



## PREFET DE LA LOIRE-ATLANTIQUE

Préfecture  
Direction de la coordination et du management  
de l'action publique  
Bureau de la coordination et du contrôle  
de gestion interministériel

Nantes, le 31 OCT. 2013

Affaire suivie par : L. Brisard  
02.40.41.47.17

### COMPTE RENDU DE LA COMMISSION CONSULTATIVE DE L'ENVIRONNEMENT DE L'AEROPORT DE NANTES ATLANTIQUE

La commission consultative de l'environnement (C.C.E.) s'est réunie le 27 septembre 2013, sous la présidence de M. DORÉ, Sous préfet chargé de mission.

#### Etaient présents :

- ☞ M MARIE, Directeur Aéroport Nantes Atlantique - AGO,
- ☞ Mme LEBASTARD, DCMAP Préfecture 44
- ☞ Mme POUPARD, DCMAP Préfecture 44,
- ☞ M GARRIGUES, DSAC Ouest,
- ☞ M SIEBERT, DSAC Ouest, Délégué des Pays de la Loire,
- ☞ M XECH, DSAC Ouest,
- ☞ M GLADIN, SNA Ouest,
- ☞ M VEILLON, DSAC Ouest / Environnement,
- ☞ Mme LEBLOND, SNA Ouest / Subdivision Etudes,
- ☞ Mme CAMUS, SNA Ouest,
- ☞ M CAUDRELIER, DREAL Pays de la Loire, chargé de mission bruit,
- ☞ M GILLAIZEAU, Vice Président Nantes Métropole,
- ☞ Mme GUIST'HAU, Vice Présidente Nantes Métropole,
- ☞ Mme ESNEE, Nantes Métropole,
- ☞ M LEMASSON, Nantes Métropole,
- ☞ M GARREAU, Nantes Métropole – Directeur DEER,
- ☞ Mme VERCHERE, Conseil Général,
- ☞ M BUREAU, Conseil Régional,
- ☞ M BESSIN, DG SMA,
- ☞ M BORD, UDPN 44,
- ☞ M DURFORT, UDPN 44,
- ☞ Mme GARDAHAUT, UDPN 44,
- ☞ M LANGLET, Président association nantaise de lutte contre le bruit,
- ☞ M. LUGADET, ECOPOLE,
- ☞ M. GRAVELINE, Contrôleur aérien,
- ☞ M BETREMIEUX, Représentant des personnels CGT,
- ☞ M DOUAISI, Représentant des personnels CFTD,
- ☞ M POLLONO, Vice président aéroclub Loire-Atlantique,
- ☞ M DALIN, compagnie Régional,
- ☞ M GUITTET, Europe Airpost,
- ☞ Mme PIERRY, stagiaire environnement AGO,
- ☞ Mme PODEVIN, animatrice environnement – AGO,
- ☞ Mme JACOB-LE GOHÉBEL, responsable environnement – AGO,

M JUNG, Responsable Sécurité – AGO,

M. DORÉ s'assure que le quorum est atteint et ouvre la séance.

### **APPROBATION DU COMPTE RENDU DE LA DERNIERE CCE**

Dans le compte rendu de la CCE en date du 11 avril 2013, il est noté que « *La Commission de dialogue a demandé une projection de PEB sur l'Aéroport Nantes Atlantique et sur le futur aéroport : ces documents seront réalisés dans moins de 2 mois et seront transmis aux membres de la CCE.* ».

Suite à la remarque de M BORD, M DORÉ informe la CCE que cet engagement n'a pu être tenu dans la mesure où ces courbes de bruit sont toujours en construction ; elles seront mises à disposition une fois terminées.

M GILLAIZEAU remarque cependant que ces questions ont trait au futur aéroport et ne concernent pas la CCE actuelle.

### **PRÉSENTATION DES MESURES DES CHAMPS ÉLECTROMAGNÉTIQUES**

Présentation par M JUNG des mesures annuelles des champs électromagnétiques.

Ces mesures sont réalisées afin de s'assurer que les niveaux de champs électromagnétiques générés par certains équipements sont conformes aux recommandations de la Directive 2004/40/CE non retranscrite dans le droit français à ce jour, et que le personnel travaillant sur l'aéroport n'est pas exposé à des valeurs trop importantes : les principales émissions sont liées à la téléphonie et concernent les bureaux et locaux techniques. Les valeurs enregistrées ne dépassent jamais 2v/m.

M BORD remarque toutefois que la norme européenne est dépassée et que le seuil de 0.6v/m à ne pas dépasser semblerait maintenant plus pertinent.

### **QUALITÉ DE L'AIR**

La campagne annuelle de mesure de la qualité de l'air sur et aux abords de l'aéroport est en cours de réalisation. Les polluants mesurés sont le Dioxyde d'azote, le Benzène, les Particules fines, le Monoxyde de carbone et le Dioxyde de soufre

Les résultats seront publiés et disponibles sur le site d'AIR PAYS DE LOIRE.

L'ACNUSA a mis en place un groupe de travail, auquel participent l'Aéroport Nantes Atlantique et Air Pays de Loire. L'objectif de ce groupe est d'aboutir à des préconisations et un référentiel commun aux aéroports concernant la mesure de la qualité de l'air et les évaluations d'émissions, avec une restitution des travaux attendue pour décembre 2014 (cf présentation).

### **NAVIGATION AÉRIENNE**

Présentation par le SNA Ouest de leur structure hiérarchique et de l'espace géographique couvert (14 terrains contrôlés).

Les objectifs recherchés sont l'optimisation des trajectoires courantes, la prise en charge efficiente des vols « hors normes » ainsi que la sécurité de tous les vols.

Mme CAMUS précise que la trajectoire d'un vol dépend des performances de l'avion, de la météo, des imprécisions instrumentales : il n'y a donc pas une trajectoire unique. Les cartes disponibles dans la

documentation aéronautique sont là pour illustrer les textes et donnent une vision globale permettant de suivre les consignes de vol.

Lors de la construction de nouvelles procédures, le SNA fait en sorte que l'environnement soit le moins impacté possible.

Abandon du 0.6 nautique au décollage vers le Nord :

A la remarque de M DURFORT sur le fait que la commune de Rezé est toujours très impactée par le bruit des avions et qu'il y a de plus en plus de mécontents, Mme LEBLOND rappelle que les modifications de trajectoires ont été mises en place le 19 septembre dernier ; il peut y avoir un décalage, le temps que toutes les compagnies prennent en compte le changement.

En réponse à M BORD, M DALIN précise que les avions commerciaux prennent systématiquement la bretelle A qui est la plus proche du seuil de piste.

En réponse à la demande d'information de M LEMASSON sur les points fixes réalisés par certains appareils en bout de piste, M GARRIGUES précise qu'il n'y a pas de consigne sur le sujet mais qu'il existe différentes techniques de mise en puissance pouvant être différentes d'une compagnie à une autre.

#### **MESURES DE BRUIT ET SUIVI DES TRAJECTOIRES.**

Conformément aux dispositions prévues lors de la dernière réunion de la CCE et validées par l'ACNUSA, la station fixe de mesure de bruit située à St Aignan de Grandlieu a été déplacée de la rue des Frères Rousseau vers le site de la nouvelle Mairie : positionnement sur le toit terrasse des vestiaires du stade, sous l'axe de piste, depuis le 1<sup>er</sup> juillet 2013.

#### **Présentation du bilan semestriel concernant les mesures de bruit.**

L'UDPN44 regrette que le positionnement de la station fixe situé à la Classerie sur la commune de Rezé ne reflète pas la réalité des nuisances subies par les riverains de cette commune en raison de son emplacement et de la dispersion des trajectoires.

#### **Présentation du bilan semestriel concernant le système de mesure de bruit et de suivi des trajectoires (MAESTRO).**

Le GSM (groupe de suivi MAESTRO) poursuit son rôle de sensibilisation auprès des compagnies aériennes afin de les alerter sur les particularités liées à la plate forme de Nantes Atlantique, notamment en les sensibilisant en amont de leur début d'exploitation.

Dans ce cadre, le document d'information aux équipages qui est en place depuis 2010 est en cours de mise à jour en vue d'y intégrer les nouvelles procédures en vigueur.

#### **Présentation sur les vols de nuit :**

On observe une stabilité du nombre de vols de nuit (12 vols en plus par rapport à la période précédente), avec toujours un nombre de vols plus important dans les tranches horaires en frange de nuit (23h à minuit et 5h à 6h).

Les vols de nuit opérés pour du transport de fret sont en diminution car certains sont décalés après 6h.

Les vols non commerciaux et mises en place sont détaillés (Cf. présentation). Les autres non commerciaux sont des vols privés.

M BORD souhaiterait avoir plus de détails sur les vols charters afin de savoir si ces vols sont programmés la nuit ou bien retardés.

M LEMASSON souhaiterait qu'une étude soit faite sur le type d'appareils opérant des vols en début de nuit car ceux-ci semblent plus bruyants qu'auparavant.

M GLADIN attire l'attention de la CCE sur le fait que les appareils sont de plus en plus performants et qu'un Arrêté de restriction d'exploitation est en vigueur à Nantes Atlantique : aucune infraction à cet Arrêté n'a été constatée depuis 2011. M VEILLON précise que les compagnies ont aussi fait évoluer leur flotte et ne viennent plus avec des avions très bruyants.

M GILLAIZEAU précise que les plages horaires de trafic à l'aéroport vont probablement évoluer dans la mesure où pour écouler le trafic prévisible, les avions devront être positionnés de façon plus étalée dans le temps, donc déborder notamment sur les plages de nuit.

Mme VERCHERE regrette que l'assiette de la TNSA ne soit basée que sur les décollages, ce qui est injuste car les moyens financiers liés aux arrivées ne sont pas affectés aux riverains qui en subissent les nuisances.

M GARRIGUES précise que c'est une loi qui fixe la TNSA et que la demande de Mme VERCHERE sera transmise au Ministère des Transports.

Mme JACOB-LE GOHEBEL ajoute que la redevance atterrissage est modulée sur la période de nuit : le montant de cette redevance est doublé la nuit. Il est important de noter la modulation qui pousse les compagnies à se poser de jour.

A la remarque de Mme VERCHERE qui souhaiterait que la plate-forme soit fermée la nuit comme le recommande l'Europe et l'ACNUSA, Mme JACOB-LE GOHEBEL précise que la tendance européenne et française n'est pas au couvre feu mais à une approche équilibrée entre impacts économique, social et environnemental des activités nocturnes d'un aéroport.

M GILLAIZEAU rappelle que lors de sa venue l'an dernier, le Président de l'ACNUSA avait noté le faible taux de vols de nuit sur l'Aéroport Nantes Atlantique.

M GUITTET représente la compagnie EUROPE AIRPOST qui opère deux types d'activités, le fret et les vols charters (d'avril à octobre).

Il expose la difficulté pour une compagnie aérienne de construire son programme de vol : pour être rentable, un avion (de type B737) doit voler 3000 heures par an, soit 16 à 18h par jour pendant ses mois d'activité charter ; donc il y a toujours au moins un mouvement qui s'opère de nuit (tôt le matin ou tard le soir).

Il assure toutefois que ce n'est pas dans l'intérêt des compagnies de voler la nuit car tout est plus cher (taxes, personnel....) et les passagers ne sont pas non plus favorables à effectuer des vols de nuit.

M DORÉ conclut en assurant que tous les efforts possibles sont faits à Nantes Atlantique afin de maîtriser l'impact de l'activité de l'aéroport sur les populations riveraines. Il rappelle à M BORD que le PGS n'a pas vocation à être modifié.

#### Aide à l'insonorisation :

Présentation du bilan semestriel de gestion de l'aide à l'insonorisation et des résultats de l'enquête de satisfaction menée auprès des riverains ayant bénéficié de l'aide. (cf. présentation).

Un zoom est fait sur les établissements scolaires et sociaux dont les travaux d'insonorisation sont en cours : un rappel est fait sur l'obligation de respecter la procédure en vigueur afin de pouvoir bénéficier de l'aide à l'insonorisation. En particulier il est rappelé que l'AMO est obligatoire dans le cadre des travaux d'insonorisation des bâtiments scolaires.

Mme JACOB – LE GOHEBEL propose à M LEMASSON une réunion de travail éventuelle pour étudier ensemble et avec l'AMO des travaux qui selon lui auraient pu être pris en charge.

Selon la réglementation, le dispositif de prise en charge à 100% des travaux (plafonnés) est en vigueur jusqu'à fin 2013. A ce jour, nous n'avons pas connaissance de la pérennité ou non de ce dispositif ; les mairies vont en informer les riverains.

M DURFORT demande qu'une présentation des trajectoires au décollage vers le nord-est soit ajoutée au compte rendu de la CCE.

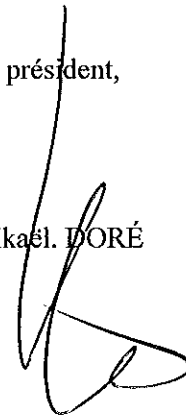
M GILLAIZEAU rappelle qu'en 2006 Nantes métropole n'avait pu procéder à une avance de fonds pour alimenter le dispositif d'aide à l'insonorisation pour des raisons réglementaires (possibilité offerte aux communes mais pas aux intercommunalités) et, qu'à cette époque, les mairies avaient alors proposé d'avancer les fonds nécessaires. Mme VERCHERE affirme que Nantes métropole a utilisé ces contraintes réglementaires comme des prétextes administratifs pour laisser les communes s'en charger, et aurait pu ne pas respecter ces contraintes réglementaires pour le faire en direct.

M GILLAIZEAU rappelle que les élus de Nantes métropole respectent les cadres réglementaires, c'est pourquoi ce préfinancement a été rejeté puisque juridiquement incorrect.

L'ordre du jour étant épuisé, M. DORÉ lève la séance.

Le président,

Mikaël DORÉ

A handwritten signature in black ink, appearing to be 'Mikaël Doré', written over the printed name. The signature is stylized and cursive.