



PRÉFET DE LA LOIRE- ATLANTIQUE

*Liberté
Égalité
Fraternité*

Direction de la coordination des politiques publiques et de l'appui territorial

COMMISSION CONSULTATIVE DE L'ENVIRONNEMENT DE L'AÉROPORT DE NANTES ATLANTIQUE

Réunion du 4 mai 2022

Compte rendu

La commission consultative de l'environnement de l'aéroport de Nantes-Atlantique s'est réunie le 4 mai 2022 sous la présidence de M. OTHEGUY, secrétaire général de la préfecture de la Loire-Atlantique.

La liste des participants est annexée au présent compte rendu.

M. OTHEGUY ouvre la séance à 15 h 15 en vérifiant le quorum¹. Il rappelle que seuls les membres titulaires peuvent prendre part au vote ; un membre suppléant peut prendre part au vote uniquement si le titulaire est absent. Un certain nombre de points ont été inscrits à l'ordre du jour de cette seconde partie de réunion de la CCE. Suivent, ensuite, deux informations relatives au Plan d'Exposition au Bruit (PEB) et à la démarche de validation de la trajectoire de double approche. Il sera question, après avoir effectué un point sur le trafic, d'évoquer le réseau de stations de mesure de bruit. Enfin, il conviendra de désigner le comité permanent de la CCE. Les membres de la CCE sont invités à partager leurs remarques éventuelles avant que la commission n'aborde le premier point de l'ordre du jour.

M. FERREIRA explique avoir partagé, en amont, un certain nombre d'interrogations et souhaiterait savoir s'il sera possible d'y répondre au fil de l'ordre du jour.

M. OTHEGUY assure qu'il sera toujours possible d'y revenir lors des questions diverses si toutefois elles n'étaient pas traitées lors des échanges.

1. Approbation du compte rendu de la CCE du 10 mars 2022 – (vote)

M. OTHEGUY demande si les membres de la CCE souhaitent effectuer des remarques en ce qui concerne ce projet de compte rendu.

M. FERREIRA observe que le compte rendu modifié n'a pas été diffusé. Par ailleurs, M. FERREIRA se souvient avoir apporté une précision, importante, concernant les mesures de mise en œuvre du couvre-feu et les capacités d'appliquer ces mesures. Enfin, il est permis de se demander si les membres de la CCE sont vraiment obligés de patienter six mois pour recevoir un compte rendu de réunion. Le fait de recevoir les comptes rendus de manière très tardive demande à chacun un effort de mémoire très important.

M. BERNARD confirme que le compte rendu modifié de la CCE du mois d'octobre 2021 n'a, effectivement, pas été publié sur le site de la préfecture. Cela sera fait à l'issue de la réunion après vérification de la mention des propos évoqués par M. FERREIRA.

¹ Le quorum est atteint lorsque la moitié au moins des membres composant la commission sont présents, y compris les membres prenant part aux débats au moyen d'une conférence téléphonique ou audiovisuelle, ou ayant donné mandat. Lorsque le quorum n'est pas atteint, la commission délibère valablement sans condition de quorum après une nouvelle convocation, au plus tôt dans un délai 10 jours, portant sur le même ordre du jour et spécifiant qu'aucun quorum ne sera exigé.

M. OTHEGUY soumet le compte rendu de la réunion du 10 mars 2022 à l'approbation des membres.

→ Le compte rendu de la CCE du 10 mars 2022 est approuvé à l'unanimité.

2. Information sur la démarche de révision du Plan d'Exposition au Bruit

M. OTHEGUY propose d'aborder le deuxième point de l'ordre du jour en cédant la parole à M. DEMARET.

M. DEMARET remercie M. OTHEGUY. Il s'agit là d'une première présentation de la démarche mais il faut rappeler que la CCE aura l'occasion de revenir sur ce sujet à deux reprises. Il convient de proposer, aux membres de la commission, une présentation générale accompagnée de quelques éléments indicatifs concernant le Plan d'Exposition au Bruit (PEB).

En premier lieu, il faut rappeler que ce PEB est régi par le code de l'urbanisme. Ce PEB répond à deux finalités puisqu'il s'agit, d'abord, d'informer les populations au regard du bruit généré par les activités aéroportuaires et d'obliger les propriétaires à informer tout nouvel acquéreur ou tout nouvel occupant d'un local se trouvant dans le périmètre de ce PEB. Ce document revêt une importance certaine pour les populations concernées. Le but est, également, de rendre compte de la protection du développement de l'aéroport.

Les textes prévoient quatre zones de bruit. La zone A correspond à un bruit moyen mesuré à 70 dB tandis que la zone D correspond à celle où le bruit moyen est le plus faible. Une possibilité de moduler l'indice de prise en compte est offerte sur deux de ces quatre zones. Le PEB s'inscrit dans un objectif de protection. Ce document est opposable aux tiers et est annexé au plan d'urbanisme des collectivités concernées. Le principe est d'interdire les constructions – sauf rares exceptions – dans les zones A, B et C ; d'obliger la mise en place d'une isolation acoustique renforcée au sein des locaux existants ; d'obliger le partage de l'information dans le cadre d'opérations de mutation immobilière. Les textes prévoient cependant quelques souplesses, notamment en ce qui concerne les opérations de rénovation.

Il convient, à ce stade, d'insister sur le fait que l'on se situe en amont de la procédure. Les hypothèses présentées aujourd'hui ne revêtent nul caractère engageant. Néanmoins, les membres de la CCE doivent savoir qu'il est envisagé, en ce qui concerne la zone B, de retenir l'indice le plus favorable, celui de 62 dB plutôt que celui de 65 dB ; il est envisagé, en parallèle, de retenir le chiffre de 55 dB, plutôt que celui de 57 dB, pour la zone C. La CCE devra évidemment valider ces hypothèses, le moment venu, lors d'un vote formel.

Ce PEB prévoit trois horizons distincts : l'horizon 2025, celui à moyen terme et un horizon à plus long terme. Aujourd'hui, il est question de ne présenter que certaines hypothèses socles, lesquelles devront inévitablement être confrontées ultérieurement à d'autres éléments. Les chiffres relatifs aux prévisions du trafic correspondent à ceux qui ont été présentés lors des trois réunions publiques l'année dernière.

La première hypothèse à prendre en compte est évidemment celle qui concerne le couvre-feu qui est, aujourd'hui, déjà mis en place. Il s'agit d'un couvre-feu en programmation s'étirant entre minuit et 6 heures auquel s'ajoute une interdiction des vols les plus bruyants entre 22 heures et minuit. Une seconde hypothèse concerne l'allongement de 400 mètres de la piste en direction du sud, entraînant un décalage de 650 mètres du seuil d'atterrissage face au sud ; le seuil d'atterrissage face au nord se trouvant, lui, décaler de 400 mètres. Tout cela correspond aux éléments présentés antérieurement. S'ajoute à cela la double approche – sur laquelle il conviendra de revenir – qui implique une modification des procédures de la circulation aérienne pour les atterrissages s'effectuant face au sud. En effet, il est envisagé de maintenir l'actuelle approche désaxée en cas de météo favorable avec une légère modification de la pente. Il est estimé que 27,5 % des approches seraient opérées en situation de météo favorable ; 55 % des approches se faisant face au sud.

Les membres de la CCE doivent savoir, en ce qui concerne la question du virage de La Chevrolière, que la phase des mesures préalables a été entamée à la suite du vote favorable émis la fois précédente par la CCE. Des contacts seront pris prochainement avec les maires concernés afin d'installer ces stations de mesure.

En ce qui concerne le planning, il faut rappeler que la démarche d'élaboration d'un PEB est nécessairement longue : 18 voire 24 mois. Afin de répondre à la demande exprimée par les maires de la métropole et transmise par M. le Préfet, la DGAC a fait savoir que les services ont commencé les études nécessaires à la présentation d'un avant-projet ; ces études devraient aboutir au mois de juin 2022. Cela

permettra de confronter ces hypothèses avec celles retenues par les candidats à l'appel d'offres. Il conviendra de confronter, notamment, les éléments relatifs aux prévisions du trafic. Le futur concessionnaire devra présenter ses propres hypothèses.

Si le planning se déroule de la manière prévue, il sera possible de consulter formellement les membres de la CCE au cours du mois de novembre 2022. L'arrêté formel pourra être pris par le M. le Préfet au début de l'année 2023. Il est prévu, ensuite, de consulter l'ensemble des collectivités territoriales ; cette consultation s'étirera probablement sur un trimestre. Une deuxième phase de consultation devra alors être lancée, notamment en direction de la CCE. La commission devra rendre un nouvel avis sur la base d'un projet conforté. Les observations apportées par la CCE et l'ACNUSA seront intégrées. Une phase, assez lourde, d'enquête publique interviendra alors. Les observations émises par le ou les commissaires enquêteurs devront, également, être intégrées, ce qui devrait se faire vraisemblablement au mois de février 2024. Enfin, la démarche pourra aboutir au mois de mars 2024 par la prise d'un arrêté préfectoral de révision du PEB.

M. OTHEGUY remercie M. DEMARET pour cette présentation synthétique et propose aux membres de la CCE de prendre la parole.

M. LEMASSON remercie également M. DEMARET pour cette présentation et souhaite rappeler ce qu'il a dit précédemment. Il semble totalement inadapté d'organiser une révision du PEB alors que la construction du nouvel aménagement est incertaine. La présentation indique la mise en place éventuelle d'un arrêté de révision au cours du mois de mars 2024. Or, à cette date, les travaux d'aménagement n'auront pas encore commencé ; l'allongement de la piste de 400 mètres en direction du sud ne sera pas effectif. Il serait problématique de définir un PEB reposant sur des hypothèses non observées sur le terrain. Par conséquent, et bien que la démarche mise en place soit nécessairement longue, il conviendrait de mettre en place un PEB provisoire. Cela permettrait d'être plus proche des prévisions du trafic sur cette période transitoire et de la réalité opérationnelle de la plateforme sur cette période. S'en suivrait, pour dix ans, le projet passé au crible de l'enquête publique et de la DUP devant répondre aux enjeux concernant la métropole nantaise.

M. HERVOCHON se souvient qu'avait été évoquée, au sein de cette commission, la nécessité d'adopter une approche équilibrée en ce qui concerne la question des virages. Le virage de La Chevrolière est intégré dans les travaux : il serait bien que la notion d'équilibre, laquelle avait fait l'unanimité, soit bien prise en compte.

M. OTHEGUY assure que ce point, qui a été abordé le 10 mars, sera réintégré dans les documents.

M. FERREIRA rappelle la question qu'il a transmise concernant les éventuels impacts sur le PEB de l'arrêt récent du Conseil d'État.

M. RAVIER rappelle que M. LAPORTE avait dit souhaiter, lors de la réunion publique du 21 septembre 2021, que certaines associations puissent participer aux réflexions engagées. En effet, il serait bon de discuter ces hypothèses en amont, notamment celles relatives à l'emport. Les hypothèses émises sur ce sujet ne semblent pas très sérieuses. En outre, il serait bien de pouvoir débattre sur l'approche dédoublée : le chiffre de 50/50 concernant les trajectoires axées et actuelles est très surprenant. Les documents de la DGAC indiquent que la trajectoire dans l'axe n'est utilisée qu'en cas de conditions météo dégradées. Il serait donc plus logique de maintenir l'approche désaxée actuelle dans environ 80 % des cas. Cela permettrait de fortement limiter le survol du cœur de ville.

M. OTHEGUY prend note de cette question mais assure que ladite question sera, pour partie, traitée dans le prochain point de l'ordre du jour. Il propose, ensuite, de répondre à toutes les questions qui ont été posées par les membres de la CCE en commençant par celle qui concerne la possibilité de mettre en place un PEB provisoire.

M. LATAPIE-BAYROO considère que le PEB – comme n'importe quel autre PEB – doit vivre en fonction des hypothèses qui ont été émises. Il vaut mieux parler de PEB susceptible d'être annoté plutôt que de PEB provisoire. Les décisions d'urbanisme qui s'appliquent par rapport à un PEB ne revêtent pas de caractère provisoire.

M. LEMASSON concède que le terme employé n'est peut-être pas le bon. Peut-être faut-il plutôt parler de PEB partiel, portant sur une durée plus courte ? Néanmoins, ce qui importe ici est qu'une cartographie est en train de rendre opérationnelles des choses qui ne le sont pas sur le terrain. Il conviendrait alors de réaliser un PEB sur un terme plus court pouvant s'étirer de 2023 à 2028. Ensuite, il sera temps de travailler au regard de la réalité opérationnelle. De nombreuses incertitudes demeurent aujourd'hui, y compris en ce qui concerne l'allongement de la piste.

M. DEMARET pense qu'il sera possible de lever un certain nombre d'hypothèses au fur et à mesure que le temps passera. Par ailleurs, il faut rappeler que le PEB n'est pas fixé pour une période déterminée mais il n'est évidemment pas possible de réaliser un PEB tous les 18 mois. Chacun peut considérer aujourd'hui qu'il convient d'entamer, sans plus tarder, cette procédure. Les hypothèses sont celles qui figurent dans le projet de réaménagement, lequel correspond aux décisions qui ont été prises jusqu'ici.

M. LEFÈVRE appuie les propos de M. LEMASSON en constatant qu'un PEB est réalisé aujourd'hui qui repose sur des hypothèses qui ne seront pas vérifiées en 2024. Aujourd'hui, les membres de la CCE ne connaissent pas la réponse du futur concessionnaire en ce qui concerne, notamment, l'allongement de la piste. Ce point ne devrait pas être intégré dans ce PEB vu la lourdeur des procédures qui devront être engagées. Le PEB devrait donc se contenter de s'appuyer sur les autres hypothèses.

M. FERREIRA regrette que les réflexions engagées ne s'appuient pas sur l'hypothèse, plus intéressante, de la construction d'un aéroport sur un autre territoire. Il serait bien que l'État assume sa position en affichant ses hypothèses à des échéances plus longues, à l'horizon 2040. Le modèle économique de ce marché repose sur des prévisions de trafic. Il faut travailler sur l'hypothèse affichée au moment de la concertation afin de faire preuve de plus de transparence et de sincérité à l'égard des élus et des citoyens.

M. OTHEGUY entend les remarques apportées par les membres de la CCE mais rappelle que l'exercice de consolidation de ces hypothèses sera fait au cours des prochains mois. Un nouveau passage aura lieu devant la CCE afin de s'assurer de la cohérence de ces hypothèses.

M. DEMARET affirme, concernant l'arrêt du Conseil d'État évoqué par M. FERREIRA, que cet arrêt n'a aucune incidence sur un PEB. Les arrêtés de restrictions d'exploitation, liées au bruit, s'appliquent dans le respect de la législation européenne. Dorénavant, il sera nécessaire que ces arrêtés soient pris sous l'égide d'une autorité indépendante, non encore désignée.

M. FERREIRA remercie M. DEMARET pour sa réponse.

M. DEMARET revient sur les remarques apportées par M. RAVIER en expliquant que sont présentées, ici, les étapes du processus institutionnel. Les réflexions et les échanges restent possibles en amont de la CCE. Cela est tout à fait possible et a déjà eu lieu.

M. OTHEGUY précise qu'il n'est question ici que des seuls points de passage obligés dans le cadre de cette procédure. Cela ne signifie pas que les échanges sont impossibles entre ces points de passage. Toutes ces cases devront être cochées pour aboutir, *in fine*, à la prise d'un arrêté préfectoral.

M. BOSCHET souhaite s'appuyer sur une hypothèse dans laquelle il serait maire de Nantes. Dans cette hypothèse, il peut distribuer des permis de construire dans telle zone et il ne le peut pas dans telle autre en fonction du PEB. L'allongement, hypothétique, de la piste placerait certaines zones de Nantes, aujourd'hui non constructibles, en zone constructible. Le maire de Nantes peut donc donner un permis de construire dans une zone qui n'est pas sûre de devenir constructible tant que l'allongement de la piste n'est pas réalisé effectivement.

M. OTHEGUY prend acte de cette remarque mais assure que les hypothèses ont été choisies afin que celles-ci se rapprochent, le plus que possible, de la réalité qui sera vécue.

M. LEMASSON souhaite rappeler la demande émise par les maires et la métropole de Nantes en ce qui concerne la sécurisation de l'outil juridique au regard de ces demandes d'urbanisme. Cependant, les maires n'ont pas fait la demande de la mise en place d'un PEB définitif. Ils souhaitent s'appuyer sur un outil juridique provisoire permettant de capter un certain nombre d'usages. Divers sujets peuvent se poser.

Quant au choix du concessionnaire, la consolidation des hypothèses et la consultation de la CCE, les membres de la commission savent ce qu'il en est des avis qu'ils émettent. Les maires ont besoin de pouvoir s'appuyer sur un outil juridique fiable gérant les dispositions urbanistiques dans l'attente de la reconfiguration de l'outil au regard du réaménagement de Nantes-Atlantique qui sera décidé demain. Des incertitudes demeurent sur la date de réalisation des travaux. En effet, les dispositions réglementaires et législatives se sont durcies depuis le lancement de l'appel d'offres. Il est possible que l'outil doive être redimensionné au regard de ces nouveaux éléments. Autant, il faut faire preuve de transparence quant aux projections de trafic attendues demain, autant l'outil administratif doit être calé au regard de la réalité du terrain.

M. AFFILÉ souhaite évoquer le courrier envoyé par M. le Préfet en réponse à l'interpellation des maires portant sur les questionnements relatifs à l'instruction des documents d'urbanisme. Le courrier invite les maires à se référer, d'une part, au PEB actuellement en vigueur et, d'autre part, au « *porter à connaissance du PEB transmis le 5 octobre 2021 pour l'exercice de vos compétences en matière d'urbanisme* ». Cette réponse laisse entrevoir des zones d'incertitudes : un permis délivré pourrait être contesté sur cette base. La contestation peut également avoir lieu en cas de refus. Il est difficile d'attribuer des permis de construire dans la mesure où les maires ne savent pas si les zones B et C évolueront. Les enjeux économiques sont importants, notamment pour les propriétaires fonciers possédant des terrains qui sont, aujourd'hui, en zone non constructible mais qui pourraient être, demain, en zone constructible. Il semble y avoir là une faille qu'il serait intéressant d'explorer.

M. LATAPIE-BAYROO rappelle les trois horizons de temps que comporte ce PEB : le court terme en 2025, le moyen terme en 2030 et le plus long terme en 2040. La cartographie proposée correspondra bien à la synthèse de ces trois horizons temporels. Lorsque le préfet prend un arrêté de mise en révision du PEB, l'application anticipée de ce PEB se fait en remplacement du PEB actuel et du porter à connaissance (PAC). La responsabilité est effectivement renvoyée au maire qui signe, *in fine*, l'autorisation ou le refus. Le préfet, lui, porte à connaissance des collectivités les mesures dont il a la connaissance.

M. HERVOCHON rappelle que ce n'est pas la première fois qu'est évoqué le risque que comportent le PEB actuel et le PAC. Il serait bien que les collectivités sachent comment elles doivent se positionner en fonction de la jurisprudence dans ce domaine-là.

M. OTHEGUY affirme que la jurisprudence est nombreuse. Le juge administratif considère que les élus avaient connaissance de la probable évolution des prescriptions applicables à telle ou telle partie du territoire.

M. HERVOCHON pense qu'il serait bien que les collectivités aient un rappel de la position en matière d'urbanisme.

M. OTHEGUY prend note de cette demande.

3. Information sur la démarche de validation de la trajectoire de double approche

M. OTHEGUY indique que ce point a été rapidement présenté à la fin de la précédente réunion de la CCE.

M. RICQ rappelle que les trajectoires, pour les atterrissages face au nord, sont axées dans 60 % des cas. Les atterrissages face au nord représentent 60 % des atterrissages à Nantes-Atlantique. Il faut rappeler, concernant les engagements de l'État, qu'il faut introduire un guidage vertical avec remise dans l'axe de la piste pour les approches se faisant face au sud. Cependant, l'État s'est engagé aussi au maintien de la trajectoire désaxée en cas de conditions météo favorables. Il s'agit donc de la double approche. En août 2021, cette double approche a été étudiée par les services de l'État et a été validée par l'autorité indépendante désignée. Ce scénario de la double approche sera soumis à l'avis du public.

Cette double approche consiste à maintenir l'approche désaxée de 12 °, sur une pente de 3,3 °, en cas de conditions météo favorables et à proposer une approche dans l'axe de la piste, avec une pente de 3,5 °, avec la mise en place d'un système ILS. Actuellement, 40 % des atterrissages se font face au sud. Néanmoins, les prévisions de trafic indiquent qu'il faut s'attendre à une nouvelle répartition dans l'avenir, avec 55 % des atterrissages devant se faire face au sud.

En ce qui concerne les procédures de modification de circulation aérienne, l'article L6362 du Code des transports prévoit que toute modification permanente de circulation aérienne doit faire l'objet d'une enquête publique selon la réglementation précisée dans le Code de l'environnement et le Code de l'aviation civile (article L227-7) qui détaille les conditions à remplir pour qu'une telle enquête soit ouverte. Cette enquête publique doit être menée au sein des communes dont le nombre d'habitants survolés varie du fait de la modification de la circulation aérienne. Le contenu de cette enquête publique est très cadré. Ce dossier comprend l'étude d'impact sur l'environnement basée sur l'étude d'impact sur la circulation aérienne (EICA) qui est réalisée par la DSNA. La présentation du maître d'ouvrage est, en outre, prévue ainsi que la raison qui pousse à procéder à la modification.

Il faut savoir que l'EICA est réalisée, plus précisément, par la Mission environnement de la DSNA. Cette réalisation se fait en conformité avec un guide méthodologique proposé par l'ACNUSA. Ce dossier repose sur trois éléments : une analyse des impacts visuels reposant sur des cartes de l'intensité des survols, une analyse des impacts sonores en définissant un niveau compris entre 62 et 65 dB, une analyse sur l'évolution de la consommation de carburant et des émissions. L'EICA produira des cartes, dont les membres de la CCE sont habitués, pour ce qui concerne l'analyse de la densité des survols. Les courbes verte et violette indiquent l'évolution qu'apporte la modification. Ces courbes ne prennent en compte que les survols se faisant sous le périmètre ; les survols se faisant au-dessus du périmètre ne sont, eux, pas comptabilisés. Des courbes montrant l'évolution qu'apporte la modification sont disponibles aussi pour les indicateurs d'impact sonore. Ces indicateurs reposent sur le niveau de bruit instantané, lequel correspond au niveau de bruit maximum enregistré lors du survol d'un avion. Une pré-liste des communes concernées a d'ores et déjà été identifiée. Il reste encore à la valider avec la préfecture.

En ce qui concerne les étapes de validation de la double approche, il faut rappeler que les études techniques et la pré-validation des nouvelles procédures ont déjà eu lieu. L'information de la CCE sur la démarche en cours et l'enquête publique a été réalisée et l'est de nouveau aujourd'hui. Le dossier d'enquête publique est en cours de rédaction. Il restera ensuite à saisir le tribunal administratif pour désigner les commissaires enquêteurs. Le déroulement de l'enquête publique est prévu, à ce stade, au cours de l'automne 2022. Cette enquête débouchera sur la production d'un rapport ; la CCE et l'ACNUSA devront s'exprimer formellement par un vote ; la DSAC devra ensuite procéder à une validation des procédures. Ces procédures seront ensuite publiées afin que les pilotes puissent en prendre connaissance. Ces nouvelles procédures d'approches devraient être mises en place au cours de l'été 2023.

M. LEMASSON souhaiterait connaître le nom de l'autorité indépendante en charge de la surveillance de la sécurité de l'aviation civile. Par ailleurs, la présentation fait apparaître que les études techniques ont été réalisées. Par conséquent, se pose la question du moment de l'intégration des associations dans les étapes de la double approche.

M. OTHEGUY répond à la première question de M. LEMASSON en indiquant que l'acronyme de cet organisme est DSAC.

M. FERREIRA rejoint les interrogations et remarques apportées par M. LEMASSON. Se pose la question d'une nouvelle dérogation, ou non, pour la double approche. Il serait bien de savoir, le cas échéant, si cette dérogation est donnée par la DSAC qui, semble-t-il, a remplacé la DGAC.

M. RAVIER comprend, à la suite de cette présentation, que l'approche axée est réservée au cas où les conditions météo sont dégradées. Or, les seuils définis par la DGAC sont les suivants : plafond de 1 500 pieds au minimum, et 5 000 mètres, au moins, de visibilité. Pour le grand public qui connaît un peu la météo, cela ne correspond nullement à des conditions dégradées. Il conviendrait, pour le moins, d'abaisser le plafond à 500 pieds, ce qui permettrait aux Nantais de ne pas voir les avions qui survolent la ville.

M. AFFILÉ considère que la carte qui est présentée est intéressante même s'il est nécessaire de lui donner davantage d'amplitude. Certaines communes assez éloignées de l'aéroport – comme Petit-Mars ou Couffé – figurent sur cette carte et il est donc permis de se demander si d'autres communes ne sont pas possiblement concernées par cette double approche. Il peut arriver, par exemple, que la commune de Saint-Herblain soit survolée par des avions. M. AFFILÉ renouvelle la demande qu'il avait déjà effectuée précédemment en ce qui concerne l'intégration de Nantes Métropole à cette analyse.

M. OTHEGUY précise qu'il ne s'agit que d'une pré-liste. La DGAC se rapproche ensuite de la préfecture pour arrêter définitivement la liste des communes. La liste à laquelle M. AFFILÉ fait référence n'est pas arrêtée.

M. DEMARET aborde le sujet concernant la DSAC en rappelant le principe absolu de séparation fonctionnelle qui prévaut au sein de la DGAC. La DSAC se prononce en effet sur ces cas de figure. À ce stade, compte tenu du fait que la dérogation relative à l'approche désaxée arrivait à expiration, les services de la navigation aérienne ont dû présenter un dossier technique auprès de la DSAC qui a validé le principe de la double approche. Cette procédure a pour but d'éviter une remise totale des avions dans l'axe de la piste. La validation de ce principe constitue une première étape ; la deuxième étape consistera en la validation des procédures précises de circulation aérienne.

M. OTHEGUY ajoute que la DSAC décline les engagements européens sous la surveillance de l'agence européenne de sécurité aérienne (AESA). Par ailleurs, cette séparation opérationnelle existe dans de nombreux secteurs. La France se doit de respecter cette notion.

M. RICQ revient sur la question des critères météorologiques soulevée par M. RAVIER. Des études portant sur les trois dernières années ont été menées. Ces études s'appuient sur les conditions météorologiques moyennes observées au cours de ces années. Il y aura des situations qui seront très proches des seuils définis et il ne sera pas possible de décider au dernier moment le passage vers une trajectoire axée ou désaxée. Ce paramètre nous conduira à compter davantage de trajectoires axées par rapport à ce qu'indiquent les moyennes météorologiques.

M. FERREIRA comprend que la DSAC peut s'auto-saisir pour avoir une dérogation sur cette double approche.

M. DEMARET apporte une précision juridique en expliquant que la DSAC est plutôt saisie par les services de la navigation aérienne. Et, elle se prononce en tant qu'autorité de surveillance. Aujourd'hui, le principe de la double approche a été validé.

M. OTHEGUY ajoute qu'une décision défavorable de la DSAC n'aurait pas permis la mise en œuvre de cette double approche.

M. FERREIRA comprend cette validation de principe mais se demande, dans une vision plus élargie, si un autre organisme ne statuera pas à l'avenir. Se pose donc la valeur de la dérogation à laquelle il est fait référence.

M. DEMARET précise qu'il y a eu une première validation de principe tandis qu'il est prévu un second examen sur les modalités précises de cette double approche.

M. OTHEGUY complète cette réponse en indiquant que l'aéroport et les compagnies aériennes devront ensuite se saisir de ces procédures.

M. LEMASSON pense qu'il serait intéressant, dans le cadre de la préparation de l'enquête publique prévue à l'automne prochain, de transformer cette autorité indépendante en DSAC. Il serait bien de faire preuve de transparence. Par ailleurs, il est entendu que les études menées par la DSAC concluent qu'il est possible de faire autrement mais se pose alors la question de l'éventuelle mise en place d'une nouvelle dérogation.

M. DEMARET affirme que la temporalité n'est pas précisée à ce stade. Les exigences en matière de sécurité ne sont pas gravées dans le marbre. Il peut tout à fait y avoir un durcissement de ces exigences. À ce stade, il n'est question que d'une validation de principe.

M. LEMASSON souhaiterait avoir la possibilité de regarder ce que donnerait le PEB sans dérogation, avec une seule trajectoire. Les impacts en termes urbanistiques ne sont pas du tout les mêmes. Il serait bien de savoir ce qu'il peut possiblement se passer, demain, si les règles devaient se durcir.

M. OTHEGUY ajoute qu'il est aussi possible que surviennent des évolutions techniques considérables au cours de ces prochaines années.

M. DEMARET insiste sur l'importance des retours d'expérience lors de la mise en place de nouvelles procédures d'approche. Il sera important de les analyser à l'aune de la réalité.

M. BAINVEL partage, en tant que nouvel élu régional et, conséquemment, nouveau membre de cette commission, son manque de vision d'ensemble sur ce sujet technique. Tout cela est très compartimenté : les membres de la commission ne peuvent avoir de visibilité sur toutes les conséquences dudit projet. Il semble cependant certain, eu égard à la validation du principe de la double approche et aux prévisions de croissance du trafic, que les Nantais seront davantage survolés. Les nuisances subies seront donc plus fortes qu'aujourd'hui.

En parallèle, il est fait état de nombreuses études, notamment en ce qui concerne les conditions météo au cours des trois dernières années, sans que la commission n'ait une réelle vision sur ces études. Ce manque d'information est quelque peu surprenant. Il serait bien que les différentes études soient diffusées aux membres de la commission afin que la CCE puisse se positionner en toute connaissance de cause.

M. FERREIRA souhaite effectuer deux remarques. La première porte sur les seuils de mesure. Beaucoup d'éléments peuvent évoluer et il est de plus en plus question de réviser ces mesures-là. Il serait bien que les cartes qui sont réalisées intègrent ces possibilités d'évolution. La seconde remarque concerne les études qui ont été menées. Air Pays de la Loire a réalisé deux études relatives aux particules ultrafines (PUF) : il serait intéressant de s'y pencher.

M. LEFÈVRE entend que les critères météorologiques retenus, dans le cadre de la double approche, concernent la hauteur du plafond et la visibilité. Or, à Nantes, il est tout à fait possible que les conditions en termes de hauteur de plafond et de visibilité soient bonnes mais que le vent souffle fort. Ces conditions venteuses obligent, parfois, un certain nombre d'avions à procéder à des remises de gaz. Il serait donc bien de connaître la latitude du pilote pour demander l'utilisation de l'ILS. La remise de gaz n'est pas problématique en soi mais elle gêne nécessairement les compagnies aériennes puisque cela entraîne retards et surconsommation de carburant. En outre, toute remise de gaz représente une nuisance supplémentaire pour les riverains.

M. RICQ répond sur le dernier point soulevé par M. LEFÈVRE qu'il n'est pas prévu de mettre en place deux flux de manière simultanée. Le chef de Tour décidera, en fonction des conditions météorologiques du moment, de la trajectoire à adopter.

M. LEFÈVRE a pu cependant remarquer, en écoutant des conversations entre pilotes et contrôle aérien, qu'il est possible, pour les pilotes, de demander à la tour de se poser en 03 plutôt qu'en 21. Par conséquent, les pilotes pourraient disposer de la même latitude en ce qui concerne la trajectoire, axée ou désaxée, d'approche.

M. RICQ entend que M. LEFÈVRE fait référence à des demandes de pilote de se poser en 03 plutôt qu'en 21.

M. LEFÈVRE précise immédiatement avoir également entendu des demandes inverses.

M. RICQ ne remet pas en cause les propos de M. LEFÈVRE mais explique que la demande d'atterrir en 03 est cohérente vu les capacités opérationnelles plus importantes que cela permet. Avec la mise en place d'un ILS en 21, les minimums opérationnels pour les atterrissages seront bien meilleurs que ceux d'aujourd'hui ; il devrait donc y avoir moins de remises de gaz.

M. LEFÈVRE complète son propos en précisant que les vols concernés étaient des vols Paris-Nantes devant atterrir en 03 et pour lesquels les pilotes ont demandé un atterrissage en 21 afin de rattraper un retard.

M. OTHEGUY rappelle que les vols reliant Paris à Nantes n'existeront peut-être plus.

M. RICQ assure les membres de la commission, concernant les études évoquées par M. FERREIRA, que toutes les informations nécessaires et pertinentes leur seront partagées. La première chose qu'il convient de faire lorsqu'on procède à une modification de la procédure d'approche est de réaliser des études poussées revêtant un caractère très technique. La CCE peut être sûre que toutes les

informations nécessaires lui seront bien communiquées. L'idée est de donner le plus d'informations possibles avant le début de l'enquête publique.

M. OTHEGUY ajoute, en ce qui concerne la question des PUF, qu'il a été demandé de réaliser une étude portant sur les PUF concernant les mobilités automobiles, ceci afin de mesurer la part relative que représente le transport aérien dans ces émissions.

M. FERREIRA précise sa question en demandant si ces études intègrent les impacts en matière de qualité de l'air et s'il est possible que les membres de la commission puissent consulter les études déjà réalisées à ce jour. Les membres de la CCE ont tout intérêt à recevoir ce type d'information afin d'anticiper les éléments de l'enquête publique.

M. RICQ assure qu'une étude relative à l'évolution de la consommation de carburant et de l'émission de particules est prévue.

M. FERREIRA comprend donc qu'il n'est pas prévu que les membres de la commission reçoivent les résultats de l'étude menée par Air Pays de la Loire.

M. OTHEGUY ne croit pas que cela corresponde à la réponse apportée. Des premières études ont été menées par Air Pays de la Loire, études pour lesquelles le donneur d'ordres a demandé l'apport d'éléments complémentaires. De manière générale, l'idée est de travailler avec l'intégralité de ces éléments afin de pouvoir s'appuyer sur une étude pertinente. Tous ces éléments seront bien évidemment mis à la disposition des membres de la commission.

M. FERREIRA pense qu'il y a deux façons de raisonner : soit l'on considère que le sujet relatif aux PUF fait partie intégrante du sujet, soit l'on considère le sujet à part. Dans tous les cas, il serait normal que les membres de la commission disposent des éléments de conclusion des études ayant déjà été menées.

M. OTHEGUY comprend que l'étude n'est pas complète du point de vue du donneur d'ordres ; des éléments complémentaires doivent encore être apportés.

M. LECHNER confirme que le but de cette étude est de mesurer l'impact de l'aéroport de Nantes-Atlantique dans son environnement. Cette étude d'impact, qui s'intéresse aux décollages et atterrissages du trafic, n'est pas déclinée procédure par procédure. La DGAC regarde le lien entre l'activité de l'aéroport et le transport aérien en tant qu'émetteur de PUF. Dans un second temps, il conviendra de consolider le modèle de dispersion de ces PUF. Aujourd'hui, une seule étude a été menée à son terme. Une autre étude est en cours à Saint-Aignan-de-Grand-Lieu mais elle n'est pas encore arrivée à son terme. En outre, la DGAC a fait l'acquisition d'une troisième station qu'il est prévu de faire tourner sur trois mois afin d'examiner les influences latérales. La DGAC souhaite avoir une vision globale avant de valider la diffusion du phénomène.

M. RAVIER revient sur le sujet relatif au seuil de déclenchement de l'approche dans l'axe de la piste ; la réponse apportée par M. RICQ n'est pas tout à fait convaincante. Cette réponse ne dit pas pourquoi pas il n'a pas été choisi de définir ce seuil à 500 pieds. Le seuil de 1 500 pieds fait que le trafic au-dessus du cœur de ville sera nécessairement plus important. Par prudence, il vaudrait mieux définir un seuil plus raisonnable et adapter ce seuil en fonction de l'expérience.

M. RICQ apporte une précision, avant de répondre à cette interrogation, en indiquant que le chef de tour préférera parfois conserver la trajectoire axée, quelle que soit la hauteur du plafond, pour des raisons de sécurité. Le verrou météorologique doit prévoir un seuil d'une valeur supérieur aux minimums prévus si l'on souhaite apporter un réel gain en matière de sécurité. Le seuil de 500 pieds ne paraît pas suffisant.

M. LEMASSON souhaite préciser, en liminaire de son propos, que les membres de la commission sont tout à fait capables d'analyser des éléments techniques. Par conséquent, il serait bien que les membres de la CCE obtiennent les résultats des études qui ont été menées jusqu'à présent. En ce qui concerne les PUF, Air Pays de la Loire indiquait, au contraire, que les résultats de ses études étaient tout à fait communicables. La DGAC ne demande qu'à étendre le périmètre de ces études. Cela donne l'impression – sans vouloir attenter de procès d'intention – que l'on cache certaines choses à la

commission. Par ailleurs, concernant l'étude globale évoquée par le secrétaire général, M. LEMASSON peut affirmer que l'impact de la circulation des poids lourds est quasi nul dans le bourg de Saint-Aignan-de-Grand-Lieu. En effet, les principaux impacts proviennent évidemment de la proximité du seuil de piste. Il suffit, pour observer ce phénomène, de regarder des photos aériennes du bourg de Saint-Aignan-de-Grand-Lieu puisque les traces de ces particules sont visibles sur le toit de certaines habitations. La commission doit recevoir ces informations.

M. BAINVEL comprend qu'il est prévu que soient communiquées les données réglementaires. Il est bien de recevoir ces données réglementaires mais en amont ; il faut, de plus, pouvoir aller au-delà de ces seules données.

M. FERREIRA rebondit sur ces propos. L'impact de ces particules sur la santé a été démontré. Il s'agit d'un élément très important et il serait donc bien que les membres de la commission disposent de tous les éléments nécessaires avant l'enquête publique. La commission doit pouvoir avoir accès aux résultats de l'étude qui a été menée.

M. AFFILÉ rejoint les demandes émises précédemment. Il faut rappeler que la métropole commence à travailler sur l'installation d'une zone à faible émission (ZFE). Il est très important que les membres de la commission disposent de ces données afin qu'ils ne se contentent pas de représentations.

M. BOSCHET souhaite rappeler que tout le monde, autour de cette table, est évidemment soucieux des impacts en matière sanitaire. La commission a insisté sur la nécessité de mener une étude sur l'impact sanitaire de l'abandon du transfert de l'aéroport. Le sujet relatif aux PUF avait alors déjà été évoqué. Ce sujet revêt une importance certaine pour la santé des citoyens.

M. OTHEGUY propose de poursuivre le fil de l'ordre du jour en abordant le point suivant.

4. Point sur le trafic

- **Évolution du trafic aérien – AGO**
- **Bilan des vols 22h30/minuit et modalités générales sur la mise en œuvre du couvre-feu – AGO/DGAC**

M. BIDET commence sa présentation en rappelant l'évolution du nombre de passagers à Nantes-Atlantique entre 2019 et en 2020. Ce nombre de passagers est passé de 7,2 millions à 2,3 millions en 2020, ce qui correspond à une baisse de 68 %. Le nombre de passagers en 2021 a légèrement augmenté pour atteindre le chiffre de 3,3 millions de passagers. La trajectoire observée est semblable en matière de mouvements commerciaux : l'année 2020 a enregistré une baisse de 63 % des mouvements par rapport à l'année précédente.

En ce qui concerne la tranche horaire comprise entre 22 h 30 et 6 h, on constate une stabilité des mouvements sur les années 2020 et 2021. Cette tranche représente 7 % des mouvements enregistrés à Nantes-Atlantique en 2021. De façon assez logique, il apparaît que 75 % des mouvements compris dans cette tranche horaire interviennent au cours de la saison aéronautique estivale ; les arrivées étant bien plus nombreuses que les départs de Nantes. Les impacts de la crise sanitaire s'observent dans le graphique présentant la vision mensuelle de ces mouvements en 2021 car les mouvements sont peu nombreux au cours du premier trimestre. Les mois de juillet et d'août ont représenté plus d'un tiers des mouvements dans cette tranche horaire au cours de l'année 2021. Il faut retenir, pour cette année 2021, que 50 % des mouvements compris dans cette tranche horaire sont intervenus, plus précisément, entre 22 h 30 et minuit. Il faut préciser, de plus, que 30 % de ces mouvements ont été réalisés sur la tranche comprise entre minuit et 1 h ou sur celle comprise entre 5 h et 6 h. En termes typologiques, il apparaît logiquement que 70 % de ces mouvements sont opérés par des vols réguliers tandis que 20 % sont opérés par des vols cargos. S'ajoutent à cela quelques mises en place, des vols sanitaires, des déroutements ou des escales techniques.

M. LEMASSON demande s'il est possible d'évoquer le sujet relatif aux premiers temps du couvre-feu.

M. OTHEGUY apporte une précision sur ce sujet. Il a été observé, au mois d'avril, un non-respect du couvre-feu à 33 reprises ; ce non-respect vise, essentiellement, une compagnie aérienne. L'ACNUSA a été saisie et la direction de la compagnie principalement concernée a été entendue.

M. DEMARET concède que des problématiques ont été constatées au cours de la première période de mise en œuvre de ce couvre-feu. Cette problématique – qui concerne une compagnie aérienne – a poussé la DGAC à réagir rapidement. Il y a, ensuite, l’instruction normale de la procédure de manquement ; cette instruction, longue, s’opère sous l’égide de l’ACNUSA. Les procès-verbaux de constat doivent être établis avant d’être transmis à la compagnie aérienne concernée, laquelle dispose d’un délai de 30 jours pour préparer sa réponse. La procédure d’instruction n’est alors engagée qu’après l’expiration de ce délai. La DGAC, dans ce cas-là, a réagi très rapidement et la compagnie incriminée a pris, en guise de réponse, un certain nombre d’engagements. Ces mesures correctives devraient conduire à une meilleure performance opérationnelle.

M. OTHEGUY assure la CCE que l’État souhaite vivement aller au bout de cette procédure. Le couvre-feu décidé doit être respecté.

M. LEMASSON souligne, en effet, la longueur de la procédure. Les riverains, de leur côté, ont comptabilisé 39 manquements – dont 33 ou 36 par la même compagnie – entre le 8 et le 30 avril. Il serait bien que la liste officielle en possession de la DGAC ou de l’aéroport soit transmise aux membres de la commission. En outre, il faut dire que la compagnie incriminée n’est pas la seule responsable car des autorisations de décollage ont bien été données. Un de ces décollages a été effectué à 2 h.

M. AFFILÉ considère que la situation est sidérante. En effet, un automobiliste pris en excès de vitesse reçoit une contravention dans les semaines qui suivent l’infraction. Or, il est question ici d’un temps de procédure très long pour un phénomène qui est parfaitement mesuré aujourd’hui. Les citoyens ne comprendront pas le respect de délais aussi longs.

M. OTHEGUY précise que la procédure de sanction est gérée par l’ACNUSA. L’État n’aurait rien à redire si la procédure mise en place était plus courte. Il faut bien insister sur le fait que les services de l’État n’ont pas la main sur cette procédure.

M. BAINVEL demande si une amélioration de la situation a été constatée depuis que ce constat a été dressé.

M. DEMARET indique, en tout cas, que s’est observée une décélération de ces cas. Il est vrai cependant que le couvre-feu n’est pas encore parfaitement et intégralement respecté.

M. OTHEGUY souligne l’importance de l’aspect économique de ce sujet en rappelant que les sanctions qui tomberont fixent le montant de l’amende à 40 000 € par vol.

M. FERREIRA explique qu’il a été mis en place un appareil captant les signaux émis par les transpondeurs des avions afin de réaliser des statistiques sur ce sujet. La réalisation de ces statistiques a pour but de vérifier que cette mesure de couvre-feu est bien respectée. Il est important que se développe, sur ces sujets, une parfaite exemplarité eu égard à la décision, incroyable, qui a été prise en matière de développement du trafic. Un phénomène, déjà identifié, est à craindre également : il est probable que ce couvre-feu entraîne une hausse de la densité du trafic aux heures qui précèdent et suivent immédiatement ce couvre-feu. Il y a là un vrai sujet. Les associations suggèrent que les pénalités servent à compenser l’aide exceptionnelle qui n’arrive pas aux riverains. Enfin, il serait bien de mettre en place un dispositif permettant d’accélérer la procédure de prise en compte des plaintes déposées, ceci dans l’intérêt des citoyens.

M. OTHEGUY répond, sur ce dernier point, qu’une autorité indépendante met en œuvre des engagements internationaux dans le cadre d’échanges qui se font avec des opérateurs qui sont, parfois, transnationaux. Il s’agit là d’un régime de plainte qui n’est pas propre à la France. Cela ne peut donc se faire que dans un cadre européen. En tout cas, l’État considère qu’il y a bien une infraction ; il n’y a pas de motivation d’exceptionnalité vu la récurrence de ces dépassements.

M. LEFÈVRE rappelle, en tant que membre de l’ACNUSA, que l’autorité qui dresse les procès-verbaux ne peut pas juger une situation qui doit l’être uniquement par l’ACNUSA. Il faut rappeler, pour reprendre l’exemple pris par M. AFFILÉ, que le citoyen qui commet un excès de vitesse peut toujours faire le choix de contester l’infraction et d’engager une longue procédure judiciaire. La situation est semblable avec l’ACNUSA. L’État établit un procès-verbal et le transmet à l’ACNUSA qui l’instruit dans le cadre d’une

procédure contradictoire qui permet à la compagnie incriminée de s'exprimer. Les délais sont longs aussi parce que l'ACNUSA traite de très nombreux dossiers. Elle a dû, de plus, faire face à des actions entreprises contre elle devant des juridictions européennes. Enfin, pour répondre à M. LEMASSON, il semble que les membres de la commission ne devraient pas avoir connaissance des procès-verbaux qui seront établis ; l'ACNUSA n'a aucun droit de communiquer quelque information que ce soit sur les dossiers en cours.

M. LEMASSON précise qu'il souhaiterait simplement savoir comment sont recensés les cas. À moins qu'il faille que les collectivités et les riverains recensent, eux-mêmes, ces cas. Par ailleurs, il serait bien qu'une réponse soit apportée en ce qui concerne la remarque relative aux trois décollages qui ont eu lieu au moment du couvre-feu.

M. DEMARET rappelle la procédure qui commence par l'établissement d'un procès-verbal de constat, lequel enclenche une procédure contradictoire. Il semble difficile de diffuser publiquement ces éléments.

M. OTHEGUY ajoute que la compagnie pourrait même se retourner contre l'État, pour atteinte portée à son image, si ces dépassements étaient justifiés par une cause d'exceptionnalité. Le sujet de fond est là.

M. RICQ répond, en ce qui concerne les décollages, que le contrôle aérien de Nantes ne peut pas interdire un décollage ou un atterrissage selon l'heure. En effet, les contrôleurs ne disposent pas des informations nécessaires pour savoir à quel moment a été programmé tel ou tel vol. La situation nantaise est différente de la situation observée à Orly où une interdiction de vol a été décidée entre 23 h et 6 h : les contrôleurs aériens d'Orly n'accepteront aucun décollage et aucun atterrissage s'ils n'ont pas reçu de contre-ordre de la part de la DGAC. Les contrôleurs aériens de Nantes ne sont pas en mesure d'avoir les mêmes missions.

M. LEMASSON remarque cependant que l'arrêté comprend des dispositions pour autoriser des décollages à un horaire avancé.

M. OTHEGUY croit savoir qu'il y a, parmi les trois cas évoqués par M. LEMASSON, un cas où l'avion a rencontré des problèmes au moment de la procédure de décollage, ce qui a retardé l'heure de décollage.

M. FERREIRA entend les réponses qui sont apportées sur ce sujet mais constate que le couvre-feu n'est donc pas respecté. Un avion de cette compagnie-là – dont le nom importe peu – a été détourné il y a quelques semaines afin de respecter un couvre-feu. Chacun aura pu observer que les associations n'ont jamais communiqué le nom de la compagnie incriminée car il n'est pas question de procéder à un *bashing*. La compagnie n'est pas seule responsable de la situation ; chacun doit assumer ses responsabilités. La situation est incompréhensible.

M. DEMARET apporte quelques éléments afin d'éclaircir le débat. Il faut rappeler, d'abord, qu'il s'agit d'un couvre-feu en programmation ; ce n'est pas un couvre-feu strict. L'arrêté, présenté au sein de cette instance et soumis à son vote, indique qu'il est interdit de programmer des vols entre minuit et 6 h. Chacun comprend que les manquements observés concernent des mouvements prévus peu avant minuit et qui, compte tenu des contraintes d'exploitation rencontrées dans la journée, ont été effectués après minuit. Quant aux décollages qui ont été autorisés, il faut préciser, d'abord, que les proportions ne sont pas du tout les mêmes. Le vol vers Venise a décollé, par deux fois, après minuit mais il était bien programmé avant cette heure. Il est possible qu'il faille revoir la programmation des vols de certaines compagnies qui déposent des plans de vol peu avant minuit. Les procès-verbaux de constat, eux, génèrent une procédure contradictoire menée sous l'égide de l'ACNUSA. La compagnie dispose alors d'un délai pour préparer et formuler ses observations.

M. GARREAU est interpellé par la déclaration effectuée concernant les agents de la tour de contrôle. Il a été dit que le contrôle aérien de Nantes ne peut pas interdire ces décollages, malgré l'arrêté qui a été pris, alors que cela se fait par ailleurs.

M. OTHEGUY propose de donner lecture de l'arrêté dont il est question. Cet arrêté indique : « *aucun aéronef ne peut atterrir ou quitter le point de stationnement entre 0 heure et 6 heures en vue d'un décollage* ». Mais, le point suivant indique également que « *les dispositions du a [le point précédent] ne*

font pas obstacle à l'atterrissage et au décollage des aéronefs effectuant : des vols programmés entre 21 h et 23 h 30 et qui ont été retardés pour des raisons indépendantes de la volonté du transporteur ; des vols programmés entre 6 h 30 et 9 h qui ont été anticipés pour des raisons indépendantes de la volonté du transporteur ». À ce stade, les opérateurs de la tour de contrôle ne sont pas en mesure de savoir si le vol qui se présente au décollage entre, ou non, dans ce cadre.

M. GARREAU entend cette réponse mais rappelle que les riverains demandent qu'il n'y ait pas de vol dans cette tranche horaire.

M. LEMASSON comprend que la compagnie aérienne dont il est question – qui est basée à Nantes-Atlantique – n'est pas parvenue à anticiper les conséquences de l'arrêté sur la saison aéronautique. Cela semble incroyable et mériterait que l'on rencontre le directeur de cette compagnie pour savoir ce qu'il en est réellement. Le conseil municipal de Saint-Aignan-de-Grand-Lieu a eu raison d'émettre un avis favorable avec réserve. Quant aux craintes partagées par M. Gilles Leblanc de l'ACNUSA, elles semblent tout à fait justifiées. L'arrêté préfectoral peut être considéré comme quasiment caduque. Il devra donc être retravaillé puisqu'il ne correspond pas à la promesse partagée par le Premier ministre de l'époque, M. Édouard Philippe, le 17 janvier 2018. En effet, il était question que seuls les avions basés à Nantes-Atlantique puissent rentrer après minuit ; cette dérogation ne concernait pas les vols programmés.

M. OTHEGUY précise, de nouveau, que l'arrêté indique que seul un vol programmé pour un mouvement prévu initialement avant minuit peut déroger au principe du couvre-feu si la raison du retard est indépendante de la volonté du transporteur. À ce stade, il y a un sujet en ce qui concerne le fait que les contrôleurs ne peuvent pas s'assurer que les vols se trouvent, ou non, dans ce cas-là. L'arrêté dit bien que seuls les vols se trouvant dans cette situation exceptionnelle peuvent décoller après minuit.

M. GRAVELINE peut entendre que le contrôle aérien ne puisse pas interdire le décollage de tel ou tel avion. Néanmoins, la tour de contrôle doit informer l'équipage de l'avion des dispositions prévues par l'arrêté de couvre-feu. Le choix de décoller, ou non, dépend ensuite de l'équipage ou de la compagnie.

M. LEFÈVRE souhaite apporter une ultime remarque en expliquant que ce n'est pas parce qu'un texte a été édicté que rien ne peut ensuite être dit sur le sujet que porte le texte. Chacun savait que l'arrêté de couvre-feu qui a été pris ne garantissait pas la fin de tous les mouvements à Nantes-Atlantique entre minuit et 6 h. Ceci étant, tout le monde s'accorde pour dire qu'il représente une avancée par rapport à la situation antérieure. Il n'est pas acceptable de s'entendre dire que l'on n'a rien à dire sous prétexte que le texte a été voté par la commission. La commission est parfois dans une situation où elle doit accepter des choses qui ne sont pas tout à fait acceptables.

M. DEMARET s'excuse si ses propos ont été mal interprétés : il ne s'agit pas de dire que la commission n'a rien à dire sur le sujet à partir du moment où elle a voté le texte. Il s'agit simplement de rappeler que ce texte, qui a ses limites, a été soumis au vote de la CCE. Ce couvre-feu en programmation a le mérite d'exister même s'il est perfectible. Personne ne s'attendait à une application parfaite dès le premier jour. Il est vrai que la situation, aujourd'hui, est assez particulière mais elle a engendré des réactions immédiates.

M. FERREIRA revient sur les propos de M. LEMASSON concernant le choix fait par la direction de la compagnie aérienne dont il est question. Un chef d'entreprise ne prend un tel risque que s'il estime, en fait, que ce risque n'est pas sérieux. Cela avait été dénoncé au moment du vote de la commission. La compagnie considère qu'aucun moyen coercitif ne peut s'appliquer. Ce projet semble poser de nombreuses difficultés ; cet arrêté montre que l'équilibre – entre le développement des compagnies et le respect des riverains – n'est plus tenable. Le couvre-feu n'est donc pas la solution miracle. La question qui se pose désormais est la suivante : faudra-t-il attendre six mois avant de réagir ?

M. OTHEGUY assure que l'évolution du comportement de la compagnie sera observée au cours des prochaines semaines.

5. Réseau de mesures de bruit et communication – AGO

- **Bilan des 5 stations de mesure de bruit**
- **Présentation du calendrier de déploiement de la station mobile**

- **Positionnement d'une 6^e station fixe sur le territoire métropolitain (vote)**
- **Amélioration de visibilité/accessibilité des informations via MAESTRO**

Mme PODEVIN précise, en liminaire, que cette présentation – qui porte sur trois ans – ne s'appuie que sur quatre stations fixes : la cinquième station n'a été mise en place qu'au début de l'année 2022.

La station fixe de Saint-Aignan-de-Grand-Lieu montre une corrélation entre l'augmentation du bruit et l'augmentation du nombre moyen de mouvements. La plupart des survols de la station concernent des atterrissages (59,35 %) ; ces survols se font à une altitude moyenne de 145 mètres. L'altitude moyenne des survols liés aux décollages (40,58 %) est, elle, de 580 mètres. Le support de présentation propose, de plus, un graphique reprenant les moyennes Lamax, par tranche de 5 décibels, observée au cours des trois dernières années.

La seconde station est celle du Jardin des Plantes, à Nantes. Cette station est concernée quasi exclusivement par le survol d'avions atterrissant à Nantes-Atlantique. L'altitude moyenne de ces survols est de 467 mètres. Quant aux décollages captés par cette station, il semble – après vérification – que cela ne concerne que le décollage des hélicoptères du SAMU.

En ce qui concerne la station fixe de Rezé Classerie, s'observe une hausse des mouvements captés par la station mais le bruit aéronautique moyen, lui, est stable. Cette station est essentiellement concernée par des décollages ; l'altitude moyenne des avions décollant de Nantes-Atlantique au-dessus de cette station est de 649 mètres.

La quatrième station est celle du centre de Bouguenais où s'observe une légère augmentation du nombre de mouvements captés par cette station. La station de Bouguenais est concernée aussi bien par les décollages (59 %) que par les atterrissages (41 %). L'altitude moyenne des survols est, pour les avions atterrissant et décollant, respectivement de 167 mètres et de 242 mètres.

Plusieurs demandes – à Bouaye et à La Chevrolière notamment – ont concerné la station mobile. Il a été décidé de mettre en pause les mesures au bénéfice des mesures qui seront effectuées dans le cadre de la modification des procédures. Trois campagnes doivent encore être menées : à La Trocardière, à Pont-Saint-Martin puis à Bouguenais. Il avait été demandé, par ailleurs, l'installation d'une 6^e station fixe. Il a été décidé, avec la DGAC, que la station mobile serait intégrée au réseau de mesure. Les résultats obtenus permettront de définir le meilleur endroit devant accueillir cette 6^e station. Un module de demande d'information sera mis en place au cours des prochaines semaines. Il sera possible, en se connectant sur MAESTRO, de recevoir un lien renvoyant sur un document permettant d'effectuer une demande d'information. La mise en ligne sera effectuée très prochainement.

M. FERREIRA se demande dans quelle mesure il serait intéressant de mettre en place un dispositif permettant de pister les avions, ceci afin que l'on puisse exploiter les données brutes et non les données synthétiques qui sont, seules, fournies. Par ailleurs, il serait bien également de mettre en place un dispositif permettant de déposer les plaintes de manière plus massive.

M. BIDET explique que cela dépend de la DTA qui doit donner son accord pour la publicité de ces informations.

M. DEMARET ajoute qu'il ne peut que relayer la demande insistante de la commission auprès de la DTA afin que les membres de la CCE puissent obtenir une réponse rapidement.

M. SIEBERT précise que cette demande a déjà été transmise à la DTA.

M. FERREIRA souhaiterait, pour le moins, que soit transmis l'avis défavorable de la DTA afin que la commission puisse agir dans le cadre légal.

M. LEFÈVRE rappelle qu'il avait effectué une demande, au sein d'une autre instance, concernant la dispersion des hauteurs constatées lors des phases d'atterrissage à Nantes-Atlantique. Il avait été dit que ces informations-là n'étaient pas disponibles. La présentation faite ce jour montre des différences très importantes au niveau des altitudes moyennes observées en phase d'atterrissage au cours des trois dernières années. Cela signifie que les différences sont très importantes sur les altitudes observées en phase d'atterrissage. Ainsi, les évolutions de pente présentées au début de la réunion ne signifient rien par rapport à ces différences d'altitude observées lors des atterrissages.

M. LEMASSON revient sur l'incident qui a concerné, par deux fois, l'atterrissage d'un vol reliant Roissy à Nantes en piste 03, sous ILS. Ces deux incidents ont entraîné des remises de gaz au-dessus du bourg de Saint-Aignan-de-Grand-Lieu les 21 et 29 avril. Il serait bien de disposer des données brutes auxquelles la CCE a fait référence précédemment ainsi qu'aux données relatives à ce genre d'incident. Il serait bien de savoir pourquoi cet avion a rencontré des difficultés lors d'un atterrissage par beau temps sous ILS.

M. RICQ affirme ne pas avoir d'éléments pour expliquer l'événement du 21 avril.

M. OTHEGUY se souvient de l'engagement qui a été pris concernant l'information des maires en ce qui concerne ces incidents.

M. RICQ explique qu'il n'est pas nécessairement utile de donner des éléments relatifs à une remise de gaz assez anodine. Il est entendu néanmoins que l'information des maires quant aux incidents pouvant survenir est importante.

M. OTHEGUY croit comprendre que l'incident évoqué par M. LEMASSON ne se limite pas à une simple remise de gaz.

M. LEMASSON confirme la réponse de M. OTHEGUY en précisant que la situation était un peu plus complexe. Ce sujet est important car les citoyens interpellent les élus sur ces questions-là. L'idée n'est pas de rendre publique toutes les problématiques rencontrées mais que les maires soient correctement informés.

M. RICQ apporte une ultime précision, en rappelant qu'il ne connaît pas le détail des incidents évoqués par M. LEMASSON, en expliquant que le contrôle aérien peut tout à fait demander à l'équipage une remise de gaz, pour une raison diverse, alors que l'atterrissage se passe normalement.

M. LECHNER ajoute qu'une remise de gaz est une action maîtrisée ne revêtant pas de caractère dangereux. À titre d'exemple, un pilote peut commencer la procédure aux instruments à partir du moment où la visibilité est suffisante. Mais si les *minima* ne correspondent pas à la publication aéronautique, le pilote doit procéder à une remise de gaz afin de se réintégrer dans le circuit. Il peut y avoir d'autres cas de figure.

M. LEMASSON entend bien cette réponse. Pour autant, ces données ne sont pas intégrées dans les cartes de bruit. Or, leur fréquence peut être plus ou moins importante. Cette manœuvre, parfaitement maîtrisée, peut interpellier les habitants étant donné que l'altitude moyenne de survol de la station de Saint-Aignan-de-Grand-Lieu est, en phase d'atterrissage, de seulement 145 mètres.

M. LECHNER rappelle que l'avion devra nécessairement se rapprocher du sol pour s'y poser.

M. LEMASSON préférerait que l'avion en question se pose ailleurs.

6. Désignations comité permanent de la CCE – Préfecture

M. OTHEGUY pense qu'il n'est pas certain que ces désignations puissent avoir lieu étant donné que le quorum n'est pas atteint.

M. FERREIRA souhaiterait avoir une réponse quant aux éventuelles conditions de sortie du marché. Il serait bien de savoir si ces conditions de sortie existent, et si elles existent quelle est leur nature.

M. OTHEGUY demande à M. FERREIRA de préciser sa question.

M. FERREIRA comprend que l'on part du principe que le marché s'appliquera d'office alors même qu'une enquête publique et une étude d'impacts doivent valider le projet.

M. OTHEGUY comprend donc que M. FERREIRA demande s'il existe des clauses prévoyant la non-application des dispositions du marché en cas de non-réalisation de telle ou telle condition. Seule la DGAC est en mesure de répondre à cette question.

M. SIEBERT pense que la DGAC se contentera de répondre que la CCE n'a pas de compétences en la matière.

M. FERREIRA demande, par ailleurs, s'il est prévu la tenue prochaine d'un comité de suivi du projet. Il est dommage que les associations et collectivités reçoivent certaines informations par voie de presse.

M. OTHEGUY répond que ce comité de pilotage se tient, chaque année, à la fin du mois de septembre ou au début du mois d'octobre.

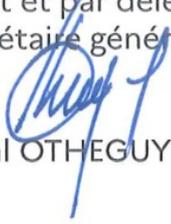
M. FERREIRA se demande s'il n'est pas possible de réunir ce comité un peu plus tôt cette année.

M. OTHEGUY rappelle le contexte actuel en insistant sur le fait que des élections doivent se tenir dans le courant du mois de juin tandis que le nouveau gouvernement n'est, lui, toujours pas désigné. M. OTHEGUY remercie les membres de la commission pour ces échanges et clôture la réunion.

La séance est levée à 18 h 07.

Le président,

Pour le préfet et par délégation,
Le secrétaire général


Pascal OTHEGUY