertical (ILS) afin d'éviter des déroutages vers d'autres aéroports, d'améliorer la sécurité et de fluidifier le trafic. Par ailleurs, l'altitude de survol sera augmentée de plus de 100 mètres au niveau du centre-ville qui sera plus impacté avec de nouvelles populations, en particulier le quartier de 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 décollage.

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

L'optimisation des trajectoires constitue un levier important pour diminuer les nuisances du transport aérien. Le CESER sera attentif au résultat des études sur la possibilité technique de cette modification, dans un contexte d'augmentation prévisible du trafic à moyen et long terme. Cependant, la réorientation des trajectoires de décollage ne devra pas impacter d'autres populations. Enfin, l'étude de l'évitement du survol de Bouaye pourrait aussi être réalisée.

*Collectif des Citoyens Exposés au Trafic Aérien

L'INSTAURATION D'UN COUVRE-FEU ENTRE MINUIT ET SIX HEURES

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. En effet, 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 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 souligne également 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.

D'autre part, le CESER sera attentif aux mesures qui seront prises pour les salariés dont les emplois pourront être supprimés ou impactés par la mise en place d'un couvre-feu. Enfin, à moyen terme, **le CESER souhaite que l'aéroport soit réservé aux avions les plus performants en matière de bruit**.

LIRE LA CONTRIBUTION INTÉGRALE « NANTES-ATLANTIQUE : QUEL AÉROPORT POUR RÉPONDRE AUX BESOINS DU GRAND OUEST ? COMMENT PRENDRE EN COMPTE UNE SITUATION EN ÉVOLUTION ? QUELLE PROTECTION DES RIVERAINS FACE AU BRUIT ? »
SUR WWW.CESER.PAYSDELALOIRE.FR

Directeur de publication : Jacques Bodreau - Co-directeur de publication : Marc Bouchery - Rédactrice en chef : Sylvie Boutin

Crédits photos : ©V.Joncheray, J.Gazeau, © Ceser des Pays de la Loire, © GettyImages - Création et exécution graphique : www.animaproductions.com

Impression : Région des Pays de la Loire

CESER des Pays de la Loire, 1 rue de la Loire, 44966 Nantes CEDEX 9 - Contact : Tél. 02 28 20 53 14 et ceser@paysdelaloire.fr