

**Objet : Application et Priorisation des règles de prévention aux nuisances sonores  
Et aux pollutions atmosphériques aériennes**

Lors de ces dernières commissions consultatives, nous pouvons nous féliciter des avancées en matière de mise en application des mesures de prévention et de protection santé des riverains.

Notamment par l'installation de nouvelles stations de mesure de bruit : qu'elles soient fixes (Ile de Nantes, Bouguenais, Rezé) ou mobiles sur les communes riveraines au sud de l'aérogare de NA

Comme évoqué le 26 février, nous rappelons que ces mesures collectées devront faire l'objet d'une communication compréhensible par le plus grand nombre, permettant d'enrichir de ses données les concrétisations d'une carte stratégique des bruits (CSB) et d'un Plan de prévention d'exposition des bruits (PPBE).

Nous remercions Monsieur le secrétaire général de la préfecture pour son sens pédagogique facilitant ainsi les échanges de qualité avec les membres de la commission.

**Application et priorisation des règles de prévention :**

Nous demandons que toutes les études de bruit (les cartes stratégiques de bruit, le plan de prévention d'exposition des bruits obligatoires pour tout aéroport dont le trafic est supérieur à 60000 mouvements) soient menées de façon comparable pour toutes les alternatives proposées dans le cadre de commission de concertation.

**Principes de prévention :**

- 1 - Eloigner la cause : En évitant le survol des avions au-dessus des zones urbanisées à forte densité d'habitats**
- 2 - Eloigner les populations de la cause : En permettant aux populations impactées de partir par le dédommagement à l'expropriation et le droit au délaissement par les compensations exemplaires.**
- 3 - Protéger les riverains : Par le droit à l'indemnisation aux travaux d'insonorisations des logements n des espaces publics et privés**

**Priorisation des principes de prévention :**

- 1 – Agir sur la source de la nuisance : Diminuer l'exposition des zones densément habitées, au bruit et à la pollution atmosphérique (éloigner la cible du risque) à défaut de pouvoir agir efficacement, ou suffisamment sur la cause du bruit et de la pollution. Passer aux points suivants
- 2 - Appliquer les mesures de protection collectives, comme les règles de vol, des procédures d'urbanisme (en particulier la définition des zones de bruits PEB)
- 3 - Appliquer les mesures de protection individuelles, comme le droit au délaissement, à l'insonorisation ou le déménagement admis pour toute raison d'inadaptation individuelle notamment aux problèmes de santé

**Les recommandations de l'OACI reprennent ces principes dans le règlement UE 598/2014 du parlement européen**

**L'« approche équilibrée » consiste , pour un aéroport donné à analyser les diverses mesures de réduction disponibles, selon 4 piliers :**

- La réduction du bruit à la source (aéronefs plus silencieux, sur la base des certifications acoustiques établi lors de la certification de l'avion, nouvelles générations Néo en cours de livraison dans les compagnies les

premiers effets sensibles sur la flotte mondiale pourrait intervenir dans une quinzaine d'années, sachant que les prévisions misent sur le doublement du trafic aérien mondial d'ici 2037)

- La planification et la gestion de l'utilisation des terrains autour des aéroports (notamment la restriction d'urbanisation (PEB))
- Les procédures opérationnelles d'atténuation du bruit (adaptation des procédures, consignes de pilotage) dans le respect des consignes de sécurité.
- Les restrictions d'exploitations (interdiction des avions classés les plus bruyants, limitation des vols de nuits, quota de bruit par compagnies aériennes)

Ces recommandations OACI sont reprises dans le Rapport 010459-01 de la CGEDD de mars 2016 dans le cadre des études sur les alternatives pour le développement aéroportuaire de Grand Ouest pages 80-81 /10

## **Introduction à la Concertation**

La référence support est la directive Européenne 2002/49/CE, transposée dans le droit français par les articles L.572-1 à L.572-11 (partie législative) et L.572-1 à L.572-11 (partie réglementaire) du code de l'environnement

Les cartes stratégiques du bruit (CSB) et leurs plans d'actions sont les moyens préconisés

A ce titre pour chaque option mentionnée d'aménagement (alternative), les CSB doivent être établies et fournies. Afin que la population soit informée et participe aux plans d'actions définis par les décideurs.

**Une communication objective et pédagogique permettra une bonne appropriation des populations**

## **Selon le Commissariat Général de l'Environnement et du Développement Durable (CGEDD)**

**La mission d'étude d'impact environnementale ne comporterait pas de scénario de référence**

**IL n'y a plus NDDL, mais les études d'impact environnemental sont toujours là ;**

**Nous demandons que les études d'impacts soient basées sur cette référence ou une référence virtuelle reprenant les objectifs suivants**

Assurer le développement durable (essor économique et emploi) des territoires du Grand Ouest

Protéger les riverains des nuisances sonores et des pollutions atmosphériques

Protéger l'environnement notamment la biodiversité exceptionnelle du lac grand Lieu et de l'estuaire de la Loire

Mener les études d'impact environnemental pour les modalités d'accessibilité à la l'aéroport NA

A ce titre, nous rappelons que la zone Nantes Atlantique est à la fois une plateforme aéroportuaire et une zone industrielle comportant en son sein, Airbus ses sous/traitants, les centres de recherches, « IRT Jules Verne et EMC2 », la zone atteindrait 13500 salariés ainsi que l'implantation de centres de formations professionnels d'une capacité de 1500 étudiants à horizon 2025, ainsi le nombre de salariés et d'étudiants sur zone passerait à 15000 dans les 6 ans à venir.

Aux intermodalités, avec une vigilance particulière à la mise en connexion des aéroports du GO Brest, Rennes Nantes, nous demandons un bilan carbone pour les futurs déplacements terrestres engendrés par ces mises en connexion.

*Déclaration par Jacky Garreau membre du bureau permanent de la CCE représentant le pôle EMC2*

*A titre individuel représente, un collège de médecins, des professeurs universitaires de médecine de dimension nationale et les acteurs économiques du territoire 44*

