



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

*Réunion du 8 décembre 2022*

**Compte rendu**

La commission consultative de l'environnement de l'aéroport de Nantes-Atlantique s'est réunie le 8 décembre 2022 sous la présidence de M. OTHEGUY, secrétaire général de la préfecture de la Loire-Atlantique.

Etaient présent :

**Collège 1 : Au titre des professions aéronautiques : (8)**

- Monsieur Guillaume GRAVELINE (SNA Ouest)
- Monsieur Marc DELAUNAY (AGO)
- Monsieur Florian BERNARDET (Volotea)
- Monsieur Yves-Olivier LENORMAND (Airbus)
- Monsieur Hervé BIDEET (AGO) avec le pouvoir de Monsieur Alexandre MONNIER (Aviapartner)
- Monsieur Rémy MOTTE (AGO) avec le pouvoir de Monsieur Réginald OTTEN (Easyjet)

**Collège 2 : Au titre des représentants des collectivités territoriales : (8)**

- Monsieur Jacques GARREAU (Nantes Métropole) *suppléant*
- Monsieur Jean-Claude LEMASSON (Saint-Aignan-Grandlieu) avec le pouvoir de M. Bertrand AFFILÉ (Nantes-Métropole), accompagné de M. CHAUCHET, son suppléant (sans voix délibérative)
- Madame Sandra IMPÉRIALE (Bouguenais)
- Monsieur Michel AURAY (La Chevrolière)
- Monsieur Yannick FETIVEAU (Pont-Saint-Martin)
- Monsieur Julien BAINVEL (Conseil Régional)
- Monsieur Freddy HERVOCHON (Conseil Départemental)

**Collège 3 : Au titre des représentants des associations : (9)**

- Monsieur Dominique BOSCHET (ACSAN)
- Monsieur Gérard LEFEVRE (ACSAN)
- Monsieur Dominique RAIMBOURG (Association Sud Loire Avenir)
- Monsieur Paolo FERREIRA (COCETA)
- Madame Marie-Joseph VEYRAC (SNPN)
- Monsieur Michel JOUBIOUX (LPO)
- Monsieur Xavier METAY (FNE Pays de la Loire)
- Monsieur Jean-Marie RAVIER (Atelier Citoyen) avec le pouvoir de M. Jérôme DYON (CPIE Pays de Nantes Écopole)

M. OTHEGUY vérifie le quorum<sup>1</sup> puis ouvre la séance à 10 heures.

Il demande si les membres de la commission consultative souhaitent s'exprimer avant l'examen des points inscrits à l'ordre du jour.

M. GARREAU regrette la transmission très tardive du projet d'arrêté préfectoral relatif aux APU. Bien que les membres de la commission aient eu très peu de temps pour l'analyser, il souhaitera néanmoins émettre des observations sur le sujet.

M. RAVIER rappelle ensuite que les dernières CCAR se sont faites sous format dématérialisé. Le montant des travaux a été fixé en 2011. L'Atelier citoyen demande depuis 2018 qu'il soit revu. Au vu de l'inflation actuelle, il est urgent de réviser ce montant. Les entreprises sont en train de renoncer à fournir des devis pour les travaux en raison de l'augmentation extrêmement rapide du coût des matières premières.

M. OTHEGUY indique que l'examen du point relatif à l'expérimentation du virage de la Chevrolière est reporté à une prochaine CCE.

En l'absence d'autre demande de parole liminaire, il propose de débiter l'ordre du jour.

### **1. Approbation du compte rendu de la CCE du 4 mai 2022**

M. OTHEGUY appelle aux observations ou aux demandes de modifications sur le compte rendu de la CCE du 4 mai 2022.

M. GARREAU n'a pas de demande de modification, car la CCE du 4 mai 2022 date quelque peu. Il serait pertinent de transmettre les comptes rendus très en amont, c'est-à-dire sans attendre la CCE suivante.

M. OTHEGUY en prend acte.

M. BOSCHET rejoint M. GARREAU. Le problème de délai entre la réunion et la transmission du compte rendu est soulevé lors de chaque CCE. Pour les membres de la CCE, il est difficile de se souvenir précisément des propos qui ont été tenus. Il y a près d'un an, le président du Conseil d'État avait demandé des ajouts. Or, les membres de la CCE n'ont jamais approuvé le compte rendu définitif amendé. Les comptes rendus devraient être transmis dans le mois suivant la tenue de la CCE.

M. FERREIRA abonde dans ce sens. Il avait été demandé que les comptes rendus soient communiqués rapidement afin que les membres de la CCE puissent émettre des commentaires, quitte à les valider lors de la CCE suivante. Il est par ailleurs important que le public ait rapidement connaissance de ces comptes rendus.

M. OTHEGUY propose de transmettre le compte rendu sous format électronique dans un délai de trois semaines après la CCE afin que les membres puissent réagir rapidement. L'approbation formelle du compte rendu aura lieu lors de la CCE suivante.

Il met aux voix le compte rendu de la CCE du 4 mai 2022.

**→ Le compte rendu de la CCE du 4 mai 2022 est approuvé à l'unanimité.**

<sup>1</sup> 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.

## 2. Retour sur la réunion du comité permanent de la CCE du 16 novembre 2022

M. OTHEGUY rappelle que le rôle du comité permanent est de préparer le travail de la CCE et de réfléchir sur des dossiers à caractère technique. Deux points ont été adoptés à l'unanimité par les membres du comité permanent : la création d'un groupe de travail *ad hoc* sur la modification du point de virage de la Chevrolière et la création d'un groupe de travail pour réaliser un bilan à mi-parcours du Plan de prévention du bruit dans l'environnement (PPBE).

Si la CCE va dans le sens du comité permanent, le groupe de travail sur l'expérimentation du virage de la Chevrolière, présidé par MM. JURDY (DDTM) et DEMARET (DSAC-O), pourrait se tenir le 14 décembre 2022. Quant au groupe de travail sur le PPBE, présidé par MM. LEMASSON et DANTZER, il devrait avoir lieu au début de l'année 2023. Il donne la parole à la DSAC-O pour apporter des précisions sur ces deux groupes de travail.

M. DEMARET confirme que la première réunion du groupe de travail sur l'expérimentation du virage de la Chevrolière est prévue le 14 décembre 2022. Les invitations ont été envoyées.

Par ailleurs, un premier document de bilan établi par les services de la navigation aérienne a été adressé dans la matinée à l'ensemble des membres de ce groupe de travail. De la sorte, les échanges pourront être fructueux.

Un deuxième document émanant du collectif des habitants de Saint-Philbert-de-Grand-Lieu sera envoyé aux membres du groupe de travail. Au sein du groupe de travail, la représentation des habitants de La Chevrolière, Saint-Colomban et Saint-Philbert-de-Grand-Lieu est équilibrée.

Il demande à M. LEMASSON s'il souhaite apporter des précisions sur le second groupe de travail.

M. LEMASSON certifie également qu'une première réunion du groupe de travail inhérent à l'analyse du PPBE a été arrêtée. M. AFFILÉ a fait part du souhait de Nantes Métropole de participer à ce groupe de travail. Il espère que les différentes réunions du groupe de travail permettront d'apporter des préconisations complémentaires à celles émises à l'occasion de l'adoption du PPBE.

M. OTHEGUY remercie MM. DEMARET et LEMASSON.

M. BAINVEL aimerait que les documents communiqués aux membres du groupe de travail sur l'expérimentation du virage de la Chevrolière soient transmis aux membres de la CCE. Les représentants des collectivités ont été interpellés sur le sujet par des élus et des habitants des différentes communes concernées.

Il s'enquiert de la date d'examen par la CCE de l'expérimentation du virage de la Chevrolière.

M. OTHEGUY répond que la CCE sera consultée à l'issue du groupe de travail. Il ne maîtrise pas le calendrier, mais la CCE devra être consultée rapidement pour informer les riverains concernés et que l'ensemble des acteurs puisse avoir une analyse partagée.

M. BOSCHET estime que le virage de la Chevrolière illustre parfaitement les problèmes posés par le maintien du transfert de l'aéroport. Les associations favorables à ce transfert savaient pertinemment que cela impacterait de nouvelles populations. Les habitants de Saint-Philbert-de-Grand-Lieu ont réagi. Lorsque la double trajectoire d'approche sera mise en œuvre, les réactions se feront jour à Nantes. Dans un intérêt collectif, les associations sont favorables au transfert de l'aéroport et non à son maintien sur le site. Quelle que soit la solution retenue, cela impactera de nouvelles populations.

M. BAINVEL réitère sa demande de communication aux membres de la CCE des éléments transmis qui serviront de base au groupe de travail.

M. OTHEGUY souligne qu'il revient au groupe de travail de se positionner sur le sujet. Il ne connaît pas la nature des documents et ne sait donc pas s'ils sont exportables. Il pense que la question sera soulevée lors de la première réunion de ce groupe de travail.

M. DEMARET indique qu'il s'agit à ce stade de documents de travail soumis à échange du groupe. Il ne voit pas d'inconvénient à transmettre ces documents mais ce ne sont pour l'instant que de simples documents de travail.

M. FETIVEAU est d'avis que la création de ce groupe de travail était indispensable afin que les populations et les élus ne se déchirent pas à travers le virage de la Chevrolière, et ce, bien que la situation sur le terrain ne soit certainement pas apaisée. La décision repassera par le prisme de la CCE. Les maires concernés ne sont cependant pas membres de la CCE. Si de nouvelles communes et donc de nouvelles populations sont impactées, ces derniers pourraient devenir membres de la CCE. Par ailleurs, il semblerait intéressant qu'ils soient invités lorsque la CCE examinera l'expérimentation du virage de la Chevrolière. Les maires du territoire de Grand-Lieu attendent une invitation du secrétaire général aux prochaines CCE si l'expérimentation du virage de la Chevrolière était à l'ordre du jour.

M. OTHEGUY convient que les maires concernés par des sujets traités en CCE peuvent être invités par cette dernière. Cependant, avant d'imaginer que ces maires puissent devenir membres de la CCE, il faut attendre de savoir s'ils seront concernés à l'issue des travaux du groupe qui peuvent aboutir à d'autres hypothèses. S'ils étaient finalement concernés, il pourrait être envisagé qu'ils soient des membres permanents de la CCE. Il mentionne toutefois un sujet d'équilibre entre les collègues, sachant que le collège des représentants des collectivités ne peut pas croître au point de créer une disproportion.

M. BUTTIN, le nouveau directeur de la sécurité de l'aviation civile du grand Ouest depuis mi-novembre 2022, est ravi de rejoindre la CCE.

Il indique que la loi de finances rectificative pour 2022 a exceptionnellement abondé la taxe sur les nuisances sonores aériennes. Nantes bénéficiera donc d'un budget de 2,5 millions d'euros. AGO sera en mesure de débloquer un certain nombre de dossiers.

M. LEMASSON souhaite la bienvenue à M. BUTTIN au sein de la CCE.

Au-delà des enveloppes budgétaires de l'État, le sujet du plafonnement des travaux subsiste. Dans le cadre de certains dossiers présentés lors de la CCAR, le reste à financer était de 45 %.

Il précise ensuite que la loi de finances rectificative a permis d'octroyer 20 millions d'euros complémentaires pour l'ensemble des aéroports alors que la demande était de 80 millions d'euros. Cette enveloppe supplémentaire est positive, mais il manque encore 60 millions d'euros.

M. BOSCHET aimerait avoir une information s'agissant du délai entre l'acceptation et la réalisation des travaux.

3

M. OTHEGUY donne la parole au concessionnaire sur ce point.

M. BIDET explique que Aéroports du Grand Ouest est mobilisé pour dépenser au mieux et au plus vite les 2,5 millions d'euros qui ont été alloués début décembre 2022. Des dossiers déposés fin 2021 ont reçu une autorisation de diagnostic dans la semaine suivant cette annonce. Durant le premier trimestre 2023, les 2,5 millions d'euros permettront de traiter tous les dossiers de 2022. Tous les diagnostics devraient donc être autorisés d'ici le mois de mars 2023. Des détails pourront être fournis lors de la prochaine CCAR.

M. LEFEVRE le remercie, mais cela ne répond pas à la question posée sur le délai entre l'acceptation et la réalisation des travaux.

M. OTHEGUY comprend qu'il s'agit de savoir quel est l'intervalle entre l'autorisation de diagnostic et la réalisation des travaux. Il suppose que cela dépend d'un certain nombre d'éléments.

M. BIDET explique que le délai était supérieur à deux ans. Il s'agit de revenir au délai de 2019, c'est-à-dire 12 à 18 mois entre la demande de diagnostic et la réalisation des travaux.

M. OTHEGUY estime que cela dépendra également de la disponibilité des professionnels du bâtiment et des travaux publics qui éprouvent actuellement des difficultés à assumer leurs plans de charge en raison de problématiques de recrutement et de rupture de certains produits.

M. LEMASSON ajoute que le nombre de logements en stock est important. Voyant les délais s'allonger et le financement augmenter régulièrement, les riverains n'ont pas déposé de dossiers. L'abondement permettra d'apurer le stock.

Indépendamment des contraintes qui généreraient du stock caché, M. OTHEGUY constate que depuis les années 2000, les volumes de logements qui rentrent en travaux chaque année sont homogènes. Il se félicite que le stock visible puisse être apuré afin de revenir à la situation antérieure à la crise sanitaire.

### **3. Présentation de l'arrêté portant restriction d'utilisation des moteurs auxiliaires de puissance**

M. OTHEGUY donne la parole à la DSAC.

M. QUENTRIC présente l'arrêté portant restriction d'utilisation de moteurs auxiliaires de puissance (APU) qui sera soumis au vote des membres de la CCE. Seront abordés les moyens, le contexte, le projet et le calendrier prévisionnel.

Un APU est un groupe auxiliaire situé à l'arrière d'un avion qui sert à produire de l'énergie (électronique, pneumatique, climatisation, chauffage, démarrage des moteurs). Le GPU permet de produire du courant. L'ACU produit de l'air climatisé. Les PCA produisent également de l'air climatisé au moyen de prises de courant directement incorporées au sol. Lorsqu'un avion fait escale, il a besoin d'électricité et de climatisation.

À ce titre, il existe des périodes minimales d'utilisation de l'APU. Ce dernier fonctionne le temps que l'avion puisse se brancher à un moyen de substitution, mais également pour démarrer les moteurs et certains éléments hydrauliques. Les moyens de substitution peuvent être fixes (fournis par le gestionnaire de l'aéroport) ou mobiles (fournis par les assistants en escale ou les compagnies aériennes). La plupart de ces moyens mobiles sont thermiques. Les moyens de substitution fixes sont onéreux et nécessitent des travaux importants. Nantes dispose actuellement de 31 GPU et 4 ASU.

Un règlement européen AFIR vise à électrifier les moyens fixes de substitution de tous les aéroports. Cet arrêté a été chapeauté par l'ACNUSA. La limitation des APU a un fort impact environnemental (bruit, pollution, CO<sub>2</sub>). Seuls les aéroports de Paris, Nice et Nantes sont actuellement soumis à des arrêtés de restriction de l'utilisation des APU. Une consultation nationale a été lancée en août 2011 avec les aéroports, les assistants en escale et les compagnies aériennes en vue de produire un projet d'arrêté. Les acteurs étaient globalement favorables à une réglementation des APU, mais notaient un manque avéré de moyens. Il en est également ressorti la nécessité de différencier les gros porteurs. Un retour sur les estimations des gains environnementaux et des modalités de contrôle a été effectué.

L'arrêté stipule que l'utilisation des moyens de substitution mis à la disposition de l'exploitant de l'aéronef est obligatoire, sauf en cas de défaillance de ces moyens de substitution ou de leur incompatibilité technique avec l'aéronef. En cas de départ d'un avion, lorsque les postes sont équipés de moyens électriques fixes et mobiles, l'arrêté prévoit une utilisation de ces APU pendant 10 minutes. Cette durée est modulée à 30 ou 60 minutes selon la masse de l'aéronef lorsque les postes ne sont pas équipés. En cas d'arrivée d'un avion, une durée de 10 minutes est prévue quand les postes sont équipés en moyens électriques et en climatisation, contre une durée de 20 à 30 minutes pour les postes non équipés selon la masse de l'aéronef. Une trentaine de gros porteurs (Airbus A330 ou Beluga) décollent ou atterrissent à l'aéroport de Nantes chaque année.

S'il le juge nécessaire, le commandant de bord peut déroger aux règles, notamment pour des raisons de sécurité du vol ou de protection de la santé (équipage, passagers, tout personnel intervenant dans l'aéronef lors de l'escale). Au moment du contrôle, le commandant de bord devra fournir aux agents du transport aérien les motifs justifiant le dépassement des durées d'utilisation du moteur auxiliaire de puissance définies par l'arrêté.

Sont exemptés les aéronefs effectuant des missions à caractère sanitaire ou humanitaire, les aéronefs en situation d'urgence tenant à des raisons de sécurité de vol, les aéronefs militaires et appartenant à l'État exclusivement affectés à un service public, ainsi que les aéronefs transportant des animaux vivants, des végétaux, des produits périssables, des produits médicaux ou cosmétiques pour lesquels il est nécessaire de maîtriser la température ou garantir la ventilation de la soute ou de la cabine.

L'arrêté impose quelques contraintes à l'exploitant de l'aéroport. À partir de ses propres données et de celles fournies par les assistants en escale et les exploitants des aéronefs, il doit fournir chaque année aux services de l'aviation civile : un rapport comprenant le nombre d'équipements de substitution en électricité et en climatisation-chauffage présents sur sa plateforme, les données et études dont il dispose permettant de mieux évaluer les temps réels d'utilisation des moteurs auxiliaires de puissance et des moyens de substitution, une évaluation des investissements programmés en moyens de substitution.

Le VII de l'article 1 de l'arrêté du 28 septembre 2021 portant restriction d'exploitation de l'aérodrome de Nantes-Atlantique est supprimé. Pour rappel le VII disait que sur les aires de trafic les groupes auxiliaires de puissance ne pouvaient être mis en fonctionnement plus de 60 minutes avant l'heure de départ de l'aéronef. Désormais, la durée de ces groupes ne peut pas dépasser 20 minutes après l'arrivée de l'aéronef. En revanche, l'arrêté est plus permissif s'agissant des avions de plus de 140 tonnes qui stationneraient sur un poste non équipé en moyen de substitution.

En termes de calendrier, M. QUENTRIC rappelle que le projet d'arrêté est soumis ce jour au vote de la CCE. Durant la première quinzaine du mois de janvier 2023, les services de la DGAC lanceront une consultation publique d'une durée de 21 jours par voie électronique. La synthèse des observations qui auront été émises, les commentaires anonymisés et la note expliquant la décision retenue seront publiés en février ou mars 2023 sur le site « consultations publiques » du ministère. Ensuite, le collègue de l'ACNUSA sera saisi. Le Directeur du transport aérien validera et signera l'arrêté. La GTA sensibilisera l'ensemble des acteurs aéroportuaires au nouveau dispositif. L'arrêté sera enfin publié au Journal officiel pour une entrée en vigueur au premier trimestre 2023.

M. OTHÉGUY appelle aux observations.

M. LENORMAND précise que plus d'une trentaine de Beluga transitent chaque année par l'aéroport de Nantes. Ils effectuent en effet entre deux et trois rotations par semaine.

M. QUENTRIC s'est basé sur les chiffres qui lui ont été fournis.

M. OTHÉGUY s'enquiert des autres demandes de prise de parole.

M. FERREIRA fait remarquer que certains aéroports accueillent davantage de gros porteurs. Il faudrait donc élargir la réflexion pour que cet arrêté s'applique à l'ensemble des aéroports.

Il souhaite ensuite connaître la consommation en carburant des moyens de substitution mobiles.

M. BERNARDET répond qu'un APU consomme environ 160 kilos de carburant par heure. Il ne connaît pas la consommation des GPU, mais ce sont des éléments indispensables au démarrage d'un avion.

M. FERREIRA le remercie pour ces clarifications.

Il comprend que le commandant de bord peut décider de déclencher les APU pour des raisons qui lui sont propres (danger, technique, confort). Il s'enquiert des critères tangibles et objectifs qui font qu'un commandant de bord doit allumer ou maintenir un APU pour des raisons de confort.

M. BERNARDET assure que l'objectif des compagnies *low cost* est de consommer le moins possible de carburant. L'utilisation de l'APU est donc toujours optimisée. L'arrêté impose de ne mettre en route un APU que dix minutes avant le décollage. Selon lui, cinq minutes suffisent. Il en va de même à l'atterrissage. Ainsi, dès que le GPU est connecté à l'avion l'APU est immédiatement coupé. Il a pris

l'exemple de Volotea, mais ne peut cependant pas s'exprimer pour l'ensemble des compagnies aériennes de l'aéroport de Nantes.

En dehors du décollage ou de l'atterrissage, l'APU sert essentiellement à climatiser l'avion. L'APU n'est pas utile durant une majeure partie de l'année, si ce n'est pour chauffer la cabine lorsqu'il fait extrêmement froid l'hiver, sachant que cela chauffe relativement vite. En ce qui concerne la climatisation, cela peut être problématique l'été, car l'aéroport de Nantes ne semble pas disposer de poste de climatisation. Il est donc nécessaire de recourir à l'APU pour climatiser l'avion. Il souhaite donc savoir si le confort des passagers peut être considéré comme dérogatoire aux règles de l'arrêté. Au-delà de 40 degrés, la sécurité des passagers peut être compromise. Chez Volotea, dès que la température dépasse 28 degrés, l'air conditionné est allumé.

M. BOSCHET se satisfait qu'un tel arrêté ait été pris s'agissant des APU, mais déplore qu'un certain nombre d'éléments exceptionnels puissent amener à ne pas le respecter. L'Association contre le survol de l'agglomération nantaise a été échaudée concernant l'arrêté relatif au couvre-feu et s'interroge donc sur l'arrêté inhérent aux APU. Il émet quelques doutes sur la façon dont cela se passera sur le terrain. Il a par exemple pu constater à moult reprises que le couvre-feu n'avait pas été respecté, et ce, non pas en raison de circonstances exceptionnelles, mais à cause de difficultés habituellement rencontrées par les compagnies aériennes. S'il en est de même pour l'arrêté lié aux APU, il craint que ce soit inefficace.

M. DELAUNAY est chargé des études aéronautiques et officier de sécurité chez AGO.

Plusieurs fois par an, l'aéroport de Nantes accueille des avions déroutés (passager malade ou présentant un arrêt cardiaque). Ces avions stationnent sur des postes éloignés ou sur le taxiway en cas d'urgence vitale. Lorsque ce genre de problème survient en été, l'APU est utilisé afin de maintenir une température acceptable dans l'avion.

M. LEMASSON souligne que cet arrêté, qui répond au codicille 2 du PPBE, a pris du retard. Il était prévu fin 2021 pour une application en début d'année 2022. Il se réjouit malgré tout de sa mise en œuvre.

Cet arrêté a une portée locale. Il concerne l'aéroport de Nantes-Atlantique et pas Lyon ou Nice. Il ne comprend pas pourquoi il existe une distinction entre Nantes et les autres aéroports, notamment s'agissant de la durée d'utilisation des moteurs auxiliaires (15 minutes à Nice contre 20 minutes à Nantes en cas d'atterrissage). Il faudrait tendre vers une harmonisation, sachant qu'à horizon 2025 et 2030 le contexte européen oblige à organiser l'alimentation des aéronefs de manière différente, c'est-à-dire par des postes fixes. Les différents concessionnaires seront donc contraints d'équiper les plateformes aéroportuaires.

L'arrêté relatif à l'utilisation des moteurs auxiliaires de puissance d'aéronefs concerne l'escale à l'aéroport. Il demande si la notion d'escale intègre également les avions basés. En effet, lorsque la température est extrêmement basse, démarrer un premier tour à 6 heures nécessite un fonctionnement différent par rapport à une deuxième ou une troisième rotation. Le titre de l'arrêté pourrait donc être revu en ce sens.

M. BERNARDET ajoute qu'intégrer les avions basés permettrait au personnel technique de procéder à des essais moteurs lorsqu'ils réparent ou changent un APU. Comme M. LEMASSON, il estime pertinent que l'arrêté ne s'adresse pas qu'aux avions en rotation à l'aéroport de Nantes, mais également aux avions basés.

Par ailleurs, les durées proposées par l'arrêté sont déjà appliquées par Volotea et ne sont donc pas extrêmement restrictives.

M. OTHEGUY invite M. QUENTRIC à apporter des éléments de réponse.

M. QUENTRIC indique que des groupes de travail ont été créés aux niveaux national et local. Ils ont tenu compte de l'existant en termes de moyens de substitution sur les plateformes. Lorsque les moyens de substitution seront plus nombreux, l'objectif sera de tendre à une future uniformisation.

M. BAINVEL en déduit qu'il s'agit d'une réglementation nationale, mais avec des durées et des dérogations fixées par plateforme. Au vu des précédents échanges, il comprend également que ces temps limités au départ et l'arrivée sont déjà respectés par les compagnies aériennes. L'arrêté ne renforce donc pas la réalité de la situation sur Nantes-Atlantique.

M. BERNADET affirme notamment que les règles en vigueur chez Volotea sont plus restrictives que l'arrêté. Il souhaite donc savoir comment ces durées ont été définies.

M. QUENTRIC répète que les groupes de travail ont pris en compte l'existant. Il n'existe actuellement pas suffisamment de moyens de substitution. Il est probable que les temps définis diminueront à l'avenir, lorsque les moyens de substitution seront disponibles en plus grand nombre. Il s'est agi d'une première base de travail.

M. OTHEGUY demande s'il y a d'autres questions ou interventions.

M. FERREIRA pense qu'il faudrait élaborer un plan d'investissement pour installer des équipements mobiles ou équiper les pistes afin de minimiser l'usage des APU. L'arrêté n'est pas très pertinent par rapport aux aéroports, car les moyens existants sont plutôt lapidaires. Il faut donc proposer une alternative à l'utilisation de l'APU. Le plan d'investissement obligerait le concessionnaire à équiper les pistes en équipements mobiles et serait plus pertinent qu'une simple évaluation.

Il souhaite également savoir s'il serait possible d'objectiver le confort des passagers. Sans indicateur ou critère, il est impossible de savoir si le commandant de bord a pris la décision *ad hoc*. Il s'agirait donc de lister les éléments de confort justifiant la légitimité de recourir à un APU.

Ces éléments devraient être intégrés à l'arrêté.

M. LEFEVRE abonde dans ce sens. À noter que s'agissant des questions de confort, les commandants de bord respectent le cahier des charges de leur compagnie aérienne. Selon les compagnies, les conditions de confort diffèrent. L'arrêté pourrait définir les conditions de confort justifiant l'utilisation des APU.

Par ailleurs, il souhaite connaître la date à laquelle cet arrêté sera uniformisé pour l'ensemble des aéroports français, mais aussi quelles seront les contraintes imposées aux concessionnaires pour équiper les plateformes de moyens de substitution aux APU. L'arrêté devrait mentionner ces éléments.

M. BERNARDET revient sur les temps d'utilisation des APU en expliquant que certains ne peuvent pas être réduits. À l'atterrissage, il faut attendre que le personnel au sol branche le GBU avant d'éteindre l'APU. Cela peut prendre un certain temps. Les moteurs sont coupés, mais l'APU reste en fonctionnement le temps que le GBU soit branché. Une durée de 10 minutes semble donc être un bon compromis. Imposer moins serait problématique. Volotea ne fait pas tourner l'APU pour rien, sachant qu'il consomme 160 kilos de carburant par heure. Tout est fait pour optimiser son utilisation et ne pas engendrer de surcoût.

M. FERREIRA ne remet pas en cause la durée de dix minutes. En revanche, il faut garantir une solution alternative à l'APU. Il a cru comprendre que le règlement européen imposait que les équipements soient à niveau en 2025 ou 2030.

M. LEMASSON le confirme. Les équipements devront être mis à niveau en 2025 pour les postes de proximité et en 2030 pour les postes éloignés.

M. FERREIRA réplique qu'il s'agit donc de mettre en place un plan d'investissement.

M. RAIMBOURG demande ce qui revient le plus cher à une compagnie entre faire tourner l'APU ou faire venir des moyens de substitution.



M. BERNARDET répond que le GPU est moins onéreux que faire tourner l'APU. Lorsqu'il n'y a pas d'APU et qu'il faut démarrer avec un *air start unit* (envoi d'air), cela représente un coût pour la compagnie, mais il ne dispose pas de chiffre permettant de comparer avec l'APU.

M. FERREIRA est d'avis qu'il faut penser au personnel au sol. Le bruit généré par l'APU doit être assez insupportable. Cet arrêté permettrait d'améliorer leurs conditions de travail.

M. CHAUCHET signale que certaines plateformes réduisent le temps d'utilisation des APU. Il ne sait pas s'il est nécessaire de voter cet arrêté ce jour en l'état.

M. MONNIER insiste sur la question de M. BERNARDET relative à l'utilisation d'APU pour des besoins techniques urgents.

M. QUENTRIC indique que cet arrêté est tout de même une première étape. À l'avenir, les durées pourraient être encore abaissées, mais il faut commencer par cette première étape qui constitue une amélioration.

M. BUTTIN pense que l'uniformisation serait impossible sans cet arrêté. La première étape consiste à uniformiser sur des durées correctes, sachant que certaines compagnies peuvent aller au-delà parce qu'elles sont moins sensibles aux questions de coût ou d'environnement. Cet arrêté doit être vu comme une première étape positive. Les exploitants ont l'intention de progresser sur le sujet.

M. FERREIRA connaît les arrêtés qui permettent de progresser légèrement. Ensuite, il est toujours très compliqué de poursuivre la progression. C'est le cas de l'arrêté relatif au couvre-feu.

Il demande s'il s'agit de voter l'arrêté tel quel ou s'il peut être amendé afin d'être contextualisé au cas de Nantes. Il estime que cet arrêté doit être enrichi par les cas exceptionnels : critère de confort.... Si ce n'est pas le cas, il ne pourra pas se prononcer sur l'arrêté, car il manque d'ambition.

M. OTHEGUY ne sait pas quelle est la souplesse sur ce point. L'objectif est de voter l'arrêté tout en remontant les remarques de la CCE. Les autres acteurs seront ensuite saisis dans le cadre de la poursuite de la procédure et leurs observations seront également prises en compte.

M. QUENTRIC indique que la logique retenue est la suivante : vote de la CCE sur l'arrêté brut et prise en compte des remarques uniquement lors de la consultation publique.

M. LEFEVRE regrette qu'il n'y ait pas d'uniformisation puisque les législations sont différentes selon les aéroports.

M. OTHEGUY précise qu'il s'agit d'une étape dans la convergence vers l'uniformisation.

M. LEMASSON s'interroge sur la nécessité de revenir sur la CCE avec les remarques intégrées ou non à l'arrêté. Lors de la CCE prévue en début d'année 2023, les membres pourraient prendre acte de la manière dont l'arrêté aura définitivement été rédigé au regard des informations qui auront été transmises par les différents acteurs.

Il aimerait également connaître l'avis de l'ACNUSA en la matière afin de rendre un avis éclairé sur l'arrêté.

Cet arrêté est organisé au regard d'un contexte local. Les riverains et les salariés de l'aéroport ne doivent pas subir un retard de la nouvelle concession. Il présume que le sujet des APU a été intégré au cahier des charges relatif à l'appel d'offres dans le cadre de la nouvelle concession. Il craint qu'au vu du faible nombre de moyens de substitution mobiles ou fixes installés à l'aéroport, il soit décidé d'avoir davantage recours aux APU. Si l'investissement avait été prévu, l'arrêté serait plus restrictif.

En dehors des considérations politiques et du calendrier, M. DELAUNAY signale qu'à Nantes-Atlantique un moyen de substitution à l'APU est prévu à chaque fois qu'un avion atterrit ou décolle. Il s'agit d'un GPU qui consomme 15 à 17 kilos de carburant par heure, contre 160 pour un APU.

M. OTHEGUY le remercie pour cette précision.

À noter que lorsque l'ACNUSA aura rendu son avis sur le projet d'arrêté, cet avis sera publié.

Il met aux voix le projet d'arrêté relatif à l'utilisation des moteurs auxiliaires de puissance des aéronefs sur l'aéroport Nantes-Atlantique.

→ **Le projet d'arrêté relatif à l'utilisation des moteurs auxiliaires de puissance des aéronefs sur l'aéroport Nantes-Atlantique est approuvé à la majorité avec 12 voix pour, 6 voix contre et 7 abstentions.**

#### 4. Couvre-feu Nantes-Atlantique

M. OTHEGUY indique que les membres du groupe contact ont rencontré les compagnies aériennes. Cela a permis d'échanger sur le sujet du couvre-feu et notamment de mettre en exergue les difficultés des compagnies aériennes pour appliquer le couvre-feu.

L'ACNUSA a étudié 20 dépassements de couvre-feu au niveau de Nantes-Atlantique. La décision finale est attendue à l'issue du délibéré de l'ACNUSA.

Il donne la parole à la DSAC.

M. QUENTRIC présente le premier bilan du couvre-feu au 30 novembre 2022.

L'arrêté a été publié le 8 octobre 2022 pour un début du couvre-feu le 8 avril 2022. Le couvre-feu interdit les avions les plus bruyants entre 22 heures et 6 heures, ainsi que la programmation de vols à l'arrivée ou au départ entre 0 heure et 6 heures.

Les vols sont interdits entre 0 heure et 6 heures. En revanche, des vols peuvent être programmés de la façon suivante : 6 heures 30/9 heures et 21 heures/23 heures 30. Pour des raisons indépendantes de la volonté du transporteur, ces vols peuvent être amenés à être décalés après 0 heure. Les demandes doivent être étudiées par les services de la DSAC et l'ACNUSA en est informée. Les vols des missions sanitaires ou militaires sont autorisés entre 0 heure et 6 heures. Il en va de même pour des avions qui doivent se poser pour des questions de sécurité.

Au 30 novembre 2022, 299 vols ont été opérés durant le couvre-feu, soit une moyenne de 1,3 vol par nuit. La DGAC a identifié 219 écarts, contre 47 vols tolérés (cinq minutes d'écart) et 33 vols exemptés. La DGAC a adressé 207 procès-verbaux sur 22 jours aux opérateurs concernés par les écarts (95 % des écarts).

Après avoir reçu les réponses des opérateurs, l'ACNUSA a adressé 160 saisines à la DGAC (dont plus de la moitié fin octobre 2022). La DGAC a transmis 107 dossiers d'instruction de manquement à l'ACNUSA (67 %) sur un délai moyen de 23 jours. 20 premiers dossiers ont été présentés en séance plénière de l'ACNUSA le 6 décembre 2022. L'ACNUSA peut les classer sans suite, ne pas prendre de sanction ou infliger une amende pouvant aller jusqu'au 40 000 euros par vol.

À l'exception du mois d'août 2022, la majorité des vols n'ont pas respecté le couvre-feu durant le week-end.

45 % des vols en écart le sont entre 0 heure et 0 heure 30. 27 % le sont entre 0 heure 30 et 1 heure.

Le nombre de vols au départ en écart est assez marginal (6 à 7 en moyenne). La hausse du chiffre en septembre 2022 s'explique par la grève des contrôleurs aériens. Une nette baisse est constatée en fin d'année.

Au global, le nombre de vols opérés entre 0 heure et 6 heures a été divisé par 6. D'avril à août 2018 et 2019, la moyenne était de quasiment 10 vols par nuit, contre 1,3 vol par nuit après la mise en place du couvre-feu. Entre le 8 avril et le 30 novembre 2022, 47 % de nuits sans vol ont été enregistrées durant le couvre-feu.

Comme à chaque CCE, M. FERREIRA renouvelle sa demande d'accéder aux données de trafic afin d'effectuer des comparaisons.

Il se réjouit de la diminution des vols durant le couvre-feu. Il félicite les compagnies aériennes et la préfecture. Il se demande cependant jusqu'à quand cela durera et ce qu'il faut faire pour que l'arrêté s'applique de lui-même, c'est-à-dire sans pression de la préfecture envers les compagnies aériennes. 60 % des vols sont en écart entre 0 heure et 1 heure. Il s'agit d'une infraction. Soit l'arrêté s'applique, soit il ne s'applique pas. Il ne comprend donc pas la notion d'exemption de cinq minutes.

Au moment de la discussion, la demande exprimée par le COCETA portait sur un couvre-feu qui ne devait pas entrer en vigueur de 0 heure à 6 heures, mais de 23 heures à 7 heures. La priorité du Collectif des citoyens exposés au trafic aérien est de défendre les riverains. L'AMS recommande 8 heures de sommeil. Or, le nombre de vols concentrés juste avant 0 heure et après 6 heures a explosé. Le couvre-feu devrait donc être valable entre 23 heures et 7 heures.

M. OTHEGUY demande s'il y a d'autres interventions.

M. BAINVEL souhaite savoir quand la CCE sera informée des décisions de l'ACNUSA sur les 20 premiers dossiers étudiés lors de sa séance plénière du 6 décembre 2022.

M. OTHEGUY répond que l'ACNUSA n'a pas encore délibéré. Lorsque ce sera le cas, la décision sera rendue publique. Il peut toutefois indiquer qu'une sanction est envisagée pour 19 dossiers, mais ne peut pas donner de détails sachant qu'il n'a pas participé aux délibérations. L'ACNUSA étant un organe transparent, son délibéré exposera les motivations de sa décision en cas de sanction.

Afin d'analyser les données présentées par M. QUENTRIC, M. LEMASSON espère que des documents exploitables seront transmis aux membres de la CCE.

Il estime que 1,3 vol par nuit est toujours trop important. Si 47 % des nuits étaient sans avion pendant le couvre-feu, cela sous-entend qu'il y a eu bien plus de 1,3 vol par nuit durant la période. Ce sujet le préoccupe, car le premier vol réveille les riverains qui habitent en bout de piste ou qui sont survolés à très basse altitude au décollage. Le déclenchement de la poussée réveille les riverains (passage de 35 à 80 dB, voire plus).

Il ne comprend pas qu'un dépassement de cinq minutes ait été toléré pour 47 vols. Il ne saisit pas pourquoi l'infraction commencerait à 0 heure 05 et pas à 0 heure. Ce n'est pas entendable.

Il salue les efforts des compagnies aériennes qui ont pris conscience du sujet, mais il faudrait être certain qu'en avril 2023 la courbe du nombre de vols soit en très nette baisse par rapport à avril 2022. Le dispositif est donc perfectible.

Enfin, élargir le couvre-feu de 23 heures à 7 heures est un vrai sujet. En effet, lorsque les avions décollent à 6 heures 05, certains riverains n'ont pas terminé leur nuit, notamment les enfants. En revanche, avant de penser à l'élargissement du couvre-feu, il faut penser au type d'avions qui décollent à ce moment-là.

M. LEFEVRE a participé à la séance plénière de l'ACNUSA du 6 décembre 2022. Il explique que la CCE ne pourra pas obtenir le détail des condamnations, car elles sont confidentielles. L'ACNUSA publiera uniquement des éléments synthétiques et statistiques indiquant combien de condamnations ont été prises.

D'un point de vue juridique, M. OTHEGUY ne comprend pas pourquoi la CCE ne pourrait pas obtenir le détail des condamnations. Généralement, lorsqu'un délibéré est rendu avec une sanction par un ordre

judiciaire classique des juridictions administratives, les motivations du juge doivent être présentées. Il souhaite savoir pourquoi l'ACNUSA s'en dispense.

M. LEFEVRE explique que le fondement juridique est que l'ACNUSA n'a pas à diffuser les résultats des sanctions par compagnie. Il doit s'agir de la même philosophie qui empêche d'accéder au cahier des charges de la consultation pour la concession. L'ACNUSA doit opposer la confidentialité liée au droit commercial. Il est lui-même soumis à un devoir de réserve concernant les échanges qui peuvent se tenir au sein de l'ACNUSA.

Il affirme que l'ACNUSA est très concernée par la défense des riverains des aéroports. Elle a émis un avis extrêmement réservé sur l'arrêté en question, sachant qu'il est très permissif et qu'il renvoie toute appréciation à la jurisprudence.

M. OTHEGUY fait remarquer qu'il existe une différence entre ne pas diffuser des cahiers des charges, car cela pourrait conduire à des ententes qui impacteraient les finances publiques, et ne pas diffuser des éléments relatifs à un dossier concernant des compagnies aériennes.

M. LEMASSON précise que l'ACNUSA n'est pas autorisée à exposer les résultats des sanctions. Elle souhaite cependant être autorisée à le faire.

M. OTHEGUY aimerait que l'ACNUSA fasse preuve de davantage de transparence s'agissant des sanctions. Il s'agit d'un des fondements de l'ordre judiciaire français.

M. FERREIRA souhaite disposer d'indicateurs à la hauteur de l'ambition visée par le couvre-feu, en fonction du prisme des différents acteurs. Le fait que les résultats des sanctions soient confidentiels est un frein pour le pilotage de l'arrêté. L'objectif n'est pas de pénaliser les compagnies aériennes, mais de montrer que l'on a atteint la quadrature du cercle. Il ne peut pas être dit que l'on protège les riverains et l'environnement tout en permettant de développer l'activité sereinement.

Il faut objectiver les critères permettant d'être exempté du couvre-feu. La CCE doit aider l'ACNUSA et les compagnies aériennes à faire en sorte que cette mesure soit pérenne et sans équivoque. L'arrêté couvre-feu doit être retravaillé.

Il argue enfin qu'aucune réponse n'a été apportée sur la tolérance de cinq minutes d'écart.

M. OTHEGUY invite la DSAC à apporter une réponse à cette question.

M. DEMARET admet que la tolérance de cinq minutes n'apparaît pas au sein de l'arrêté couvre-feu. Le nombre de manquements à traiter reste néanmoins faible. Cela ne signifie pas que la marge de tolérance est légitime, mais il y a eu un parti pris dans le traitement des dossiers pour éviter des controverses sur l'heure exacte à laquelle un avion a quitté un point de stationnement ou touché le sol. Ainsi, les cas les plus symptomatiques ont été traités. Cela ne veut pas dire qu'à l'avenir les autres cas ne seront pas analysés.

Premièrement, l'aspect juridique est parfaitement balisé. En cas de manquement, une procédure est initiée en collaboration avec l'ACNUSA qui est une autorité administrative indépendante placée sous le contrôle du juge administratif. Cette dernière se prononce à l'issue d'une procédure contradictoire. La compagnie aérienne qui sera sanctionnée aura donc toute latitude de faire valoir un recours au contentieux et, le cas échéant, de faire appel, voire de se pourvoir en cassation. Ces mécanismes du droit français sont protecteurs. Il faut laisser le processus juridictionnel se dérouler. La jurisprudence se fera à l'aune de l'application de l'arrêté couvre-feu. Cela ne veut pas dire que l'arrêté ne peut pas potentiellement être modifié, mais l'ACNUSA se prononcera au vu de sa rédaction actuelle.

Deuxièmement, au vu du constat, il faut aboutir à une démarche de progrès pour arriver à respecter le couvre-feu. Il s'agit donc de discuter avec les compagnies aériennes pour connaître les difficultés qu'elles ont pu rencontrer et voir comment elles peuvent être résolues. Lors de la rencontre organisée avec ces dernières, le dialogue a été salué par les élus. Les compagnies ont évoqué un certain nombre de difficultés. C'est de nature à permettre une amélioration substantielle.

La conjugaison de ces deux démarches doit permettre d'avoir une situation plus satisfaisante et garantissant le respect du couvre-feu. Des écarts seront toujours constatés, mais l'objectif est de les réduire au maximum.

M. LEFEVRE précise que l'ACNUSA prononce des sanctions en fonction du caractère unitaire de l'infraction ou de la récidive systématique de certaines compagnies. Elle demande invariablement aux compagnies d'apporter des correctifs aux infractions commises, mais les aide également à faire évoluer leur situation. Ce n'est donc pas uniquement une instance de sanctions.

En ce qui concerne la disponibilité des données, il ne comprend pas pourquoi il n'est pas possible d'accéder à des données historiques, factuelles et qui n'ont pas de caractère stratégique. Cela permettrait aux membres de la CCE de produire leurs propres statistiques. Lorsqu'il avait demandé des données sur l'heure de passage, le positionnement et la hauteur des appareils qui atterrissent, il avait reçu une fin de non-recevoir. Or, lorsqu'il participe aux séances de l'ACNUSA, il s'aperçoit que ces données sont disponibles. Il souhaite savoir pourquoi la CCE ne peut pas accéder à de telles données.

M. DEMARET pense que le système MAESTRO permet d'analyser la trajectoire des avions et leur position.

M. LEFEVRE confirme que ce système le permet, mais il n'existe pas de base de données accessible permettant de procéder à des analyses. L'on ne peut pas passer des heures à récupérer les données pour chaque vol.

M. OTHEGUY en déduit que M. LEFEVRE souhaite que ces données soient libres d'accès.

M. FERREIRA déplore que ce débat ait lieu en CCE depuis deux ans. Cela devient agaçant. Le logiciel MAESTRO n'apporte aucune réponse sur le sujet. L'administration avait pris l'engagement que la DGAC demanderait aux ingénieurs de se pencher sur ce thème. Or, ce n'est toujours pas le cas. En raison du manque de transparence et d'une approche non constructive, il émettra des demandes par un autre biais.

Par ailleurs, il n'ergote pas quant à la tolérance des vols qui ont dépassé l'horaire de cinq minutes. Une grande partie des vols ne font pas l'objet d'une procédure auprès de l'ACNUSA parce qu'ils n'ont que cinq minutes de retard. C'est totalement inadmissible.

Quant à la non prise en compte de la demande d'élargissement de l'horaire de 23 heures à 7 heures, cela prouve le manque d'ambition sur le couvre-feu.

M. OTHEGUY pense que les données sont un vrai sujet. Il ne sait pas pourquoi elles ne sont pas disponibles sur data.gouv.fr. Il demande des éclaircissements à la direction de la navigation aérienne sur ce point.

M. RICQ répond que la DNSA travaille sur le sujet de la centralisation des données. Il ne dispose toutefois pas d'éléments précis à communiquer ce jour à la CCE. Il reviendra sur ce point lors de la prochaine réunion.

M. OTHEGUY en prend acte. Ce serait intéressant, d'autant que cette question est récurrente et que le gouvernement est engagé depuis dix ans dans une stratégie d'*open data*.

Mme VEYRAC se félicite que le nombre de vols entre 0 heure et 6 heures ait été divisé par 6, mais ce n'est pas zéro. L'effort reste donc à maintenir. Un point de situation sur les infractions devra être réalisé à six mois ou un an. Il ne faut pas permettre à la tolérance de s'installer, et ce, qu'il s'agisse des horaires ou des dérogations. Il ne doit pas y avoir de dérive progressive en matière de couvre-feu. L'effort doit être entretenu et la CCE doit être informée régulièrement.

Par ailleurs, elle insiste sur le fait que de nombreux membres de la CCE ont réclamé que le couvre-feu soit étendu de 23 heures à 7 heures et pas de 0 heure à 6 heures. Courant 2023, il faudra y réfléchir

consciencieusement. Les membres de la CCE avaient considéré cet arrêté couvre-feu comme une première étape nécessitant ensuite des amendements. Lorsque l'on se préoccupe des nuisances sonores d'un avion au décollage, il ne faut pas oublier que ces dernières commencent bien en amont (tarmac et périphérie de l'aéroport).

M. BAINVEL émet trois remarques.

Tout d'abord, il estime que la publicité des sanctions de l'ACNUSA est un élément extrêmement important dans le droit français. Il s'agit de décisions publiques qui ne peuvent pas faire l'objet d'un accord financier confidentiel comme c'est le cas aux États-Unis. Il faut donc progresser sur ce point. NB les données sont disponibles sur le site de l'ACNUSA.

Ensuite, s'agissant de l'*open data* et de la disponibilité des données, il suggère de ne pas attendre la prochaine CCE, mais que les éléments soient versés au compte rendu de la présente séance.

Quant à la tolérance sur les cinq minutes de dépassement, il entend les propos des deux parties. La mise en œuvre de l'arrêté a généré un certain nombre de dossiers à traiter. La situation est néanmoins en nette amélioration. La suppression de la tolérance de cinq minutes pourrait désormais être intégrée à l'arrêté afin que le couvre-feu soit strictement appliqué.

M. GARREAU apporte crédit aux propos de M. BAINVEL sur l'absence de transparence des éventuelles sanctions. La situation est totalement insatisfaisante.

Il aimerait que la présentation faite par M. QUENTRIC soit jointe au compte rendu de la CCE.

Il attire enfin l'attention de l'ensemble des membres de la CCE qui se satisfont d'une division par 6 du nombre de vols entre 0 heure et 6 heures sur le fait que les chiffres ne concernent pas la même période. Ils correspondent en effet à une période d'avril à août pour les années 2018 et 2019, mais à une période d'avril à novembre pour l'année 2022. La baisse saisonnière du trafic aérien engendre forcément une baisse du nombre moyen de vols par nuit. Le chiffre de 6, bien qu'il soit positif, sera certainement quelque peu dégradé.

Sur la constatation des manquements, M. GOUSSAULT indique que les décisions de l'ACNUSA sont publiques. Le montant des sanctions et les compagnies aériennes sanctionnées figurent sur le site Internet de l'ACNUSA.

Trois types de manquements sont traités à Nantes : le couvre-feu depuis avril 2022, la déviation de trajectoire et le non-respect de la marge acoustique. Depuis le 8 avril 2022, le nombre de dossiers à traiter annuellement est passé de 30 à 230. La tolérance de cinq minutes était déjà appliquée concernant le non-respect de la marge acoustique. Ce sont des agents du gestionnaire qui font les constatations (heure de pose des roues ou de départ du point de stationnement de l'avion). Cette tolérance n'est pas nouvelle. Elle était appliquée concernant le non-respect de la marge acoustique. Durant les dernières années, cela a concerné 15 procès-verbaux sur les 30 dressés annuellement.

M. FERREIRA revient sur les données. Sa demande ne porte pas uniquement sur le trafic mais également sur les relevés des stations de mesures de bruit.

Il remercie la DGAC pour la précision apportée précédemment. L'ACNUSA publie les sanctions sur son site Internet. En revanche, il serait intéressant d'analyser le nombre de dossiers qui n'ont pas été considérés comme étant un manquement et le motif. Il ne revient pas aux membres de la CCE de parcourir le site de l'ACNUSA. Les indicateurs de pilotage doivent être intégrés au sein de la CCE.

Mme VEYRAC n'a pas laissé entendre que l'effort était suffisant, mais qu'il devait être poursuivi.

M. LEMASSON remercie M. GOUSSAULT pour les précisions apportées, mais la publication des condamnations est différente de la publication des sanctions. Le site Internet de l'ACNUSA présente des tableaux récapitulatifs des amendes infligées s'agissant des manquements en termes d'horaires ou de procédures. Il s'agit donc d'une vue globale et le détail par dossier n'est pas indiqué.

M. OTHEGUY en vient au point suivant inscrit à l'ordre du jour.

## 5. Observatoire Territorial Autour de Nantes-Atlantique

M. OTHEGUY indique qu'une charte a récemment été signée par toutes les parties prenantes à l'Observatoire territorial autour de Nantes-Atlantique (OTANA).

Il donne la parole au chef de projet de l'aéroport Nantes-Atlantique.

M. JURDY rappelle qu'OTANA a été initié au titre des engagements de l'État (mesure n° 28) à la suite de la concertation publique conduite en 2019. Un travail a été réalisé jusqu'à la fin de l'année 2020 avec les collectivités, les services de l'État, des agences d'urbanisme et l'exploitant de l'Aéroport.

OTANA a été créé en octobre 2020. Il est hébergé par le CEREMA. C'est un outil de concentration de données. Il ne vise pas à produire ses propres données, mais à collationner et à répertorier des données pour les mettre à disposition de manière unifiée, et donner à voir l'ensemble des données d'impact de l'aéroport qui sont déjà nombreuses. Une mise à jour est effectuée deux fois par an.

OTANA sert à partager un socle d'informations sur les principaux sujets d'intérêt des riverains et de l'ensemble des parties prenantes intéressées. Il objective les perceptions et permet un suivi des effets sur le temps long du développement de l'aéroport au niveau des populations et de l'environnement. Enfin, il contribue aux réflexions des acteurs du territoire et à l'évaluation des actions publiques mises en œuvre autour de l'aéroport.

Les thématiques sont les suivantes : activité de l'aéroport, nuisances sonores locales et santé, qualité de l'air et santé, milieux naturels et climat, socio-économie.

OTANA associe une diversité de contributeurs et de parties prenantes. Les services de l'État en assurent l'animation. Les contributeurs et associés à la démarche sont engagés à fournir régulièrement des données pour permettre une mise à jour. Le fonctionnement et la gouvernance sont formalisés au sein d'une charte signée par les partenaires à l'été 2022 (comité de pilotage annuel, comité technique, réunions thématiques).

Le premier comité de pilotage a eu lieu le 15 mars 2022. Il a permis l'installation du fonctionnement, la décision de formalisation et le passage en revue du contenu de l'Observatoire. Les suites décidées ont été les suivantes : travaux sur des indicateurs qualité de l'eau et sur les nuisances sonores, suivre des études sur les suies et les particules ultrafines. Les 24 et 25 novembre 2022, des réunions thématiques ont été organisées sur la qualité de l'eau et les mesures du bruit.

Une réunion du comité technique est prévue durant la deuxième quinzaine du mois de janvier ou au début du mois de février 2023. Une réunion du comité de pilotage aura lieu en mars 2023. L'élaboration d'une feuille de route d'OTANA pour la période 2023-2024 sera proposée. Le comité permanent de la CCE pourra y être associé.

Il termine par le focus sur la mise à disposition des données de mesure du bruit autour de l'aéroport. À l'issue de la réunion thématique « mesure du bruit » du 24 novembre 2022, des modalités ont été proposées pour la mise à disposition de données de mesures de bruit aux stations fixes de mesure du réseau MAESTRO : fourniture par AGO sur une fréquence trimestrielle des données de mesure de bruit correspondant aux mesures effectuées sur les stations fixes selon un format analogue à celui pratiqué sur la plateforme de Toulouse ; formalisation des demandes des membres de la CCE et diffusion en conséquence via le canal OTANA.

M. OTHEGUY le remercie pour la présentation et appelle aux observations.

Suite à la présentation, M. FERREIRA comprend qu'il s'agit de données brutes et pas de données calculées. Si les membres de la CCE ne s'y retrouvent pas, il demande si des éclaircissements pourront être apportés.

M. JURDY précise que les données émanent du concessionnaire et sont produites dans le cadre de l'exploitation des données mesurées aux stations.

Il invite Mme PODEVIN à apporter des éléments de réponse.

Mme PODEVIN explique que ce sont des données compilées. Le tableau de la diapositive 42 présente les six premières lignes d'un fichier extrêmement important. Lorsque les membres de la CCE disposeront du fichier, il sera alors possible de revenir sur le détail de ces données.

M. FERREIRA demande s'il est prévu de rediscuter de ces données dans le cadre d'une réunion. Il rappelle que les membres de la CCE avaient souhaité avoir un historique depuis 2018. (NB les données ne sont conservées réglementairement que sur 3 années).

M. JURDY confirme que les données seront fournies aux membres de la CCE dès qu'elles auront été consolidées. Dès lors, ils pourront poser des questions. Un point de suivi pourra être réalisé lors de la prochaine CCE prévu en début d'année 2023.

M. DEMARET précise qu'il ne s'agit pas d'*open data*, mais de données produites par un prestataire pour le compte d'AGO. Ce dernier doit être remercié d'avoir accepté de mettre ces données à disposition.

La transmission de ces données s'effectue via l'administration. C'est la raison pour laquelle elle souhaite qu'un minimum de formalisme soit respecté. La demande devra donc être réalisée via un formulaire.

M. FERREIRA remercie AGO.

M. OTHEGUY en vient au dernier point inscrit à l'ordre du jour.

## 6. Bilan stations mesures de bruits

M. OTHEGUY donne la parole à Mme PODEVIN.

Mme PODEVIN présente le bilan des stations mesures de bruits.

Le système MAESTRO est alimenté par les données bruit des stations de mesure de bruit (cinq stations fixes et une station mobile), les données radar (signature avec le SNA d'un protocole de transmission qui régleme les informations qui peuvent être publiées sur le site Internet), ainsi que les données issues des stations météo associées aux stations de mesure de bruit.

Les données radar concernent notamment la visualisation des dix dernières positions d'un avion. Il existe un décalage de 30 minutes lors de la visualisation.

La réglementation permet de visualiser le rejeu de la trajectoire de l'avion sur les 30 derniers jours, les données météo (dont le vent) lors du rejeu, le bruit associé lors du passage de l'avion au-dessus de la station de mesure de bruit, la localisation du logement du riverain (permet d'afficher les informations de distance de passage de l'avion), et la possibilité de déposer une demande d'information ou de réclamation en ligne.

Lorsque l'on clique sur le profil de l'avion, il est possible d'obtenir des informations sur le type d'appareil, l'altitude. Lorsque l'on clique sur la station de mesure de bruit, le bruit généré par l'appareil peut être visualisé. Les trois pics présents sur la diapositive 46 correspondent à trois passages d'avions différents. Le site Internet permet également de récupérer la localisation de la station et la météo en temps réel (moins 30 minutes).



Le menu principal dispose d'un onglet « mon habitation ». Cela permet au riverain de localiser son logement en renseignant l'adresse exacte ou en positionnant un pictogramme sur la carte. Il est également possible d'accéder à la distance et aux mesures d'altitude qui donnent la position de l'avion par rapport au logement du riverain.

Afin de respecter le RGPD, l'utilisateur doit créer un compte avant de déposer une demande d'information ou de réclamation.

Les cinq stations fixes de mesure de bruit sont situées à Bouguenais (centre Marcet), Saint-Aignan-de-Grand-Lieu (stade Bertin), Nantes (jardin des plantes et école d'architecture) et Rezé Classerie. En juillet et août 2022, les stations mobiles étaient respectivement localisées à Pont-Saint-Martin et à Rezé Trocardière. Depuis le début de l'année 2022, l'ensemble des mesures de bruit aux différentes stations fixes est mis en ligne tous les trimestres. Le nombre de demandes d'information et de réclamation et leur répartition par commune ont récemment été ajoutés.

Les indicateurs de bruit sont LDEN (*level day evening night*) et LAMAX. Le premier est l'indice bruit représentant le niveau d'exposition totale au bruit. Il tient compte du niveau sonore moyen pendant chacune des trois périodes de la journée et de la nuit, ainsi que d'une pondération du niveau sonore lors de la période de la journée (les niveaux sonores de la soirée et de la nuit sont respectivement pénalisés de 5 et 10 dB (A)). Le second est le niveau de bruit maximum atteint lors du passage d'un avion exprimé en Lamax.

Le bruit ambiant, le bruit de fond et le bruit résiduel correspondent au bruit capté en permanence au niveau des stations en dehors des bruits aéronautiques.

En 2022, les valeurs de bruit de Saint-Aignan-de-Grand-Lieu sont similaires à 2019. Les vols domestiques sont ceux que l'on retrouve en tour de piste. Ce sont des avions de l'école de pilotage ou de l'aéroclub. L'histogramme présente la répartition du bruit par tranches de 5 dB. L'objectif de ces indicateurs est de mesurer l'évolution du bruit au fur et à mesure des années.

S'agissant de la station du jardin des plantes, 1,53 % de décollage a été enregistré entre janvier et octobre 2022. Il ne s'agit pas de trafic aérien commercial, mais essentiellement d'hélicoptères du CHU.

M. OTHEGUY doit quitter la séance, car il est vice-président du bureau de vote dans le cadre des élections professionnelles.

M. BOSCHET s'enquiert des raisons ayant conduit à l'annulation du comité de suivi des engagements de l'État et des collectivités territoriales.

M. OTHEGUY l'informe qu'il n'a pas été annulé, mais reporté à début janvier 2023 en raison de l'indisponibilité d'un certain nombre de participants.

*M. OTHEGUY quitte la séance. M. AUBRY assure la présidence de la CCE.*

Mme PODEVIN poursuit la présentation par la station Bouguenais (centre Marcet). Les valeurs restent inférieures à celles enregistrées en 2019. Il en va de même en ce qui concerne les mouvements d'avions.

Il n'existe aucun historique s'agissant de la station fixe Ile de Nantes, car elle a été installée dans le courant de l'année 2022. Cette station, en complément des vols en arrivée par le Nord, est survolée par des hélicoptères, car elle est très proche des urgences du CHU.

Les mesures de la station mobile Rezé Trocardière avaient été demandées par la mairie de Rezé. Le rapport a été communiqué à cette dernière. La diapositive présente des données comparatives aux cinq stations fixes durant la même période, notamment la moyenne des événements quotidiens. Il y a eu plus de vols à l'arrivée qu'à la station fixe de Rezé Classerie, car la station mobile a capté beaucoup plus de vols à l'arrivée, l'axe des arrivées étant plus proche. Cela s'explique par le fait qu'elle est plus proche du flux de trajectoire des arrivées que la station fixe.

Quant à la station mobile Pont-Saint-Martin, les valeurs sont de 52,1 en LDEN, il y a eu 41 événements en moyenne par jour et le LAMAX moyen était de 70,7. Les mesures effectuées en 2022 sont sous le flux des trajectoires de départ quand elles ont passé le site de Rezé Classerie et qu'elles redescendent vers le sud. Davantage de bruits résiduels ont été enregistrés en raison de la présence du MIN à proximité du point de mesure.

En 2023, les campagnes de mesure de bruit de la station mobile seront à déterminer en fonction des demandes des collectivités et devront être validées par la CCE.

M. AUBRY appelle aux observations.

M. FETIVEAU remercie Mme PODEVIN pour la rapidité des services lorsqu'il s'agit d'installer une station mobile.

Au niveau du Champsiôme, 64 % des vols sont compris entre 70 et 80 LAMAX. Or, lorsque les 80 LAMAX sont dépassés, il faut respecter certaines règles. Il existe donc un vrai sujet concernant le village du Champsiôme. Au vu de l'ensemble des courriers et des interpellations relatives aux nuisances sonores qu'il reçoit, il sera dans l'obligation d'organiser des réunions publiques. Il attire l'attention des instances préfectorales sur ce point, même si le village du Champsiôme n'a pas encore fait la une de la presse.

M. AUBRY explique que la préfecture n'attend pas que la presse publie des articles pour prendre en compte le sujet avec attention.

M. AUBRY annonce que la prochaine CCE devrait avoir lieu le 19 janvier 2023 à 10 heures 30 (à confirmer, présentation du rapport annuel de l'ACNUSA en présence de son président). Le comité permanent de la CCE sera organisé le 8 février 2023 à 14 heures 30. Une autre CCE aura lieu le 8 mars 2023 à 14 heures 30.

M. LEFEVRE demande que les documents présentés en séance soient adressés aux membres de la CCE.

Mme LEDUC les transmettra très rapidement.

M. AUBRY remercie les participants et clôt la séance.

*La séance est levée à 12 h 38.*

Le président,

  
PascalLOTHEGUY