

Consultation publique – PPBE 2020-2024 Aéroport Nantes-Atlantique **Contribution de l'association France Nature Environnement Pays de la Loire**

Madame, Monsieur,

Suivant depuis plusieurs années le projet de réaménagement de la plateforme aéroportuaire de Nantes-Atlantique, notre fédération régionale s'exprime aujourd'hui dans le cadre de cette consultation publique.

FNE Pays de la Loire constate que plusieurs mesures ont été engagées en 2019 à la suite de la décision de maintenir et de réaménager l'aéroport de Nantes-Atlantique. Il était grand temps de rattraper le retard pris en terme de protection des riverains contre les nuisances sonores de cette plateforme aéroportuaire. FNE Pays de la Loire espère que ces premières mesures montreront un résultat positif dans leur évaluation et souhaite que le PPBE qui va être mis en place viendra les renforcer.

Notre association siège au sein de la Commission Consultative de l'Environnement (CCE) de Nantes-Atlantique et a exprimé un avis défavorable au projet de PPBE lors de la réunion du 26 février 2021, suite à laquelle l'État a répondu à quelques-unes des observations alors émises.

FNE Pays de la Loire est satisfaite de voir que l'État se soit engagé à réaliser un bilan intermédiaire exhaustif de l'état d'avancement des actions incluses dans le PPBE en 2022. Mais au-delà d'un état des lieux, c'est bien la possibilité de modifier le PPBE qui est demandée et ce afin de ne pas attendre la fin de celui-ci pour travailler à son amélioration. Nous n'avons que trop perdu de temps ces dernières années en terme de protection des riverains.

Concernant la demande de la CCE sur les appareils auxiliaires de puissance (APU) et les groupes électrogènes, il est indiqué à la page 59 du document mis en consultation ceci : « *Les groupes auxiliaires de puissance (APU) qui ne peuvent être mis en fonctionnement sur les aires de trafic plus de 60 minutes avant l'heure de départ de l'aéronef et plus de 20 minutes après l'arrivée de l'aéronef* » - arrêté ministériel de 2006.

FNE Pays de la Loire demande que soit listé et localisé l'ensemble de ces matériels et à ce qu'un calendrier d'élimination des groupes diesels mobiles électrogènes soit annoncé. Une alimentation des postes de stationnement les plus fréquentés par un réseau enfoui 400Hz est à planifier.

FNE Pays de la Loire soutient la demande de la CCE visant à une restriction d'exploitation supplémentaire sur la tranche 6h-7h afin de limiter le bruit sur cette tranche horaire. Il est important que cette restriction soit déjà inscrite dans les chantiers à mener et qui permettront de proposer dans 5 ans un second PPBE de qualité encore supérieur.

FNE Pays de la Loire demande aussi à ce que soit défini un calendrier de suppression de l'aéroclub, avec comme première étape l'interdiction des tours de piste, si possible dès le printemps 2022.

Enfin, outre le fait que nous soutenons les propositions d'amendement faites en séance du 26 février 2021 de la CCE, FNE Pays de la Loire ne peut que s'étonner que les nombreuses demandes de voir l'approche satellitaire mise en place, ce qui permettrait d'améliorer les phases de décollage et de d'atterrissage des aéronefs, soit une nouvelle fois mise de côté.

Notre fédération régionale demande à ce que les préconisations n°2 et n°3 (« *mise en place d'approches satellitaires de précision, notamment pour l'approche Nord* » et « *modification des trajectoires de décollages face au Nord afin de diminuer les nuisances pour les communes de Rezé, Bouguenais et Pont Saint Martin* ») soient intégrées dans ce projet de PPBE et donc enfin travaillées par les services de l'État.

Vous retrouverez ici les propositions maintes fois exprimées par divers acteurs travaillant sur le sujet, notamment l'association Atelier Citoyen :

1/ Augmentation des pentes d'approche :

- la DGAC propose 3°5 pour la 21 axée, pourquoi ne pas le faire également sur la 03 (en profitant du nouveau réglage du glide fait lors du décalage du seuil de 03) 3°5 au lieu de 3° fait passer le gain sur Saint Aignan de 20m à 55m d'altitude....)
- pour la 21 à 13°, aller à 4° comme à Marseille. Le gain d'altitude sur le centre-ville de Nantes est de l'ordre de 130m. L'exemple de la 27 London City montre clairement qu'en Europe des dérogations environnementales sont possibles même en l'absence d'obstacles physiques.

2/ Pour les procédures décollages :

- imposer la procédure de réduction de bruit NADP1
- revoir les trajectoires de décollage 03, afin de mettre en place des points de giration optimisés, cela devrait éliminer les virages précoces à 400 pieds qui assourdissent certains riverains.

3/ Définir un calendrier pour la mise en place des procédures d'atterrissage satellitaires de précision sur la 21 (PBN LPV).

4/ Inciter par une tarification plus fine les appareils les moins bruyants, et équipés de façon performante LNAS ou SBAS cat 1.

Enfin, notre fédération régionale demande à ce que l'outil MAESTRO soit plus intelligible notamment avec le développement de fonctions statistiques et la possibilité d'enregistrer et de publier les évènements bruits NA62 et NA65.

Conclusion : Ce projet de PBE qui nous est soumis dans le cadre de cette consultation est largement améliorable et nous espérons que nos préconisations puissent alimenter la version définitive de celui-ci.

A Angers, le 29 juin 2021,

FNE Pays de la Loire