



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 21 MAI 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 11 avril 2013, sous la présidence de M. DORÉ, sous préfet chargé de mission.

Etaient présents :

- ☞ M BONTEMPS, Vice-président du conseil régional
- ☞ M MARIE, Directeur Aéroport Nantes Atlantique - AGO,
- ☞ Mme LEBASTARD, Préfecture 44
- ☞ Mme BRISARD, Préfecture 44,
- ☞ M SIEBERT, DSAC Ouest, Délégué des Pays de la Loire,
- ☞ M DELHAYE, DSAC Ouest / Développement Durable - Sureté
- ☞ M VEILLON, DSAC Ouest / Environnement,
- ☞ Mme LEBLOND, SNA Ouest / Subdivision Etudes,
- ☞ Mme CAMUS, SNA Ouest,
- ☞ M REBOURS, Directeur adjoint AIR PAYS DE LA LOIRE,
- ☞ M CAUDRELIER, DREAL Pays de la Loire, Chargé de Mission Bruit,
- ☞ M GILLAIZEAU, Vice Président Nantes Métropole,
- ☞ Mme GUIST'HAU, Vice Présidente Nantes Métropole,
- ☞ 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. ULMER, Contrôleur aérien SNCTA,
- ☞ M BETREMIEUX, Représentant des Personnels,
- ☞ M. LAMOUREUX, Représentant des Personnels / CGT,
- ☞ M BENEZECH, DDTM / SAD
- ☞ M POLLONO, Vice président aéroclub Loire-Atlantique,
- ☞ M DALIN, compagnie Régional,
- ☞ Mme PIERRY, stagiaire environnement AGO,
- ☞ Mme PODEVIN, animatrice environnement – AGO,
- ☞ Mme JACOB- LE GOHÉBEL, responsable environnement – AGO,
- ☞ M JUNG, Responsable Sécurité – AGO,

M DURFORT demande la modification du compte rendu de la dernière CCE en date du 18 octobre 2012 car la voix de son mandat de représentation n'avait pas été prise en compte.

Le compte rendu de la CCE du 18 octobre 2012 est modifié comme suit :

« **M. DORÉ** recueille l'avis des membres de la CCE sur les procédures présentées pour la révision des départs conventionnels.

Avis défavorables : 2 (nouveau décompte incluant le mandat de représentation détenu par Monsieur DURFORT)

Avis réservés : 3

Avis favorables pour le reste des membres. »

D'autre part, en réponse à la demande de **M DURFORT** qui souhaite avoir plus d'information sur les procédures GNSS au décollage, **M DALIN** précise que le fait de connaître à tout moment la position de l'avion (via le GSP) apportera une amélioration des trajectoires.

AIDE A L'INSONORISATION

Mme PODEVIN présente le bilan de gestion pour l'année 2012. (cf document de présentation)

Des dossiers ont été déposés par les communes de Bouguenais et St Aignan de Grandlieu pour l'insonorisation d'écoles dans le cadre du traitement des bâtiments scolaires, sanitaires et sociaux.

Aujourd'hui, le service d'aide à l'insonorisation n'a que peu de visibilité quant à la planification de ces travaux d'insonorisation, ce qui rend difficile l'organisation des budgets de TNSA. Les sommes envisagées pour ces travaux sont reportées d'une année sur l'autre.

Il est demandé aux mairies, la plus juste information possible quant aux délais de réalisation de ces travaux.

MESURES DE BRUIT ET SUIVI DES TRAJECTOIRES.

Mme PODEVIN présente les résultats des mesures de bruit effectuées aux 3 stations fixes sur l'année 2012, en comparaison avec l'année précédente – les résultats sont stables d'une année sur l'autre.

Un point est fait sur les conventions d'implantation des stations de mesure de bruit.

Un rappel est fait sur l'utilisation de la station mobile de mesure de bruit qui est à la disposition des communes, collectivités et Associations de riverains qui en feraient la demande – aucune campagne de mesures de bruit n'est programmée à ce jour.

TRAJECTOIRES : BILAN DU VIRAGE 400 PIEDS ET 0.6 NM.

M VEILLON présente le bilan de la mise en place de la double contrainte virage à 400 pieds et à 0.6 nm du VOR, en comparant les années 2010 à 2013 pour les mois de décembre, janvier et février. Il rappelle que le but de la mise en place du 0.6 nm était de concentrer davantage les trajectoires en évitant le survol du sud du PGS.

Or, on note un fort décalage des trajectoires départ vers le nord, notamment en survol de la commune de Rezé.

Une étude sur la densité de population survolée a en parallèle été réalisée par la mission environnement du SNA à Toulouse: cette étude montre que la mise en place du 0.6 nm a augmenté la densité de population survolée : 6800 personnes en plus sont survolées sur la commune de Rezé.

M DELHAYE précise que certains avions virent tôt et d'autres non en raison de leurs capacités techniques et de leur charge ; de plus, il existe une réelle difficulté pour les pilotes pour appréhender ce virage correctement, notamment en raison de la charge de travail en phase décollage.

M DALIN ajoute que le décollage en mode automatique est demandé par les compagnies aériennes : la sécurité pourrait être engagée en cas de virage manuel.

Il est en effet rappelé que la sécurité passera toujours avant l'environnement.

M SIEBERT conclut en rappelant que le but du 0.6 nm était d'améliorer le survol de la zone sud est du PGS (en survol de Rezé) ; il est tout à fait envisageable de supprimer la double contrainte et de ne garder que l'obligation de virage à 400 pieds.

Il est du ressort des membres de la CCE de définir si ce point 0.6 nm doit être conservé ou non. Aussi, **M DORÉ** propose de présenter très prochainement l'étude comparative aux maires des communes impactées Rezé et Bouguenais; leur avis confortera la décision de suppression prise par la CCE.

En réponse à **M BORD** sur la nouvelle simulation de Plan d'Exposition au Bruit (PEB) demandée par la commission de dialogue sur le futur aéroport, **M DORE** réitère son refus formel de réviser le PEB de Nantes Atlantique, en raison du choix de transfert de l'aéroport.

La commission de dialogue a demandé une projection des courbes d'environnement sonore 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.

M DURFORT interroge la CCE sur la position à tenir au cas où la zone C du PEB serait plus large que le PGS actuel, notamment vis-à-vis de la construction d'immeubles prévus en zone D à Rezé mais se trouvant confrontés à des nuisances équivalentes à la zone C.

M DORE rappelle qu'il s'agit d'une projection des courbes d'environnement sonore et que ce document ne constituera pas un PEB formel ; il sera donc sans valeur réglementaire.

PRÉSENTATION DES PROCÉDURES PAR LE SNA OUEST.

En préambule, **Mme LEBLOND** informe la CCE que le choix d'abandon du 0.6 nm est primordial par rapport aux évolutions de procédures prévues par le SNA.

Mme CAMUS détaille la présentation sur les départs omnidirectionnels, sur les approches en descente continue, sur la révision des départs conventionnels et la création des départs RNAV (guidage satellites)

Trois types de trajectoires sont présentés :

- Les chevelus : ce sont les traces radars des vols effectués (ici en septembre 2012). Ce sont donc les vols qui ont eu lieu. Ils correspondent à la réalité.
- Les trajectoires moyennes : elles sont issues des chevelus. Elles sont les trajectoires les plus représentatives de chacun des départs. Elles permettent d'avoir une idée des trajectoires réelles suivies par les avions.
- Les trajectoires publiées : ce sont les trajectoires médianes entre les trajectoires les plus courtes et les plus longues possibles. Elles correspondent à un souci de protection des aéronefs vis-à-vis des obstacles. Elles tiennent donc compte des trajectoires extrêmes (très rarement volées mais qui doivent aussi être protégées).

Cadre de la révision :

- Respect de la réglementation
- Respect de la sécurité des vols
- Respect (dans la mesure du possible) des trajectoires existantes.
- Répondre aux besoins opérationnels

Pourquoi de nouvelles procédures ?

- Raison réglementaire : mise en conformité avec la réglementation actuelle.
- Raison technique : utilisation des nouvelles techniques de navigation plus performantes.
- Raison opérationnelle : création d'un dispositif adapté aux besoins du contrôle aérien.

Qu'est-ce qui a changé ?

- Suppression des points de passage VELET, RETKO, SUGET, SUBAK, SUDIL aux profits de nouveaux points, plus loin du terrain (raison réglementaire).
- Création d'une nouvelle trajectoire au Nord de Nantes vers Angers (raison opérationnelle).
- Création de départs RNAV (guidage GPS) dont les trajectoires sont quasiment identiques aux trajectoires conventionnelles (raison technique). Les trajectoires RNAV seront obligatoirement volées par les avions qui sont équipés de moyens de navigation GPS.

Les trajectoires des nouveaux départs, entre 0 et 3000 pieds, ont été étudiées pour être identiques aux trajectoires actuelles. L'impact de ces changements sur l'environnement devrait donc être minime, tant au niveau 'bruit' qu'au niveau des zones urbanisées survolées.

Un bilan sera effectué au bout de 6 mois d'exploitation afin de comparer les trajectoires réelles actuelles et celles découlant des départs modifiés.

Il sera présenté à la CCE.

Suite aux difficultés de compréhension et aux différents échanges entre les membres de la CCE et le SNA, **M DORÉ** demande que lors de la prochaine CCE, une présentation simple et pédagogique soit faite sur l'organisation de la circulation aérienne.

Mme LEBLOND informe la CCE que la publication de ces trajectoires est prévue après la présentation qui en sera faite à l'ACNUSA.

En raison de l'attente de l'avis de la CCE sur le maintien ou non du virage à 0.6 nm, ainsi que du délai incompressible de publication aéronautique, la mise en œuvre de ces trajectoires pourrait intervenir au plus tôt vers octobre 2013.

M DORÉ sollicite l'avis de la CCE qui émet un avis favorable à la mise en place de ces trajectoires.

M DORÉ transmettra au SNA l'avis sur le 0.6 nm après consultation des Maires de Rezé et Bouguenais.

PRÉSENTATION AIR PAYS DE LA LOIRE.

M REBOURS présente l'Association AIR PAYS DE LA LOIRE et les principaux principes de la surveillance de la qualité de l'air ; il détaille les polluants surveillés dans l'air extérieur de l'aéroport, leurs effets sanitaires et environnementaux et la réglementation.

Une directive européenne fixe les polluants retenus pour les mesures effectuées au niveau du transport aérien.

Un zoom est fait sur les émissions de polluants atmosphériques, la qualité de l'air dans l'environnement de l'aéroport Nantes Atlantique ainsi que la qualité de l'air au sein de l'aérogare.

Il apparaît que l'activité aéroportuaire n'a pas d'influence directe sur la qualité de l'air, qui est de type péri-urbain ou rural et que l'influence de l'agglomération est prédominante sur la qualité de l'air.

Les rapports annuels réalisés depuis 2008 sur l'évaluation de la qualité de l'air dans l'environnement de l'aéroport Nantes Atlantique sont disponibles sur le site internet d'AIR PAYS DE LA LOIRE.

La prochaine campagne de mesures aura lieu en septembre 2013.

Concernant l'air intérieur, les concentrations en dioxyde d'azote sont plus élevées qu'en air extérieur,

M REBOURS précise que c'est généralement le cas puisque à l'extérieur la dispersion des gaz est plus facile..

Mme JACOB LE GOHEBEL explique que certains axes d'amélioration sont identifiés. Par exemple, la refonte de la desserte de l'aérogare actuellement en cours, prévoit la suppression des véhicules stationnant juste devant l'aérogare moteur allumé. Cela devrait améliorer la qualité de l'air intérieur (les gaz d'échappement s'engouffrant dans les halls et y étant retenus).

M REBOURS informe la CCE qu'AIR PAYS DE LA LOIRE travaille sur la base d'une méthode de mesure approuvée : les indicateurs et les seuils réglementaires sont normés. Les résultats sont présentés sous forme de moyenne, la campagne de mesure étant réalisée sur 1 mois.

PRÉSENTATION DU PERIL ANIMALIER.

M Jung, responsable Sécurité à l'Aéroport Nantes Atlantique présente la politique de prévention du péril animalier.

Il explique que la prévention du péril animalier consiste à éviter les risques de collision entre les animaux et les aéronefs. En la matière, L'Aéroport de Nantes est considéré comme un terrain à risque élevé. Toutefois, il est de ceux qui relèvent le moins de collisions animalières en France.

Afin d'agir en prévention en priorité, des mesures sont prises pour rendre l'aire de manœuvre inhospitalière pour les oiseaux et mammifère et les agents sont formés sur l'identification des espèces. En cas de menace, l'effarouchement est préféré à la neutralisation. (Voir graphiques dans présentation jointe)

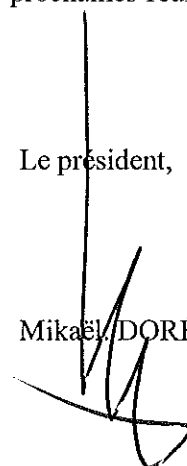
PRÉSENTATION DE L'ETUDE SUR LES CHAMPS ELECTRO MAGNETIQUES :

Compte tenu de la durée de cette réunion, ce sujet est reporté à la prochaine CCE.

M. DORÉ lève la séance et demande à ce que les ordres du jour des prochaines réunions de la CCE s'inscrivent dans une durée raisonnable.

Le président,

Mikaël DORÉ

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