



**Commission consultative de l'environnement de l'aéroport de Nantes-Atlantique
Jeudi 10 mars 2022
Liste des membres présents**

| | |
|--|----|
| Total des membres de la commission consultative de l'environnement | 36 |
| Quorum | 19 |
| Nombre de présents | 26 |

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

- Monsieur Guillaume GRAVELINE (SNA Ouest) avec le pouvoir de Monsieur Marc DELAUNAY
- Monsieur Thomas SCRIVA-MARTY (Easyjet) avec le pouvoir de Monsieur Alexandre MONNIER (Aviapartner)
- Monsieur Hervé BIDET (AGO) avec le pouvoir de Monsieur Florian BERNARDET (Volotéa)
- Monsieur Cyril GIROT (AGO) avec le pouvoir de Monsieur Yves-Olivier LENORMAND (Airbus)

Collège 2 : Au titre des représentants des collectivités territoriales : (10)

- Monsieur Bertrand AFFILÉ (Nantes-Métropole)
- Monsieur Jacques GARREAU (Nantes Métropole) *suppléant*
- Madame Julie LAERNOES (Nantes-Métropole)
- Monsieur Alain VEY (Nantes-Métropole)
- Monsieur Jean-Claude LEMASSON (Saint-Aignan-Grandlieu)
- Madame Sandra IMPÉRIALE (Bouguenais) avec le pouvoir de M. BAINVEL après son départ
- Monsieur Johann BOBLIN (La Chevrolière)
- Monsieur Yannick FETIVEAU (Pont-Saint-Martin)
- Monsieur Julien BAINVEL (Conseil Régional) (présence 1h)
- Monsieur Freddy HERVOCHON (Conseil Départemental)

Collège 3 : Au titre des représentants des associations : (8)

- Monsieur Dominique BOSCHET (ACSAN)
- Monsieur Gérard LEFEVRE (ACSAN)
- Monsieur Dominique RAIMBOURG (Association Sud Loire Avenir)
- Monsieur Paulo 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 26 membres titulaires ou suppléants, le quorum de la commission consultative de l'environnement est atteint.



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

Réunion du 10 mars 2022

Compte-rendu

La commission consultative de l'environnement de l'aéroport de Nantes-Atlantique s'est réunie le 10 mars 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 vérifie le quorum¹ et ouvre la séance à 16 h 00. Il remercie les participants d'assister à la réunion. Il rappelle que seuls les membres titulaires, ou suppléants en cas d'absence des titulaires, pourront prendre part au débat et que, conformément aux dispositions de l'article R. 561-11 du Code de l'environnement, ont été invités les maires de Saint-Colomban, Geneston et Saint-Philbert-de-Grand-Lieu à participer à cette réunion pour les points qui les concernent.

Il s'enquiert en préambule des éventuelles déclarations liminaires que souhaiteraient formuler les participants.

M. BOSCHET prend la parole pour rappeler que les mesures sanitaires obligent à respecter les gestes barrières, et notamment la distanciation. Il s'étonne qu'elles imposent, dans le contexte actuel, de tenir à distance les membres de la commission. Il ajoute que les membres auraient souhaité une réunion en plénière, plutôt qu'en visio-conférence et que des problèmes de connexion de certains pourraient expliquer leur absence.

M. OTHEGUY prend note de son souhait. Comme les membres, il espère également que la prochaine réunion pourra se tenir en présentiel. Il rappelle la situation pandémique : après une rapide décrue, elle est désormais en phase de stabilisation à un plancher bas qui ne descend plus depuis deux jours. Il indique que quelques jours de précaution demeurent nécessaires. Il attire également l'attention des membres sur le rebond de l'épidémie dans d'autres pays, mais rappelle qu'il espère aussi que cette réunion en visio-conférence soit la dernière.

Mme LAERNOES aimerait savoir, sans ajouter de point à l'ordre du jour, quand sera communiquée, de manière transparente et claire, l'étude pilotée par la DGAC sur la qualité de l'air.

M. OTHEGUY note le point et propose de répondre à ce sujet au moment des points divers.

1. Approbation du compte-rendu de la CCE du 13 octobre 2021

M. OTHEGUY précise qu'ont été intégrées, dans le compte-rendu, les remarques de M. DUCRET qui n'avait pas pu s'exprimer oralement pour des raisons techniques, relatives à l'impact de l'allongement de la piste pour les riverains de l'aéroport de Nantes à Saint-Aignan-de-Grand-Lieu. Il proposait des mesures techniques pour réduire les nuisances, dont le tractage électrique, l'interdiction d'inversion de poussée en fin d'atterrissage et la pente à 3,5 degrés au-dessus de Saint-Aignan-de-Grand-Lieu. Si besoin

¹Le 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 de 10 jours, portant sur le même ordre du jour et spécifiant qu'aucun quorum ne sera exigé.

de compléter, la DGAC et la DSAC pourront apporter des éléments de réponse si ce sujet revenait dans les débats.

M. FERREIRA apporte quelques commentaires supplémentaires au compte-rendu. Premièrement, en page 3, il évoque l'intervention sur les critères, sur le respect de la marge acoustique. Il indique avoir demandé si l'altitude était prise en compte, question à laquelle M. OTHEGUY avait répondu par la négative, alors que cela avait un impact. Il voudrait que cette réponse soit inscrite au compte-rendu.

M. FERREIRA signale l'absence de deux questions qu'il avait posées suite à l'intervention de M. LEBLANC, de l'ACNUSA. La première question était liée à l'avis de l'ACNUSA porté sur l'arrêté du couvre-feu.

M. FERREIRA avait également demandé à M. LEBLANC si l'ACNUSA avait un avis ou des recommandations à apporter concernant le marché en cours, et principalement sur les conditions de sortie du marché, compte tenu du fait que toutes les études d'impact avaient été reportées *sine die*, ou en tout cas, après la signature du marché. M. FERREIRA rappelle que l'ACNUSA n'avait émis aucune recommandation. De plus, il avait posé la même question à M. OTHEGUY en fin de séance, à laquelle ce dernier avait indiqué ne pas disposer d'éléments à date, d'autant plus qu'il ne participait pas à la commission d'appel d'offre. Ainsi, M. FERREIRA aimerait savoir si M. OTHEGUY avait obtenu des éléments de réponse entre temps.

M. OTHEGUY rappelle que l'enjeu de ce point est le compte-rendu et propose à M. FERREIRA de revenir sur ces points au cours des échanges de ce jour. S'agissant des propos de l'ACNUSA, il suggère de vérifier les propos qui ont été tenus pour les remettre, sachant qu'ils étaient enregistrés. Il s'engage à ce que les propos énoncés se retrouvent bien dans les comptes rendus, ce qui supposera un échange entre M. FERREIRA et l'ACNUSA avant de le formaliser, ce qu'approuve M. FERREIRA.

M. FERREIRA souhaite ajouter un autre commentaire. De la même manière, au sujet de l'expérimentation de modifications des trajectoires, concernant La Chevrolière Il avait suggéré qu'il serait intéressant de pouvoir mettre en place des indicateurs de mesure qui soient différents de ceux du Lden, afin d'avoir une approche plus pertinente du ressenti des personnes survolées.

M. OTHEGUY complète ses dires en assurant qu'il va vérifier ses propos. En cas d'omission, cela sera évidemment corrigé.

En l'absence de remarques complémentaires, il est proposé de procéder à l'approbation du compte-rendu.

→ Le compte-rendu de la CCE du 13 octobre 2021 est approuvé à la majorité avec une abstention en intégrant les cinq points évoqués et sous réserve de vérification des enregistrements.

2. Présentation des réflexions en cours concernant la modification de trajectoires départs standards vers le sud-ouest afin d'éviter le survol des communes de l'ouest de Nantes et notamment Bouaye

M. OTHEGUY rappelle que, lors de la dernière CCE, M. HERVOCHON s'étaient exprimé. Depuis, un travail préparatoire a été réalisé par le service de la navigation aérienne pour identifier les flux de trajectoire et le processus qui permettra d'évoluer sur ce virage vers le sud-ouest. Il propose de passer la parole à M. RICQ, pour présenter la démarche engagée par le SNA/O.

A l'issue de la présentation, dont le support est joint à ce compte-rendu, M. OTHEGUY donne la parole aux membres de la commission.

M. METAIS demande si les flux orange et bleus sont liés à des compagnies différentes. Il aimerait savoir s'ils ne concernent qu'Airbus et Boeing, ou s'il y a d'autres compagnies concernées par le chevelu montré dans la présentation de M. RICQ.

M. RICQ explique qu'il y a deux compagnies principales concernées par les flux bleus et orange, que sont Ryanair et Easy Jet. Ce sont bien les familles de type d'avion qui sont concernées. Pour les familles Boeing et Airbus, ce sont bien plusieurs compagnies aériennes.

M. FETIVEAU souhaite savoir si la même attention serait portée au décollage vers le nord pour virage à droite, pour matérialiser la meilleure trajectoire.

M. RICQ répond que ce comportement a été identifié lors des études menées sur le flux virage par le sud face à l'ouest. Dans le cadre du plan de charge de la Mission Environnement de la DSNA, il propose de voir si ce type de comportement différent sur le flux nord serait mis en évidence, en lançant une étude. Si c'est le cas, il assure qu'ils œuvreront pour résoudre cette problématique.

M. FERREIRA aimerait savoir pourquoi M. RICQ avait précisé « que le trafic était tel qu'il n'était pas nécessaire de conduire une enquête publique ».

M. RICQ explique que la présentation concernant les étapes de validation sera faite plus tard, notamment en précisant cette partie réglementaire. Lors des étapes de validation de la double approche, il indique que seront présentées clairement les raisons de mener ou non une enquête publique. Dans le cas particulier du virage de Bouaye, M. RICQ indique que le flux de vols concernés n'entre pas dans les critères.

M. BEAUGÉ aimerait savoir comment faire respecter les mesures pour les compagnies aériennes, après avoir expliqué les pratiques et les déviantes.

M. RICQ pense qu'il ne faut pas voir cela comme des pratiques déviantes. Il s'agit simplement du codage de la procédure au niveau des systèmes de bord des compagnies, qui se traduit par une trajectoire moyenne différente d'un autre codage. Il rappelle que leur objectif est d'aller sur une trajectoire moyenne qui passe entre les deux communes de Bouaye et Saint-Léger-les-Vignes. Ce travail sera mené avec une expérimentation, pour vérifier que la trajectoire moyenne soit conforme. S'ils s'aperçoivent de dérives d'une compagnie sur l'autre, un travail sera effectivement mené pour que le codage soit modifié, afin d'arriver à cette trajectoire moyenne souhaitée.

M. GARREAU remercie M. ORTHEGUY d'avoir pris en compte leur demande, puisqu'ils soutenaient la démarche de La Chevrolière depuis un certain temps, pour les virages vers l'est. Ils étaient déçus que leur demande ne soit pas prise en compte et sont satisfaits que le tir soit rectifié dans les objectifs proposés, en concentrant davantage les flux et en les décalant vers l'ouest. Dans les trajectoires aujourd'hui utilisées, se trouvent Brains, Saint-Jean-de-Boiseau et Couëron. Ainsi, le décalage vers l'ouest va améliorer les choses. Ils sont donc tout à fait favorables à cette expérimentation et sont disponibles pour pouvoir mieux faire les mesures au niveau du bourg cet été.

M. LEMASSON précise que le chevelu de 2019 faisait état des comportements, en train d'être analysés par les services. Il aimerait que soient étudiées précisément les raisons d'une telle épaisseur de trait du chevelu au-dessus du bourg de la commune de Saint-Aignan-de-Grand-Lieu. Il ne comprend pas pourquoi la commune a autant d'écarts par rapport à la trajectoire nominale. Le bourg est entièrement recouvert, et à très basse altitude, par le chevelu. Il aimerait, même s'il faut réétudier les consignes de codage des instructions diverses et variées, regarder ce point de manière précise.

M. RICQ affiche à l'écran la planche montrant le chevelu à la suite du décollage. Il avoue avoir du mal à considérer que le chevelu au-dessus de Saint-Aignan-de-Grand-Lieu soit particulièrement large.

M. LEMASSON affirme que cela se voit à l'écran. Il explique qu'ils doivent rester logiquement de manière rectiligne jusqu'au point de virage, mais qu'ils commencent à prendre une orientation qui n'est pas rectiligne par rapport à la piste. Il ajoute que le trait qui compose la piste et l'épaisseur des traits bleus et orange, au-dessus du bourg, ne sont pas alignés, même à vue d'œil et à petite échelle.

M. LEMASSON indique qu'il faut faire respecter la consigne du point de virage au plus près du point de virage, et qu'il ne faut pas commencer à prendre une oblique. Il le constate d'ailleurs sur le terrain, certes, pas pour tous les avions, mais de manière régulière. Certains avions commencent à prendre une oblique, et non une trajectoire rectiligne par rapport à la piste.

M. RICQ précise qu'il ne faut pas oublier que le chevelu concerne un flux très faible, et donc établi sur toute l'année 2019. Sur l'ensemble de l'année les conditions de vent et de température évoluent fortement, ce qui contribue également au fait d'avoir des écarts par rapport à une trajectoire « idéale »

M. GARREAU aimerait savoir si le document de présentation sera adressé aux membres, avec le compte-rendu.

M. OTHEGUY lui répond que cela sera évidemment le cas, comme pour toutes les séances. L'intégralité des présentations sera mise à disposition.

M. AFFILÉ souhaite solliciter la possibilité d'informer les communes notamment celles du nord-Loire. Comme l'information est connue, il pense qu'il serait préférable de faire une information en direct pour ces communes.

M. OTHEGUY lui assure que les services essaieront d'être le plus informant possible, mais qu'ils attendaient la validation du passage du CCE sur le principe de l'expérimentation.

M. OTHEGUY, évoquant l'obligation de M. BEAUGÉ de quitter la séance à 17 h 00, propose de passer au deuxième point concernant le virage à La Chevrolière.

3. Expérimentation de modification de trajectoires départ standards vers le sud-est afin d'éviter le survol de La Chevrolière et campagne de mesures de bruit sur les communes concernées

M. RICQ indique que cette présentation avait déjà été effectuée lors de la CCE du mois d'octobre 2021. De fait, il propose de passer rapidement sur certaines planches. Il rappelle que le principe du projet est d'éviter la commune de La Chevrolière.

M. OTHEGUY remercie M. RICQ pour sa présentation et l'informe de l'existence de quelques remarques sur le chat et demandes de prise de parole. Les remarques sont principalement exprimées par M. BEAUGÉ. Il résume donc les trois messages écrits par M. BEAUGÉ : « plus d'avion, donc plus de bruit à Saint-Philbert-de-Grand-Lieu ». Ce dernier indique que beaucoup de villages ne sont pas notés comme La Vannerie, M. OTHEGUY indique qu'il faudra apporter réponse à M. BEAUGÉ sur ces points.

M. FERREIRA résume, pour vérifier sa compréhension, les propos de M. RICQ. Il indique, s'il a bien compris, que les hypothèses sont portées sur 55 départs au pire.

M. RICQ explique, pour commencer, que la journée caractéristique retenue l'a été sur 2019 qui a été une année assez élevée en termes de trafic. Le nombre de 55 départs est obtenu ensuite en prenant le pourcentage du flux Lusson/Lugen. Si le trafic augmente à l'avenir à Nantes, M. RICQ explique que le nombre de 55 vols sur la journée caractéristique pourra évoluer un peu.

M. FERREIRA répond à M. RICQ que celui-ci a bien compris que le sujet portait sur l'avenir de cet aéroport. Il pense, malgré la bonne volonté de tout le monde, que le ressenti ne sera pas le même avec 55 vols par jour, par rapport à 120 vols par jour.

M. RICQ explique que les gains obtenus en termes de nombre de populations concernées par le bruit, selon l'indicateur NA 65 dB/25 événements, resteront positifs. Il indique que les départs face au sud, avec virage, ne représentent qu'une partie du flux, même si le flux est important. Ainsi, l'augmentation sur ce flux ne concerne pas l'augmentation sur tous les départs de Nantes.

M. OTHEGUY remercie M. RICQ et propose à M. FERREIRA de revenir sur ce point spécifique du virage de La Chevrolière, pour parler plutôt de sujets de fond, comme l'augmentation du trafic. Il donne la parole à Mme PAVIZA.

Mme PAVIZA indique qu'elle voulait présenter la même chose que ce qui a été présenté, avec les changements de date de la mise en œuvre du projet. Elle rappelle son accord pour mettre des stations de mesure, mais elle s'étonne que les mesures ne soient pas faites en juillet et août pour avoir les points zéro. Elle précise que sa commune n'est pas du tout concernée par le bruit actuellement et se demande pourquoi des stations, une fois l'expérimentation démarrée, seront mises en octobre et novembre. Ainsi, elle craint que le calcul ne soit biaisé par rapport aux dates. Elle demande pourquoi les campagnes de mesures ne seront pas effectuées en juillet et août 2023 sur sa commune, de façon à être dans les mêmes périodes.

M. RICQ lui répond qu'il est proposé de comparer juillet et août 2022, ainsi que septembre et octobre 2022. Il ajoute que ces périodes sont similaires en termes d'importance de trafic. Le trafic du mois de septembre est parfois plus élevé que celui du mois d'août. Le niveau de trafic, à Nantes, change de façon importante entre l'été et l'hiver aéronautique. Il précise que, s'ils voulaient être stricts et comparer juillet et août 2022, aux mois de juillet et août 2023, cela retarderait la mise en œuvre.

M. LEMASSON demande à revenir, dans la présentation, au chevelu du virage vers le sud-est. Il aimerait ré-identifier le bas du bourg avec l'élargissement de la trajectoire, qui est très éloigné de la phase rectiligne de la piste. Il rappelle que le trafic est d'environ 70 vols par jour en moyenne et qu'il y a entre 800 et 900 mètres d'écart en bas du bourg de la commune, avant le point de virage réel, ce qui représente un souci. M. LEMASSON ajoute que cette intervention complète ses propos de tout à l'heure.

Il revient à présent sur la cartographie qui montre les trajectoires supérieures à 25 événements par jour au périmètre de 62 dB. Il indique qu'apparaissent bien les périmètres pris en compte pour des niveaux de bruit de 62 dB et 25 événements. Ils couvrent quasiment l'intégralité de Saint-Aignan-de-Grand-Lieu. En comparaison avec la cartographie du plan d'exposition au bruit, même si les données ne sont pas les mêmes, il démontre que la couverture à 65 dB est moitié moindre. Il aimerait que les uns et les autres travaillent sur ce sujet, notamment avec les autorités qui organisent la construction des règlements, parce que le bruit perçu est au-dessus de ce qui est pris en compte pour le droit à l'urbanisme et le côté curatif sur le plan de la gêne sonore. M. LEMASSON ajoute qu'il voulait simplement faire ce commentaire pour l'avoir en tête au moment venu, lorsqu'il faudra retravailler sur les sujets de protection des riverains, concernant la responsabilité acoustique des habitants.

M. LEMASSON évoque un autre point relatif au déroulement des opérations. Selon ce qui est prévu, l'avis de la CCE et de l'ACNUSA sera formalisé après l'enquête publique, ce qui sous-entend que les citoyens lambda, au moment de l'enquête publique, n'auront pas les avis formalisés de ces deux instances. Ce qui le dérange particulièrement, dans le modèle démocratique actuel, est de faire savoir ce que les membres de la CCE pensent de ce qui est proposé. Par conséquent, il demande s'il est possible d'aller au-delà des obligations prévues par les textes, pour être au plus près des considérations des riverains.

M. OTHEGUY prend note de cette suggestion et informe M. LEMASSON qu'ils vont regarder les textes et les contraintes. Il suppose que M. AUBRY pourra les éclairer sur ce point. Il donne la parole à M. BOBLIN, le temps de vérifier les textes. Il ajoute que ce dernier est directement concerné par ce point, puisqu'il est maire de La Chevrolière.

M. BOBLIN confirme être impatient vis-à-vis de cette décision d'expérimentation. Il rappelle, suite à l'abandon du projet de l'aéroport de Notre-Dame-des-Landes, que le ministre M. Jean-Michel DJEBBARI avait pris l'engagement de modification du point de virage pour éviter le survol de La Chevrolière. Il trouve que les éléments présentés par M. RICQ illustrent bien la situation selon laquelle 79 % des avions décollent face au sud et virent à l'est. Après avoir survolé le bourg de Saint-Aignan-de-Grand-Lieu, ceux-ci survolent exclusivement La Chevrolière. M. BOBLIN note que cette situation s'est dégradée depuis 2013, date à laquelle le point de virage avait été modifié sans aucune concertation et sans que la commune de La Chevrolière n'ait pu disposer d'éléments contrairement à aujourd'hui. Elle n'avait même pas pu émettre d'avis.

Il reconnaît la transparence du dossier actuel et le fait que les communes voisines ont pu être concertées. Il précise que la demande de la commune est de réduire l'impact, et non de le supprimer, puisqu'il restera encore 30 % des vols vers le sud qui virent vers l'est ou qui continueront de survoler le bourg de La Chevrolière. En revanche, le reste survolera une partie très peu urbanisée. La situation de survol sera donc améliorée (de plus de 3 000 habitants), sans dégrader la qualité de vie des citoyens situés dans des communes riveraines.

M. BOBLIN appuie également la demande de la commune de Bouaye qui s'inscrit dans cette même logique. Il souhaite obtenir le soutien de la CCE pour engager sans tarder cette expérimentation.

Mme VEYRAC indique qu'elle habite également à La Chevrolière et partage le sentiment de M. BOBLIN concernant l'amélioration encourageante. Elle confirme qu'il s'agit bien d'atténuer les effets et non de les supprimer. Mme VEYRAC aimerait donc savoir, dans le comptage de la population, si l'ensemble de

la population de La Chevrolière est comptée pour être soulagée à hauteur de 3 000 habitants, ou si seul le bourg est compté, auquel cas, cela permet de gagner de nouveaux habitants plus impactés à l'ouest du bourg. Elle ajoute qu'il faudrait tenir compte de cette population dans les villages et espère qu'il y aura des stations de mesures ou que des analyses de cette population seront faites.

Mme VEYRAC ajoute, en tant que représentante de la SNPN que le fait de décaler vers l'ouest implique de survoler davantage le lac. Elle souligne qu'il ne faudra pas oublier les impacts sonores et visuels non seulement pour la population, mais aussi pour la faune et la flore, de même que les impacts sur la biodiversité.

M. OTHEGUY partage la remarque de Mme VEYRAC et indique qu'il avait soulevé ce point lors de réunions de travail avec les services de l'État. Il ajoute qu'ils seront vigilants sur ce volet et passe la parole à M. HERVOCHON.

M. HERVOCHON confirme, en réaction aux derniers propos, l'importance de la biodiversité. Il rappelle que ce sujet était clair, notamment concernant les arguments qui justifiaient le transfert de l'aéroport à Notre-Dame-des-Landes. L'ensemble des institutions scientifiques, notamment le Muséum d'histoires naturelles, avaient démontré que les impacts sur la faune du lac de Grand-Lieu étaient faibles. Aujourd'hui, maintenant que la décision consiste à ne plus transférer l'aéroport, il remarque qu'elles commencent à s'intéresser à l'impact sur la biodiversité du survol du lac de Grand-Lieu. M. HERVOCHON aurait préféré que cette situation soit intégrée lors du débat sur le transfert.

M. BEAUGÉ comprend les difficultés des communes voisines puisque, comme évoqué par M. BOBLIN, le point de virage situé dans une autre commune a été dévié il y a quelques années. Premièrement, il indique que sa position n'a pas changé, puisqu'il était favorable au transfert de l'aéroport, mais il est très surpris que le Muséum d'histoires naturelles n'ait pas considéré qu'un aéroport à côté d'une réserve naturelle nationale et régionale puisse avoir des impacts. Il explique que, si l'on voulait construire aujourd'hui un aéroport à côté d'une réserve naturelle nationale et régionale, cela serait refusé, surtout en raison de la loi Climat.

Il s'interroge sur les mesures de bruit effectuées. Il a entendu dire que des mesures de bruit ont été effectuées à Saint-Philbert-de-Grand-Lieu lesquelles, d'ailleurs, ne fonctionnaient pas tellement. Il rappelle que la population de Saint-Philbert-de-Grand-Lieu compte 5 000 habitants dans les villages, ce qui met en évidence un oubli dans les 32 identifiés. Il ajoute que le secteur de La Vannerie est un des plus gros villages de Saint-Philbert-de-Grand-Lieu. Il comprend tout à fait les difficultés des communes voisines mais ne voit pas l'intérêt de « récupérer le bébé ». Il a remarqué qu'il y a de plus en plus d'avions à Saint-Philbert-de-Grand-Lieu, qui volent de plus en plus bas et qui sont de plus en plus bruyants. Il aimerait savoir pourquoi les pilotes ne respectent pas les consignes. Il se demande si c'est pour des raisons économiques et souhaiterait connaître les moyens de faire respecter les consignes.

M. OTHEGUY explique que la décision est le principe d'une expérimentation, qui consiste à mesurer un certain nombre de secteurs pour voir si cela a un impact ou non. Il indique à M. BEAUGÉ qu'il a soulevé un point qui avait déjà été abordé par le maire de La Chevrolière, relatif à la manière dont les villages ont été pris en compte pour le comptage des populations. Il demande à M. RICQ s'il peut répondre à ce point.

M. RICQ répond que le comptage de la population est fait sur une base de l'INSEE et de l'IGN. L'idée n'est pas de compter uniquement les centres-bourgs, mais toutes les populations. Tous les bâtiments et toutes les habitations sont recensés à l'intérieur des courbes vertes et bleues. Il confirme que l'objectif est bien d'avoir un comptage aussi exhaustif que possible.

M. OTHEGUY complète les propos de M. RICQ en disant que cela est valable pour La Chevrolière, comme pour les autres communes. Il ajoute qu'il vérifiera les comptages et a bien pris note de l'opposition de M. BEAUGÉ, qu'il comprend.

Mme VEYRAC voudrait présenter une remarque sur la durée des mesures. Elle demande si la période de deux mois n'est pas un peu courte et si une période de trois mois ne permettrait pas d'obtenir de meilleures analyses pour en tirer les conclusions.

M. OTHEGUY explique, pour résumer les propos de M. RICQ du SNA/O, qu'il y a deux grands moments de densité différente de flux aériens, que sont la saison d'été et la saison d'hiver. La répartition (jour ou semaine) est assez homogène à l'intérieur de chacune de ces saisons. Il demande confirmation de ses propos auprès de M. RICQ.

M. RICQ confirme les dires de M. OTHEGUY. Il atteste l'existence de deux saisons particulières de trafic (saison été et saison hiver), à l'intérieur desquelles les variations de trafic sont faibles d'un mois sur l'autre. Le mois d'août est largement comparable au mois de septembre. Le mois d'octobre est légèrement plus faible, mais reste comparable.

M. LEMASSON commence par préciser qu'il n'entre pas dans le débat du *chat*, bien qu'il ait beaucoup de choses à dire. Il corrobore l'idée de Mme VEYRAC d'étendre à trois mois l'expérimentation et les mesures, notamment sur la période estivale et le début de l'automne, puisque les conditions de vent changent. De fait, les dispersions des polluants et des bruits peuvent être différentes. Les trajectoires peuvent aussi s'éloigner ou non de la trajectoire théorique.

M. RICQ étaye la position du SNA/O selon laquelle les résultats seront probants sur une période de deux mois, puisque les flux sont assez denses. Toutefois, il ajoute que le SNA/O répond aux attentes des membres. S'ils souhaitent mener une expérimentation sur trois mois, il le fera, mais il avertit que cela risque de décaler la mise en œuvre du projet.

M. OTHEGUY demande aux autres membres concernés leur avis et distribue la parole à M. BOBLIN.

M. BOBLIN prend note des différentes questions et demandes supplémentaires. Il rappelle que cela fait plusieurs années qu'est demandée cette modification du point de virage. Lors de la dernière modification du point de virage, il ajoute que les choses se sont faites en dehors de toute concertation, et que c'est la population chevroline qui supporte intégralement ces nuisances aujourd'hui. Il répète, s'agissant de ce qui est proposé, que chacun a veillé à ne pas reporter les impacts sur d'autres communes. Il ne voudrait pas que soient découvertes des demandes complémentaires et que le compteur continue de tourner. M. BOBLIN conclut qu'ils ont été suffisamment patients.

M. OTHEGUY partage la position de M. BOBLIN, d'autant plus qu'il s'agit d'une expérimentation qui consiste à identifier si cela a un impact ou non, et de mesurer l'impact et le ressenti des populations. Il ajoute qu'il faut se lancer dans l'expérimentation à un moment, qui a un vrai sens. Il comprend les expressions des maires de Saint-Philbert-de-Grand-Lieu et de Saint-Aignan-de-Grand-Lieu mais explique qu'il faut effectuer les mesures pour étudier la mise en œuvre.

M. BEAUGÉ remarque, premièrement, que cela oblige les maires à s'opposer entre eux, de façon assez désobligeante, alors qu'ils ne sont en aucun cas responsables de cette situation du maintien de l'aéroport à son endroit actuel. Deuxièmement, il confesse n'avoir aucune confiance en ce qui est présenté. Selon lui, les discours étaient identiques il y a 25 ans : « Cela ne fait pas de bruit, il n'y aura pas d'avion, etc. ». Or, depuis trois ans, il constate qu'il y a davantage d'avions et de bruit. Il ajoute n'être pas opposé à l'expérimentation mais, n'étant pas dupe, il sait très bien que celle-ci verra le jour ensuite et qu'il faudra pousser le trait dans quelques années. En résumé, M. BEAUGÉ est extrêmement réservé, tout en comprenant parfaitement la position du maire de La Chevrolière. Il affirme ne pas être en opposition avec ce dernier mais se sent préoccupé par l'avenir. En effet, si l'aéroport se maintient à cet endroit, il est certain qu'il y aura une évolution du trafic, sauf si des avions silencieux et non polluants font leur apparition. En attendant, les impacts sont réels depuis quelques années sur la commune de Saint-Philbert-de-Grand-Lieu.

M. RAYNAUD souhaite réagir aux derniers propos évoqués. Il explique que l'objectif n'est pas de dire que les avions ne font pas de bruit, mais de trouver les meilleurs compromis pour impacter le moins de populations possible et de répondre à une demande qui a été faite d'étudier l'existence de meilleures solutions pour ces départs. Il entend la préoccupation de M. BEAUGÉ mais rappelle que le but n'est pas de dire qu'il n'y a aucun bruit ou de nier l'existence de nuisances.

M. BEAUGÉ intervient pour demander le périmètre précis de Saint-Philbert-de-Grand-Lieu qui a été compté pour déterminer le nombre d'habitants. Il s'étonne du chiffre « 32 » qui a été compté, qui représente un vrai souci.

M. RAYNAUD lui explique que les comptages ont été réalisés par rapport aux enveloppes qui figurent dans le schéma présenté. Elles ne sont pas étendues à l'ensemble d'une commune, dès lors qu'elle ne serait pas intégralement à l'intérieur des enjeux.

M. BEAUGÉ l'interrompt pour lui signaler que le village du Breil compte déjà plus de 32 habitants. Il concède que sont répertoriés tous les habitants en fonction des hauteurs. M. BEAUGÉ affirme que le nombre d'habitants impactés est beaucoup plus important que le nombre annoncé.

M. BEAUGÉ aimerait également savoir ce qu'il en est des mesures de bruit effectuées l'année dernière.

M. RICQ explique à M. BEAUGÉ que ces mesures de bruit, étant incomplètes, n'ont pas été exploitées. S'agissant du comptage des populations, M. RICQ accepte volontiers de lui donner des éléments détaillés comportant des zooms pour identifier les zones prises en compte.

Mme VEYRAC souhaite revenir sur la durée de trois mois. Elle juge important que l'opinion publique ait le sentiment que la phase d'expérimentation n'ait pas été bâclée, et ait été menée dans des conditions qui assurent la crédibilité temporelle à cette phase.

Concernant le comptage, elle aimerait que soit précisée la méthode de comptage. Il faudrait compter de manière stricte dans tous les villages. Elle revient également sur le sujet de l'écart vers l'ouest, sur la commune de La Chevrolière. Elle demande où sont positionnées les stations d'enregistrement pour cette phase d'expérimentation, sur les nuisances sonores. Elle souhaiterait obtenir des précisions aujourd'hui, si ce n'est pas trop long.

M. OTHEGUY précise à Mme VEYRAC que la comptabilisation du nombre d'habitants et l'impact sonore actuel sont des modélisations.

Mme VEYRAC confirme ce point mais souhaite savoir à partir de quelles techniques.

M. OTHEGUY lui répond qu'il s'agit d'une modélisation du nombre d'habitants géolocalisés, sur des bases INSEE. Toutes les personnes sont comptées. Il suppose que cette donnée est croisée avec les trajectoires et l'altitude des avions identifiées dans les bases de données. Il ajoute que c'est une modélisation à partir des données disponibles sur chacun des vols, à la fois sur leur vitesse, leur position et leur hauteur, rapportées à la localisation physique de chacune des habitations telles que recensées par l'INSEE. De fait, cela croise des informations concrètes dont dispose la DGAC. La partie présentée avec les « patates » est bien une modélisation.

Mme VEYRAC remercie M. OTHEGUY pour son explication.

M. RAVIER relate qu'il a regardé les statistiques de vols entre les périodes d'été et d'hiver. Il a remarqué que la période d'été durait sept mois, d'avril à octobre inclus, et que la période d'hiver ne durait que cinq mois. Il constate que les statistiques sont similaires pendant les sept mois, mais qu'elles chutent fortement de novembre à mars, où elles sont très faibles. Ainsi, il souligne qu'il est possible, en sept mois, de faire des essais sur deux périodes de trois mois. Il pense que la demande est justifiée, sans forcément reporter à une année ultérieure.

Mme PAVIZA prend la parole pour exprimer son désaccord par rapport aux explications précédentes sur les périodes de juillet/août/septembre, et octobre/novembre/décembre. Cela met en évidence une problématique qui nécessite de tout repousser. Elle aimerait que la population soit informée de la mise en œuvre de ces campagnes au point zéro et en phase d'expérimentation, pour s'assurer d'être dans de bonnes périodes qui correspondent bien aux pourcentages autorisés de survol sur une commune. Elle préconise de rester sur des choses plus simples.

M. OTHEGUY explique que c'est le sens de leur proposition et redonne la parole à M. RICQ.

M. RICQ souhaite revenir sur le calendrier pour apporter des précisions. Il explique que le fait de partir sur un état Zéro du bruit sur trois mois, implique de réaliser l'état Zéro en juillet ou septembre. Il abonde les propos de Mme PAVIZA selon lesquels il ne faudrait pas mélanger la période d'été et la période d'hiver où les résultats sont très différents. Il ne serait pas possible de comparer cela avec trois mois d'été de 2022, il faudrait donc attendre le printemps 2023 (mai/juin/juillet). Ensuite, les périodes

d'enquête publique conduiraient à une mise en service, non à l'été 2023, mais plutôt en fin d'année 2023 ou début d'année 2024.

M. OTHEGUY souligne donc l'impact calendaire sur ce volet. Il demande à M. RICQ si « la mise en œuvre des trajectoires définitives en 2023 » concerne bien la campagne « été 2023 », à partir du mois d'avril.

M. RICQ lui répond que cela concernera vraiment l'été, d'où un réel impact calendaire.

M. BEAUGÉ a une question par rapport à la démarche. Si l'expérimentation (notamment les mesures de bruit) prévue dans le calendrier est convaincante, il demande confirmation que les choses changeront à l'été 2023 et que Saint-Philbert-de-Grand-Lieu sera davantage impacté, ce que confirme M. OTHEGUY.

M. BEAUGÉ souligne également le fait que la population n'est pas du tout associée, ce qui est plutôt paradoxal. En effet, la population est associée à tout, sauf à ce sujet-là. Il explique que personne n'est au courant de ce qu'il se passe à Saint-Philbert-de-Grand-Lieu. Il se demande comment il peut procéder pour en informer la population.

M. OTHEGUY propose d'attendre le vote de la CCE sur l'expérimentation avant d'aller au contact de la population, pour organiser l'information et l'échange sur cette expérimentation.

En l'absence d'autres interventions, ce point est soumis au vote. Il est procédé à un recueil d'avis nominatif de tous les titulaires.

En cas d'opposition majoritaire, M. OTHEGUY reposera la question sur les points qui seraient contestés. Il suggère de procéder par collège pour le recueil d'avis et rappelle que seuls peuvent voter les membres titulaires ou suppléants si les titulaires ne sont pas là.

Mme LEDUC propose à M. AUBRY de recueillir les votes des membres.

M. OTHEGUY, pour résumer, conclut que la proposition d'expérimentation, son calendrier et ses modalités ont été approuvés par la CCE, avec 7 abstentions et 19 votes favorables.

M. BOBLIN, avant de passer au point suivant, souhaite remercier la commission pour ce vote favorable à l'engagement de l'expérimentation. Il rappelle que ce sujet est extrêmement prégnant pour la population locale.

M. LEMASSON fait part de son inquiétude du quorum, puisqu'un certain nombre d'élus, notamment concernés par le sujet suivant de la double approche, ont été obligés de quitter la séance en raison de sa durée. Il demande à M. OTHEGUY s'il est opportun de travailler ce point en leur absence.

M. OTHEGUY lui assure que le quorum était existant dans le vote.

M. LEMASSON concède ce point mais remarque, dans le chat, que des membres quittent progressivement la réunion, ce qui explique son inquiétude pour le quorum. Il lui semble difficile, en l'absence des élus directement concernés, d'aborder le point suivant et celui du PEB.

M. HERVOCHON intervient pour exprimer son accord avec la proposition de M. LEMASSON, étant donné l'importance des sujets suivants. Il ne lui semble pas raisonnable de maintenir la réunion.

M. OTHEGUY déclare être assez d'accord avec cette proposition et demande à M. AUBRY la procédure, sachant que les points suivants sont pour information et non soumis au vote. Il émet l'alternative entre deux options : soit monter une CCE complémentaire dans les jours à venir sur les points restant spécifiquement à traiter, soit continuer ces points pour information, malgré l'absence regrettable des principaux concernés.

M. AUBRY, même s'il ne dispose pas du règlement intérieur à ce moment, indique que le quorum, en matière de commission, se vérifie en début de réunion. Il indique que le sujet n'est pas uniquement juridique mais relève de la concertation, ce qu'approuve M. OTHEGUY.

M. LEFÈVRE indique qu'il pense qu'à chaque vote, le quorum doit être vérifié et atteint. Outre sa vérification en début de réunion, le secrétaire doit s'assurer de la présence effective du quorum à chaque vote.

M. OTHEGUY confirme à M. LEFÈVRE que le quorum était bien atteint pour les votes.

M. LEFÈVRE remarque, en parallèle du quorum et comme M. LEMASSON, une « évaporation » des membres. Il demande ensuite à M. OTHEGUY des précisions concernant une information qu'il a émise. Selon lui, des maires auraient reçu une information sur le sujet de la double approche le matin même.

M. OTHEGUY lui confirme que 18 maires concernés et identifiés par le périmètre la double approche nord ont fait l'objet d'une présentation ce matin même pour information, qui aurait été identique à celle qui devait être faite dans le point suivant.

M. LEFÈVRE indique être favorable, au titre de son affectation, à la tenue de cette présentation mais qu'elle doit également être reprogrammée et discutée dans une autre CCE. Il aimerait que cette présentation soit effectuée, étant donné qu'elle l'a déjà été le matin même à un certain nombre de personnes.

M. HERVOCHON quitte la séance.

M. OTHEGUY prend note de l'avis de M. LEFÈVRE. Il propose de faire la présentation mais précise qu'il n'y aura pas de débat intéressant en CCE. Il ajoute qu'il n'est pas sûr que tous les maires présents en CCE soient des maires concernés par la présentation du matin. En effet, les maires du sud n'étaient pas forcément tous concernés par le sujet de la double approche.

M. LEMASSON rappelle, en conseil municipal, que le quorum est par délibération. Même en l'absence de délibération dans les points suivants, il est plutôt embarrassé par le fait de ne pas pouvoir dialoguer, y compris avec des associations de protection des riverains, des associations environnementalistes, des compagnies aériennes et des représentants économiques. Il n'est pas opposé à l'idée de faire une information mais estime qu'elle ne peut engendrer de débat, ce qui implique de prévoir une nouvelle CCE pour débattre de l'information proposée.

M. OTHEGUY demande à l'assemblée si quelqu'un est opposé à l'idée de se retrouver dans la même configuration sous deux ou trois semaines.

M. LEFÈVRE précise sa proposition. Il proposait qu'il n'y ait pas forcément de débat sur la question, en raison de l'absence d'un certain nombre de personnes, mais que la présentation soit maintenue. Le débat pourrait être reporté à une prochaine CCE. Il justifie sa proposition par le fait que la présentation a déjà été diffusée et risque de l'être davantage. Il souhaiterait donc en avoir connaissance.

M. OTHEGUY propose, en résumé, de procéder à l'information sur la validation de la trajectoire de double approche, sachant qu'elle a déjà été présentée le matin à certains élus et services, et de se retrouver dans deux ou trois semaines pour une CCE complémentaire, afin de finir le point à l'ordre du jour. Il demande à l'assemblée si cette organisation pose un problème et si des personnes s'y opposent. En l'absence d'opposition, il valide ce fonctionnement.

*La suite de la CCE est reportée à une date ultérieure.
Monsieur OTHEGUY quitte la séance.*

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

M. RAYNAUD présente la démarche de validation. Il indique qu'environ 60 % des approches se font face au nord, en fonction des conditions météorologiques et en particulier du vent. L'autre partie (40 %) se fait face au sud, avec une trajectoire d'approche qui est désaxée par rapport à l'axe de la piste d'à peu près 13 degrés. Dans le cadre de la démarche présentée, il propose de ne présenter que les approches face au sud.

Il indique, compte tenu du trafic qu'a connu l'aéroport de Nantes-Atlantique ces dernières années, en dehors de la période de crise sanitaire, qu'il n'est pas possible de maintenir l'approche telle qu'elle existe aujourd'hui (désaxée de 13 degrés), pour des raisons de sécurité. Il est nécessaire, pour améliorer ces conditions de sécurité, de mettre en place un système de guidage vertical et de remettre les approches dans l'axe de la piste. Depuis un certain temps, il s'avère que les conditions actuelles ne peuvent pas être conservées de manière pérenne, au regard de l'évolution du trafic.

À l'occasion de la concertation menée en 2019 sur le réaménagement de Nantes-Atlantique, M. RAYNAUD explique la solution qui a été étudiée, en termes de sécurité : plutôt que de remettre toutes ces approches face au sud dans l'axe de la piste et de survoler de nouvelles populations un peu plus au centre de Nantes, la DGAC a cherché à voir dans quelle mesure le dispositif pouvait être un peu différent, en conservant si possible et en partie, l'approche désaxée actuelle. C'est donc le principe de cette double approche qui a été consolidé.

Lorsque les conditions météorologiques seront favorables, il sera possible de maintenir l'approche actuelle désaxée de 13 degrés, telle qu'elle existe aujourd'hui. En revanche, quand les conditions météorologiques seront défavorables, les approches devront nécessairement être mises dans l'axe de la piste. M. RAYNAUD précise que si cette mesure de la double approche n'avait pas été décidée grâce à la mise en œuvre du projet de réaménagement, toutes les approches face au sud devraient être remises dans l'axe de la piste, et non pas seulement la moitié de celles-ci. Ainsi, d'une part pour des raisons de sécurité, une partie de ces approches doivent être mises dans l'axe, en cas de conditions météorologiques défavorables. D'autre part, l'approche désaxée est conservée pour environ 50 % du temps par rapport aux approches face au sud. M. RAYNAUD explique que la DGAC souhaite faire entrer ce principe de double approche dans un processus de validation.

Par ailleurs, il ajoute qu'avait été présenté aux membres, dans le cadre du projet, que la pente d'approche qui est actuellement de 3 degrés serait rehaussée à 3,5 degrés pour l'approche dans l'axe, afin d'augmenter les altitudes de survol lors des atterrissages. La DGAC avait indiqué qu'il n'était pas possible de rehausser cette pente, pour des raisons de sécurité, dans l'approche désaxée à 3 degrés. Ceci reste vrai : il n'est pas possible d'atteindre 3,5 degrés. La DGAC a cherché en revanche à voir jusqu'où elle pouvait rehausser cette pente sans atteindre 3,5 degrés, ce qui représente une nouveauté dans le projet.

Depuis, la DGAC a vérifié qu'il était possible d'aller jusqu'à 3,3 degrés en désaxé, ce qui permet de rehausser encore légèrement l'altitude de survol. Par ailleurs, l'analyse sécuritaire a montré qu'il était préférable d'avoir, pour ces deux approches axées et désaxées, des pentes d'approche qui soient les plus proches possibles. Pour ces deux raisons, est apportée une petite modification du projet connu jusqu'au ici. Ainsi, pour l'approche désaxée, l'angle sera de 3,3 degrés au lieu de 3 degrés en vertical, ce qui renforcera le fait de rehausser des altitudes de survol.

M. RAYNAUD passe ensuite la parole à M. RICQ sur le cadre réglementaire.

M. RICQ propose de présenter le cadre réglementaire qui cadre les modifications permanentes de la circulation aérienne. Il indique que plusieurs textes de loi sont concernés : tout d'abord, le Code des transports dont l'article L. 6362-2 qui prévoit que « *tout projet de modification permanente de la circulation aérienne de départ et d'approche aux instruments en provenance ou à destination des principaux aérodromes mentionnés au I de l'article 1609 quater viciés A (surveillés par l'ACNUSA, le cas de Nantes-Atlantique), ayant pour effet de modifier, de manière significative, les conditions de survol doit faire l'objet d'une enquête publique* ».

Il ajoute que cette enquête publique est cadrée par d'autres articles, notamment l'article R. 227-7 du Code de l'aviation civile qui a été modifié dernièrement par le décret n° 2021-1399 d'octobre 2021 qui détaille les conditions à remplir pour qu'une enquête soit ouverte. Il précise également les communes dans lesquelles l'enquête doit être menée. M. RICQ souligne que cela répond à l'une des questions posées précédemment dans la séance.

Concernant les critères de décision de l'enquête publique, ils sont indiqués dans l'article L. 6362-2 du Code des transports, modifié par le décret de 2021 : « *L'enquête publique concerne tout projet de création ou de modification permanente des procédures en dessous de 2 000 mètres, qui répondent à des conditions suivantes :*

- La procédure à créer ou à modifier concerne une piste qui est utilisée, lors de l'année civile de référence, pour au moins 10 % du nombre total de départs et d'arrivées. M. RICQ rappelle que les arrivées face au sud à Nantes représentent au minimum 40 % ;

- Le flux moyen journalier sur au moins un segment de procédure à créer ou à modifier est d'au moins 30 survols d'avions munis de turboréacteurs et turbopropulseurs, ce qui sera le cas ;

- La superficie des zones nouvellement survolées, du fait de la création ou de la modification de la procédure, est supérieure à 10 % de la superficie des zones survolées avant création », ce qui sera aussi le cas.

M. RICQ précise que le cadrage sur ce point est précis : « L'enquête publique est organisée dans les communes où le nombre ou l'altitude des survols varie, du fait de la création ou de la modification de la procédure, et qui remplissent, en plus, l'une des conditions suivantes :

- Leur territoire était, avant création ou modification, exposé à tout ou partie à un nombre d'événements sonores aéronautiques de niveau instantané d'au moins 62 dB supérieur à dix ;

- Leur territoire sera, après création ou modification, exposé en tout ou partie à un nombre d'événements sonores aéronautiques de niveau instantané d'au moins 62 dB supérieur à dix. »

M. RICQ ajoute qu'il est possible que des communes concernées par l'enquête publique voient leur niveau de bruit modifié à la baisse. À partir du moment où la variation est suffisamment forte sur cette modification, la commune est concernée.

M. RICQ aborde ensuite le contenu du dossier de l'enquête publique, lequel est cadré par l'article R. 123-8 du Code de l'environnement. Le dossier d'enquête publique doit comprendre au moins les éléments suivants :

- L'étude d'impact sur l'environnement, basée sur une EICA réalisée par la Mission Environnement de la DSNA, et son résumé non technique du changement.

Le dossier d'enquête précisera aussi tout le cadre réglementaire qui régit l'enquête publique et les décisions qui pourront être adoptées au terme de l'enquête, c'est-à-dire les décisions de mise en service de cette double approche. Il précisera également, même si ce n'était pas indiqué dans la présentation, le maître d'ouvrage, l'objet de l'enquête et les raisons qui ont conduit à proposer cette double approche.

Dans le cadre de la modification présentée à l'enquête publique, M. RICQ indique que sera reprécisé le bilan de la concertation préalable au réaménagement de Nantes-Atlantique. Enfin, seront mentionnées, si besoin, les autres autorisations nécessaires à la réalisation du projet.

Le paragraphe de l'EICA était plutôt destiné à la réunion du matin, concernant les 18 communes, parce que la CCE est plus habituée à la présence d'une EICA. L'étude d'impact de la circulation aérienne sur l'environnement est réalisée conformément à une méthodologie validée par l'ACNUSA. M. RICQ ajoute que ce guide sera annexé au dossier d'enquête publique. L'EICA comprend :

- Une analyse d'impact visuel, basée sur l'indicateur de 30 survols par jour ;

- Une analyse d'impact sonore, qui comprend *a minima* les indicateurs NA 65 dB/25 evts et NA 62 dB/25 evts après et avant modification ;

- Une analyse sur l'évolution des consommations de carburant et d'émissions gazeuses après et avant modification.

M. RICQ explique que les exemples étaient destinés à montrer aux 18 communes la façon dont cela se présenterait, et comportent les modifications proposées pour La Chevrolière.

Sur la planche suivante, M. RICQ indique que sont comptabilisés tous les survols en dessous de 2 000 mètres, suite à une question posée le matin. Cette planche explique les indicateurs NA 65 dB/25 evts et NA 62 dB/25 evts. Il confirme que sont bien pris en compte les bruits avec l'indicateur LA max. Il ajoute qu'il n'y a pas de filtrage pour l'altitude : tous les vols qui passent au-dessus d'une zone donnée et qui génèrent un niveau de 62 ou 65 dB au moins, quelle que soit leur altitude, sont comptabilisés.

M. RICQ informe que la Mission Environnement de la DSNA a déjà commencé à travailler sur l'étude d'impact de la circulation aérienne, ce qui a permis d'établir les indicateurs NA 62 dB/10 evts, lesquels ont conduit à identifier la liste des communes qui seraient à considérer dans l'enquête publique. Cette liste sera validée par les préfetures, lorsque l'enquête publique sera officiellement publique. Si

certaines communes sont à la marge de ces indicateurs, M. RICQ ajoute qu'elles pourraient être intégrées dans l'enquête publique.

Ensuite, il rappelle que l'objectif était de présenter les étapes de validation de la double approche, par une présentation des principales étapes :

- Les études techniques des nouvelles procédures suivies par les pilotes, qui ont été faites ;
- La pré-validation des procédures par la DSAC, qui a été faite l'été dernier ;
- L'information de la CCE et des communes, faite ce jour et avec un complément éventuel dans les jours à venir ;
- La rédaction du dossier de l'enquête publique, en cours ;
- La saisine du tribunal administratif par la Préfecture, pour désigner les commissaires enquêteurs, sera faite avant l'été ;
- Un arrêté préfectoral d'ouverture de l'enquête ;
- Un avis d'ouverture de l'enquête pour informer les populations ;
- Le déroulement de l'enquête, prévu à l'automne 2022 avec, selon les recommandations des commissaires enquêteurs, une ou plusieurs réunions d'information ;
- La clôture de l'enquête et la remise du rapport du commissaire enquêteur ;
- Un nouveau recueil formel de l'avis de la CCE et de l'ACNUSA ;
- Une validation officielle des procédures par la DSAC, suite à la dernière vérification faite par les équipes de la DSNA ;
- La publication des nouvelles procédures ;
- Une mise en service de l'ILS 21. En effet, il s'agit d'un élément nécessaire à la mise en service de la double approche et des nouvelles procédures. La mise en service est toujours prévue à l'été 2023.

M. AUBRY, qui supplée M. OTHEGUY, lequel a dû s'absenter pour une réunion sur la situation en Ukraine, remercie M. RICQ et demande à M. RAYNAUD s'il souhaite ajouter des éléments.

M. RAYNAUD indique que le but de cette information était d'apporter les premiers éléments sur une procédure qui suit son cours et pour laquelle la CCE sera formellement saisie. Il ajoute qu'il était important, pour lui, de donner ces premiers éléments d'information. Si nécessaire, ils le referont lors d'une prochaine CCE dans deux semaines.

M. AUBRY explique, comme l'avait indiqué M. OTHEGUY, que cette présentation est sans débat. Il propose de clore cette réunion et proposera une nouvelle réunion dans un délai rapproché. Après étude des positions juridiques pour valider la convocation de la CCE à cette date, il tiendra informés les membres, sachant que le secrétaire général avait pris l'option de ne pas réunir la CCE pendant la période de réserve électorale, qui commence à partir du 18 mars pour les représentants de l'État.

M. AUBRY, après avoir adressé ses excuses pour la durée de cette CCE plus longue que prévue et qui n'a pas permis d'épuiser l'ensemble de l'ordre du jour, clôt la séance.

La séance est levée à 18h30.

Le président,


Pascal OTHEGUY