



**Commission consultative de l'environnement de l'aéroport de Nantes-Atlantique  
Mercredi 13 octobre 2021  
Liste des membres présents**

Total des membres de la commission consultative de l'environnement	36
Quorum	19
Nombre de présents	24

**Collège 1 : Au titre des professions aéronautiques : (7)**

- Madame Véronique COROUGE (SNA Ouest), *suppléante*
- Monsieur Marc DELAUNAY (AGO)
- Monsieur Jean-Claude LAMOUREUX (DGAC – CGT)
- Monsieur Florian BERNARDET (Volotea)
- Monsieur Hervé BIDET (AGO)
- Monsieur Rémy MOTTE (AGO) *suppléant*, avec le mandat de Monsieur Yves-Olivier LENORMAND (Airbus)

**Collège 2 : Au titre des représentants des collectivités territoriales : (7)**

- Monsieur Fabrice ROUSSEL, (Nantes Métropole)
- Monsieur Thomas QUERO (Adjoint au maire de Nantes)
- Monsieur Jean-Claude LEMASSON (Saint-Aignan-Grandlieu)
- Madame Sandra IMPÉRIALE (Bouguenais)
- Monsieur Michel AURAY (La Chevrolière), *suppléant*
- Monsieur Yannick FETIVEAU (Pont-Saint-Martin)
- Monsieur Freddy HERVOCHON (Conseil Départemental)

**Collège 3 : Au titre des représentants des associations : (10)**

- Monsieur Patrick DUCRET (Association de défense des riverains de l'aéroport NA)
- Monsieur Pierre-Yves SINOUE (Association de défense des riverains de l'aéroport NA), *suppléant*
- Monsieur Dominique BOSCHET (ACSAN)
- Monsieur Lionel BITON (ACSAN) *suppléant*
- Monsieur Paulo FERREIRA (COCETA), *suppléant*
- Madame Marie-Joseph VEYRAC (SNPN)
- Monsieur Michel JOUBIOUX (LPO)
- Monsieur Xavier METAY (FNE Pays de la Loire)
- Monsieur Jérôme DYON (CPIE Pays de Nantes Écopole)
- Monsieur Jean-Marie RAVIER (Atelier Citoyen)

→ Avec 24 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 13 octobre 2021*

**Compte-rendu**

*[ Le présent compte-rendu intègre les propos de M. FERREIRA et la réponse de M. LEBLANC, président de l'ACNUSA, page 3 et identifiés par \* - et se substitue au compte-rendu précédemment transmis – 29 sept 2022 ]*

La commission consultative de l'environnement de l'aéroport de Nantes-Atlantique s'est réunie le 13 octobre 2021 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 quorum<sup>1</sup> et ouvre la séance à 14 h 30. Il s'enquiert en préambule des éventuelles déclarations liminaires que souhaiteraient formuler les participants.

M. LEMASSON fait savoir qu'il est satisfait que la réunion se déroule en présentiel. Il regrette néanmoins qu'il n'ait pas été possible à l'issue des concertations publiques de débattre à nouveau sur le projet de PPBE avant son approbation. Il aurait espéré une meilleure prise en compte des propositions faites par le groupe de travail.

**1. Approbation du compte-rendu de la CCE du 26 février 2021**

M. OTHEGUY fait savoir que M. LEFEVRE a formulé une observation. Il souhaitait préciser qu'il s'exprimait au nom de son association et non pas au nom des membres de la CCE. Cette modification a été prise en compte.

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

→ **Le compte rendu de la CCE du 26 février 2021 est approuvé à l'unanimité.**

**2. Bilan des manquements et des vols exonérés**

M. LECHNER indique que l'arrêté de restriction du 24 avril 2006 est abrogé par l'arrêté du 28 septembre 2021, lequel a récemment été publié.

- **Manquements environnementaux : trajectoires**

L'autorité de surveillance effectue un contrôle régulier (hebdomadaire) pour vérifier à la fois les écarts de trajectoire et les notions d'écarts acoustiques.

En 2020, 14 PV ont été établis suite à des déviations de trajectoires, contre 6 en 2021, étant précisé que l'année n'est pas encore achevée.

<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.

La suite donnée à ces dossiers dépend des échanges qui se tiennent entre l'ACNUSA et chaque compagnie aérienne concernée, mais aussi d'éventuels recours. Entre la constatation d'un manquement et l'établissement d'un PV d'infraction, il peut s'écouler jusqu'à 24 mois. L'instruction qui est opérée par la DSAC Ouest s'étend pour sa part sur une durée de deux à trois mois.

- **Manquements environnementaux : horaires et marges acoustiques**

Les marges acoustiques sont décrites dans l'arrêté de restriction. En 2020, 18 PV ont été établis suite au non-respect des marges acoustiques. La DSAC Ouest exploite une base de données comprenant une description détaillée des vols, y compris avec leurs paramètres environnementaux et classes acoustiques.

Bien que l'année 2021 ne soit pas achevée aucun PV n'a été adressé en 2021. L'amélioration qui est constatée procède vraisemblablement des actions pédagogiques qui ont été menées et du dialogue constant qui est conduit entre le concessionnaire, la DGAC et les opérateurs aériens.

- **Arrêté du 24 avril 2006 portant de restriction d'exploitation de l'aérodrome de Nantes Atlantique : exemptions**

L'arrêté du 24 avril 2006 fixe les restrictions d'exploitation de l'aérodrome de Nantes Atlantique. Dans son article quatre, il précise les aéronefs qui sont exemptés des restrictions concernées. Il précise en outre que le commandant de bord ne peut déroger aux règles définies aux articles 1 et 2 de l'arrêté que s'il le juge nécessaire pour des raisons de sécurité du vol.

- **Manquements environnementaux : exemptions horaires et marges acoustiques**

Pour rappel, l'article 5 de l'arrêté de restriction de l'aérodrome de Nantes Atlantique rend obligatoire la communication publique de cette information une fois par an.

Aucun manquement n'a été déclaré en 2020. En 2021, un cas de vol exempté a été signalé.

- **Manquements environnementaux : exemptions de sécurité**

Deux cas ont été signalés en 2020 et deux autres en 2021. Le nombre d'écarts reste globalement faible.

Mme IMPERIALE rappelle que les riverains subissent les nuisances liées à l'aérodrome Nantes-Atlantique. Il vient d'être précisé que les écarts restent globalement faibles. Ce n'est pas le constat qui est dressé par les communes. De plus en plus d'habitants se plaignent de nuisances sonores du fait de déviations de trajectoire toujours croissantes sur la commune de Bouguenais. Si certaines compagnies sont très respectueuses des règles qui ont été fixées, des manquements réels sont constatés. La DGAC ne s'auto-saisit pas. Il faut donc que les riverains connaissent la procédure. Bien que celle-ci ait été simplifiée, elle reste complexe et elle n'est pas nécessairement connue du grand public.

M. OTHEGUY propose que les services de l'État rappellent la procédure à suivre en cas de manquement.

M. GOUSSAULT, inspecteur de surveillance à la DSAC Ouest en charge de la surveillance et de l'établissement des manquements, des déviations de trajectoire et des écarts au respect de la marge acoustique donne des précisions.

Pour les déviations de trajectoire, il effectue chaque semaine un état des relevés radars de toutes les trajectoires des vols commerciaux et non commerciaux. Il est ainsi en mesure d'identifier les vols qui n'auraient pas respecté leur trajectoire initiale. Certains aéronefs ne sont pas concernés par les restrictions, par exemple les aéronefs de moins de 5,7 tonnes.

Sur la base de la liste qu'il dresse, il demande ensuite au SNA Ouest de lui indiquer si les écarts qu'il constate doivent ou non faire l'objet d'exemptions, par exemple au titre de phénomène météorologique. Ainsi, si au moment d'un décollage, des cumulonimbus sont identifiés, cela peut engendrer un problème de sécurité et à titre exceptionnel, l'aéronef sera dévié de sa trajectoire sous le contrôle du SNA Ouest (cap radar fourni par le contrôleur).

Si un manquement supposé est avéré, un courrier est transmis à la compagnie aérienne pour lui demander d'expliquer la situation vue par le pilote. La compagnie aérienne peut utiliser son droit de réponse et transmettre ses éléments à l'ACNUSA, qui, selon ces derniers, procède ou non à une saisine. Le cas échéant, un dossier d'instruction de manquement est constitué. L'ACNUSA auditionne ensuite la compagnie aérienne.

M. OTHEGUY demande si les services reçoivent également les signalements opérés par les riverains.

M. GOUSSAULT répond qu'un groupe de suivi a été mis en place afin de corréliser les écarts constatés par la DGAC et les signalements ou plaintes transmises par les riverains à l'exploitant de l'aéroport. En l'occurrence, des procédures ont parfois été entamées suite à un manquement signalé par les riverains.

M. FERREIRA souhaite savoir sur quels critères est évalué le respect de la marge acoustique.

M. GOUSSAULT explique que le respect de la marge acoustique n'est pas évalué selon les données enregistrées par des stations de bruit au sol. Il est tenu compte des données fournies par le certificat acoustique de chaque aéronef pour un décollage ou un atterrissage entre 22h30 et 6 heures du matin. Le bruit perçu par les riverains en journée ne sera pas pris en compte puisque les survols d'aéronefs en journée ne relèvent pas de l'arrêté de restriction en vigueur.

[\*] M. FERREIRA sollicite M. LEBLANC sur les points suivants :

- L'ACNUSA a donné un avis sans équivoque et courageux sur le projet d'arrêté sur lequel elle avait été consultée. En l'occurrence, l'avis du collège précise que « ces dispositions ne permettent pas de garantir aux collectivités et aux populations impactées une réelle maîtrise du nombre de mouvements nocturnes ». Le collège recommande en outre que « l'administration reprenne rapidement la rédaction du IV de l'article 1<sup>er</sup> afin que des règles claires puissent entrer en application dès le début la saison aéronautique de l'été 2022 ». Il s'étonne de l'absence de réaction alors que l'Etat a décidé de passer outre ces recommandations. L'ACNUSA pense-t-elle sérieusement que l'arrêté permettra de protéger les riverains ? Comment va-t-elle gérer les cas qui ne respecteraient pas le couvre-feu ?

M. LEBLANC répond en effet qu'une jurisprudence est à constituer.

- M. FERREIRA souhaite en outre savoir si des recommandations peuvent être formulées sur le marché qui est en cours de négociation, lesquelles viseraient par exemple à établir des clauses de sortie en fonction des observations qui pourraient être formulées sur le terrain, notamment les résultats des études sur l'impact sur l'environnement et la Santé reportées après la signature du contrat, ou les résultats de l'enquête publique ou encore l'impact constaté sur les mesures de bruit si elles s'avéraient inefficaces ?.

M. LEBLANC ne souhaite pas commenter. L'ACNUSA ne participe pas à la sélection du concessionnaire.

### **3. Bilan des vols de nuit**

M. BIDET présente le nombre de vols et sa répartition de janvier à août 2021 sur la tranche 22H30-06H dont le détail est reporté sur le support de présentation.

### **4. Bilan des campagnes de mesures de bruit et validation de l'implantation fixe de la station sur le toit de l'ENSA de Nantes**

Mme PODEVIN présente les bilans des 4 stations fixes et de la station mobile située sur le toit de ENSA de Nantes reportés sur le support de présentation.

L'avis de la CCE est sollicité pour maintenir cette station en cinquième station.

M. FERREIRA relève que les arrivées sont plus nombreuses entre 22h30 et minuit. Il demande si ce phénomène résulte du fait que les avions rejoignent leur base.

M. BIDET confirme que les avions basés doivent retourner à l'aéroport de Nantes en fin de journée. Ils redécollent le lendemain matin. À noter que dans le cadre du nouvel arrêté de restriction, ces vols devront atterrir avant minuit.

[\*] M. FERREIRA précise par ailleurs que la réglementation actuelle pour l'évaluation des nuisances sonores s'appuie sur un indicateur unique LDen. Cet indicateur date, il serait nécessaire de prendre en compte les études récentes et en l'occurrence de l'avis de l'OMS sur le sujet. Il faudrait dès lors faire évoluer ces indicateurs pour tenir compte réellement de l'impact de ces nuisances sur la santé et prendre en compte la gêne réelle ressentie. Le Collège considère que seule la réglementation actuelle s'applique.

M. QUÉRO considère pour sa part qu'il serait utile, au regard de la double approche du rééquilibrage par le nord, que la station mobile puisse être déployée dans la perspective de cette évolution. Il serait pertinent que des mesures soient effectuées au regard de cet enjeu important et compte tenu des annonces qui ont été faites dans le cadre du nouveau plan.

M. LEMASSON indique que la cinquième station est attendue et que son emplacement semble pertinent. Se référant aux tableaux reportés sur le document support, il sollicite une précision. Sur l'un d'eux, il est précisé que des décollages peuvent être opérés à 125 mètres d'altitude. Il suppose qu'il s'agit le cas échéant d'avions de petite taille ou d'hélicoptères à destination ou en provenance du CHU. Il considère qu'il serait intéressant d'opérer une distinction entre les gros aéronefs et les petits.

M. FERREIRA suggère en outre que l'ensemble des données brutes soit mis à la disposition des citoyens en mode open data. Ceci favoriserait la transparence des informations qui sont communiquées.

M. OTHEGUY prend note des différentes remarques et demandes qui ont été formulées.

Mme IMPERIALE signale par ailleurs que la présente consultation porte sur l'existence d'une cinquième station et non sur son emplacement. S'il est pertinent que la station fixe se trouve sur l'île de Nantes, elle demande néanmoins que la station mobile puisse éventuellement être positionnée de l'autre côté de la commune de Bouguenais dans le bourg. Les habitants de ce secteur formulent de nombreuses plaintes au sujet du bruit.

***L'implantation fixe de la station sur le toit de l'ENSA de Nantes recueille un avis favorable.***

Mme PODEVIN présente ensuite la dernière page du document support. Quatre campagnes de mesures de bruit ont été opérées au moyen de la station mobile en 2019. Il était prévu de renouveler cette démarche en 2020 et 2021, mais compte tenu de la pandémie, la station mobile n'a pas pu être utilisée à ce titre au cours de ces deux années. Il est proposé de renouveler cette campagne de mesures de bruit en 2022, sur les différentes communes identifiées précédemment.

M. FETIVEAU signale que les communes souhaiteraient avoir l'assurance que les stations mobiles continueront de tourner sur leur secteur, notamment à Pont-Saint-Martin. Des mesures de bruit y étaient prévues en juin et juillet 2021. Il se demande en outre si une seule station mobile suffira à répondre à l'ensemble des demandes des communes en la matière.

M. BIDET propose que les maires des communes fassent connaître leurs souhaits. Ses services verront ainsi dans quelle mesure ils peuvent répondre à leurs demandes. Si toutefois une seule station n'était pas suffisante, la possibilité d'en acquérir une seconde pourrait être étudiée. À ce stade, ses services ont toujours réussi à établir des plannings qui convenaient à tous.

#### **5. Présentation de l'expérimentation de modification de trajectoires en décollage vers le sud afin d'éviter le survol de La Chevrolière et campagne de mesures de bruits sur les communes concernées**

M. RICQ rappelle le contexte de cette expérimentation. À l'issue de la concertation publique initiée préalablement au réaménagement de l'aéroport de Nantes Atlantique, l'État s'est engagé, à la demande du maire, à étudier une modification des trajectoires de décollage face au sud pour éviter le survol de la commune de La Chevrolière. Ce point est inscrit comme une action supplémentaire de réduction du bruit dans le projet de PPBE en cours de validation.

Il présente ensuite le support de présentation avec Mme LEBLOND.

Mme PAVIZA fait savoir que la commune dont elle est maire n'est pas impactée par le bruit des avions à ce jour. Elle exprime également sa solidarité avec les communes qui le sont. En l'occurrence, elle a reçu le 13 juillet 2021 un courrier l'informant que la DGAC souhaitait effectuer des mesures de bruit sur sa commune ainsi que sur une autre commune, qui n'est pas non plus concernée par le bruit des avions à ce jour. Elle indique ne pas avoir reçu au préalable d'information sur un potentiel changement de trajectoire des avions au départ de Nantes Atlantique et s'interroge sur la nécessité d'effectuer des mesures de bruit sur sa commune. Elle souhaitait connaître les tenants et les aboutissants de ce projet avant de valider le principe de l'installation de mesure de station de bruit.

M. AURAY relève pour sa part qu'un programme est enfin présenté, avec ses différentes étapes. Il souhaite que des réunions intermédiaires soient prévues pour suivre l'avancée du projet.

M. FERREIRA observe en outre qu'en cas de bilan positif, une enquête publique sera lancée. Il souhaite néanmoins savoir ce qui est prévu en cas de bilan négatif.

M. HERVOCHON fait savoir que le maire de la commune de Bouaye lui a demandé d'intervenir en son nom. En l'occurrence, ce dernier souhaite rappeler que l'évitement du survol de la commune de Bouaye avait été sollicité

(oralement cependant) au même titre que l'évitement du survol de la commune de La Chevrolière. Il est donc demandé au service de l'État de réétudier le virage vers l'Ouest au même titre que le virage vers l'Est.

M. FETIVEAU déplore que les maires de communes appelées à être impactées par le trafic aérien n'en aient pas été préalablement informées. Par ailleurs, bien qu'une méthodologie ait été définie, il sera très attentif aux rapports qui seront produits et aux décisions qui seront proposées.

M. LEMASSON considère pour sa part qu'il serait pertinent de coordonner les deux expérimentations. Pour ce qui concerne la commune de Saint-Aignan-de-Grandlieu, au-delà des nuisances acoustiques qui sont à étudier, il serait bon de regarder l'impact côté « urbanisme ».

M. DUCRET regrette ne pas pouvoir intervenir faute de micro et demande à M. le secrétaire général de prendre en compte post-réunion les observations qu'il fournira par écrit. Monsieur le secrétaire général accède à cette demande. Les observations seront annexées au compte-rendu et pourront faire l'objet d'échange à la prochaine CCE.

Mme VEYRAC souhaite savoir si le flux ouest est modifié et M. RICQ répond que le flux ouest n'est pas modifié.

M. OTHEGUY propose que les services de l'État étudient les flux ouest, quitte à étendre le délai de mise en œuvre du projet. Des éléments d'information complémentaire seront ultérieurement apportés à la CCE.

M. AURAY souhaite par ailleurs revenir sur la perception du bruit par la population. De fait, les riverains ont signalé qu'ils avaient l'impression que les trajectoires des avions ont été modifiées. Lui-même a souhaité vérifier ces données sur l'outil Maestro. Or ce dernier manque selon lui d'ergonomie et il est difficile de disposer des informations concernées. En l'occurrence, les données sont fournies par tranche d'une demi-heure. Il est donc difficile de disposer de ces données pour une journée complète. Il serait opportun d'améliorer l'ergonomie de cet outil.

M. OTHEGUY explique que l'actualisation par demi-heure résulte de contraintes en lien avec la sécurité aérienne. L'obtention de récapitulatifs en journée continue ne semble a priori pas poser de problème. Il entend toutefois la demande qui vient d'être exprimée et assure que celle-ci sera relayée.

Mme PODEVIN précise qu'un protocole a été signé avec les services de la navigation aérienne (DSNA). Ce dernier fixe un cahier des charges spécifique et il n'est pas possible d'y déroger.

M. OTHEGUY précise avant de lever la séance que la CCAR se réunira le 30 novembre 2021.

Le président,

Pour le préfet et par délégation,  
Le secrétaire général

  
Pascal OTHEGUY





Intervention prévue de Patrick Ducret président de l'ADRAN (association des riverains de NA)  
à la CCE du mercredi 13 octobre 2021

Monsieur le préfet

J'ai entendu avec intérêt les ajustements prévus de trajectoire après décollage vers le sud pour éviter les bourg de la Chevrolière, Geneston, St Philbert de grand lieu ... etc

Je m'en réjouis, mais pour les riverains proche de l'aérodrome et particulièrement les habitants de St Aignan quels ajustements pour eux ?

Le rallongement prévu par la DGAC de la piste signifie pour eux une augmentation très importante de la pollution et du bruit causé par les avions.

En effet initialement cet allongement était uniquement prévu pour les atterrissages des avions venant de Nantes afin de rehausser leur altitude au dessus de la ville. Mais on le sait cette mesure n'apportera aucune amélioration ressentie du bruit par les Nantais car l'atténuation sera inférieure à 5 dB et même à 3 dB (seuil limite pour percevoir la différence).

**Or insidieusement la DGAC a prévu de rapprocher aussi de 400m le point de départ des avions ( sans doute dans un but inavoué ) lorsqu'ils décolleront vers Nantes (vent d'est).**

Pour les Agnanaïses cela veut dire 2 sources de bruit considérablement augmentées :

- D'abord le bruit aigu des réacteurs pour que se déplace l'avion par roulage jusqu'en bout de nouvelle piste, et ce bruit se prolonge souvent lorsque plusieurs avions sont en attente de décollage ou qu'un avion se présente au dessus du lac pour atterrir,
- suivi du bruit assourdissant des réacteurs poussés à leur puissance maximum pour l'accélération de l'avion avant décollage.

Quant à atterrissage venant de Nantes (vent d'ouest) de nouveau 2 sources de bruits élevés seront augmentées du fait de ce rallongement :

- L'inversion de poussée des réacteurs en fin atterrissage (rapproché de 400m vers St Aignan),
- suivi des manœuvres de roulage en bout de piste pour regagner l'aérogare.

Or il existe des moyens techniques pour diminuer ces bruits :

- D'abord le tractage électrique afin d'éviter les roulages qui génèrent un bruit important au sol.  
D'après des études faites par l'APNA association des professionnels navigants..) entre autres recherches, ex : easy jet .... Cela occasionnerait une économie de Kérozène ainsi que de CO2 produit d'au moins 4 %.  
Ceci pour des avions moyen courrier .
- de même on pourrait interdire l'inversion de poussée en fin d'atterrissage.
- Par ailleurs pourquoi la pente de 3,5° à atterrissage n'est pas envisagée au dessus de St Aignan ?

Ma question est donc celle-ci :

Pourquoi ces moyens ne sont ils pas envisagés pour soulager les riverains ?

Les habitants de St Aignan ne sont ils pas des citoyens à part entière ?

Alors pourquoi leur imposer une surcharge de bruit et pollution sans les compensations exemplaires promises à tous

