

## PREFECTURE DE LA LOIRE-ATLANTIQUE

DIRECTION DE L'AMENAGEMENT  
ET DE L'ENVIRONNEMENT  
Bureau de l'Environnement

### COMMISSION CONSULTATIVE DE L'ENVIRONNEMENT

La commission consultative de l'environnement (C.C.E.) s'est réunie le 26 mars 2009, à l'aéroport, sous la présidence de M. Guillaume LAMBERT, sous-préfet - secrétaire général adjoint de la préfecture de la Loire-Atlantique.

#### Etaient présents :

- ☞ M. DANIEL, président de l'UDPN 44
- ☞ M. BORD, UDPN 44,
- ☞ M. DURFORT, UDPN 44,
- ☞ M. PAINOT, président de l'association Grain de Sable,
- ☞ M. BRUSLE, association Grain de Sable,
- ☞ M. ARDIL, Union locale Sud,
- ☞ M. BETREMIEUX, CGT Air France,
- ☞ M. BERTAUD, responsable division centre ouest DDEA44,
- ☞ M. BOUDAUD, direction départementale de l'équipement de Loire-Atlantique,
- ☞ M. ULMER, contrôleur de la navigation aérienne,
- ☞ Mme LECLUSE, direction départementale des affaires sanitaires et sociales,
- ☞ M. LEBERRE, DDASS,
- ☞ Mme JACOB, responsable du département environnement – CCI,
- ☞ Mme PODEVIN, animatrice environnement – CCI,
- ☞ M. MARIE, directeur de l'aéroport de Nantes-Atlantique – CCI,
- ☞ M. GERMAIN, délégué territorial de l'aviation civile – DAC ouest,
- ☞ Mme RONDET, préfecture de Loire-Atlantique, DAE, chef du bureau de l'environnement
- ☞ M. BEZIAU, préfecture de Loire-Atlantique, DAE, bureau de l'environnement
- ☞ M. ARNOULD, chef de l'organisme de contrôle de la navigation aérienne,
- ☞ M. LE ROUZO, service navigation aérienne ouest,
- ☞ M. KERLAN, Chef SNA Ouest,
- ☞ M. VILLE, Chef Mission Environnement DGAC,
- ☞ M. GARREAU, Nantes Métropole – risques et pollutions,
- ☞ M. LEMASSON, maire de St Aignan de Grandlieu,
- ☞ M. GILLAIZEAU, conseiller régional des Pays de la Loire,
- ☞ M. DALIN, compagnie Régional,
- ☞ M. ROCCHISANI, compagnie Air France,
- ☞ M. PAPILLON, chef d'escale Atlantica,
- ☞ M. POLLONO, président aéroclub Loire-Atlantique,

**M. LAMBERT**, sous préfet - secrétaire général adjoint de la préfecture de la Loire-Atlantique ouvre la séance et présente l'ordre du jour.

**M. LEROUZO** présente le CDROM produit par l'Aviation Civile sur la circulation aérienne à l'aéroport Nantes Atlantique : visualisation en 3D du trafic réel et explication des différentes configurations.

## I – Aide à l'insonorisation des logements

Le point sur les dossiers, au 1<sup>er</sup> mars 2009, est fait à l'aide de la présentation jointe.

Tous les dossiers déposés à fin 2007 sont aujourd'hui en cours de traitement. Les dossiers déposés en 2008 et 2009 seront traités à compter de début 2010.

La modification de la TNSA pour l'aéroport Nantes Atlantique a permis d'atteindre comme prévu une recette de 1,6 million d'euros pour l'année 2008.

**Mme JACOB** présente la répartition des frais de gestion et informe les membres de la C.C.E. du renforcement de l'équipe afin de permettre de traiter, dans la limite des ressources disponibles, tous les dossiers dans les meilleurs délais. Elle présente une simulation de la ressource TNSA, sur la base d'un trafic, d'une flotte et d'une réglementation identiques.

**M. LAMBERT** rappelle la décision de la C.C.E. de donner la priorité au financement des logements des particuliers riverains de l'aéroport. L'estimation du coût des travaux d'insonorisation pour les bâtiments autres que les logements de particuliers a été demandée aux communes et est actuellement en cours de réalisation.

La décision d'autoriser un préfinancement pour les travaux de ces bâtiments n'a pas encore été prise car le système de financement nécessite une prévision des travaux à plus long terme. L'anticipation des ressources montre qu'il pourrait être envisageable de financer ces bâtiments. La préfecture est actuellement en attente d'une réponse de l'administration centrale, notamment sur la possibilité de prise en charge des travaux au Collège de la Neustrie.

A la remarque de **M. BORD** concernant le budget des travaux pour le Collège de la Neustrie qui semble s'élever entre 3 et 4 millions d'euros, **M. LAMBERT** précise que la part liée à l'insonorisation représente un budget nettement moins important (environ 500 000 euros à confirmer)

En réponse à **M. DURFORT** qui interroge la C.C.E. sur la possibilité de prise en charge des demandes de personnes soumises aux nuisances sonores aériennes mais dont le logement se situerait en dehors du Plan de Gène Sonore (PGS), **M. LAMBERT** propose que la question de délimitation du PGS soit débattue ultérieurement, lors de la présentation MAESTRO.

**Mme JACOB** présente l'enquête de satisfaction lancée auprès des riverains dont le logement a été insonorisé en 2008 ainsi que les améliorations mises en place suite à la première enquête réalisée courant 2008. (cf. présentation jointe)

**M. LAMBERT** présente l'évolution de la réglementation à venir avec une prise en charge envisagée à 95% pour des demandes groupées constituées d'au moins 5 logements sur une même commune ; les modalités définitives ne sont pas encore connues à ce jour mais le texte a été validé par le Conseil d'Etat et sera signé prochainement par le Ministre de l'Ecologie, de l'Energie, du Développement durable et de l'Aménagement du territoire (MEEDDAT)

A la demande de **M. BORD** au sujet du nombre de dossiers déposés par rapport au potentiel de 1751 logements répertoriés dans le PGS, **Mme JACOB** fait état d'un tassement des demandes. Une réunion publique, lors de laquelle le dispositif d'aide à l'insonorisation des logements a été présenté aux riverains

par l'aéroport Nantes Atlantique, s'est tenue dernièrement à St Aignan de Grandlieu mais n'a pas donné lieu à une recrudescence des demandes.

**Mme JACOB** informe qu'il n'y a pas de démarche pro-active à ce jour, compte tenu du nombre de dossiers en attente.

**M. PAINOT** fait état des difficultés financières rencontrées par certains riverains et du fait que certains d'entre eux ne sont pas encore au courant de l'existence du dispositif d'aide. Selon **M. LAMBERT**, ce problème pourra en partie être résolu par l'application de la nouvelle réglementation sur les opérations groupées avec prise en charge à 95 %.

## II – Mesures de bruit et suivi des trajectoires

**Mme JACOB** présente l'évolution des trajectoires à travers les « chevelus » (ensemble des trajectoires arrivées et départs) sur les mois de janvier 2006, 2007, 2008 et 2009. Il est constaté une réelle amélioration quant aux trajectoires en arrivée et au survol de Nantes, ainsi que sur les trajectoires au départ vers le nord et une nette diminution du survol de la commune de Rezé.

Cette amélioration fait suite au travail réalisé par le groupe de suivi Maestro et aux actions de sensibilisation conduites auprès des compagnies aériennes.

**Mme PODEVIN** présente les résultats des stations de mesure de bruit, et l'utilisation des différents sens de piste (présentation jointe). Sont présentés également les résultats de la campagne de mesure de bruit qui avait été réalisée sur la commune de Rezé Trentemoult suite à la demande formulée par la DDASS, ainsi que l'évolution par rapport aux mesures effectuées au même endroit en 2006.

Il est à relever :

- Une évolution des trajectoires arrivées sur Nantes qui sont maintenant plus concentrées (moins d'alignement piste anticipé)
- Un accroissement des survols de Trentemoult par les hélicoptères du SAMU : une démarche est en cours afin de proposer une alternative à ces trajectoires.

A la demande de **M. DURFORT** qui souhaite avoir des précisions quant au protocole en place afin d'assurer le recueil des mesures de bruit, **Mme JACOB** répond que l'installation du matériel et les mesures effectuées le sont en toute transparence et respectent les préconisations faites par l'ACNUSA ; si, pour certains riverains, il persiste des doutes sur certaines mesures réalisées antérieurement, **Mme JACOB** réitère sa proposition de renouveler les campagnes de mesures de bruit, avec validation de l'emplacement du matériel par l'ACNUSA.

Lors de la C.C.E. du 02 décembre 2008, M. PAPAUD, Secrétaire Général de la préfecture avait souhaité que soit présentée une comparaison des chevelus mensuels sur plusieurs années avec superposition du PGS : les trajectoires des mois de janvier 2006 à 2009 sont donc affichées.

**M. LAMBERT** rappelle que le PGS a été élaboré selon un modèle mathématique - le trafic actuel ne lui étant pas toujours superposé ; il affirme que dans la mesure où l'on note déjà une réelle amélioration au fil des ans grâce à la vigilance accrue sur les trajectoires, l'application du code de bonne conduite va permettre d'aller plus loin dans le respect des trajectoires par les compagnies aériennes.

**M. BORD** abonde dans le sens de **M. LAMBERT** ; il ajoute qu'en 2004, le périmètre du PGS avait été élargi de 50 mètres mais que ce périmètre ne peut pas être agrandi en permanence ; il rappelle à cet égard une décision prise en C.C.E. de ne pas modifier le PGS avant que les problèmes de budget d'aide à l'insonorisation n'aient été réglés.

**M. LEMASSON** fait toutefois remarquer qu'il existe encore des trajectoires bien en dehors des limites du PGS. Il demande à ce que soit effectué un suivi sur le nombre de mouvements ayant généré plus de 85 dB la nuit à St Aignan de Grandlieu.

### **III – Gestion environnementale de la plate-forme Nantes Atlantique**

**Mme JACOB** informe la C.C.E. du travail engagé sur les autres sujets qui participent à la qualité environnementale de la plate-forme et du lancement de nouvelles actions environnementales :

- Une étude « déchets » au niveau de la plate-forme aéroportuaire.
- Un Plan de Déplacement Entreprise à l'échelle de la plate-forme aéroportuaire afin de proposer des solutions alternatives au transport des salariés.
- Une politique d'achat responsable
- L'intégration de l'environnement dans le Système de Management
- Une sensibilisation et des actions menées afin de réduire les consommations d'eau et d'énergie

**M.LAMBERT** rappelle que la charte de l'environnement actuelle date de 2003 et ne porte que sur la problématique des nuisances sonores ; il propose à la C.C.E. de concevoir une charte de « développement durable » sur la base du travail réalisé en 2006.

**M.MARIE** ajoute que les travaux réalisés en 2006 par les 7 groupes de travail issus du Comité Permanent de la C.C.E. seront bien sûr pris en compte : il ne s'agit pas d'élaborer un nouveau projet mais de capitaliser les travaux déjà effectués.

### **IV – Questions diverses**

En ce qui concerne le code de bonne conduite, **M.BORD** félicite les différentes parties pour le travail réalisé mais regrette que les études dont il est fait mention ne soient pas assorties d'un échéancier de réalisation il demande qu'un calendrier soit établi sur la mise en oeuvre de ces études.

Il ajoute, en outre, que l'arrêté ministériel du 24 avril 2006 portant restriction d'exploitation, interdit les approches à vue en piste 21 ; or, il apparaît dans le code de bonne conduite que ces approches à vue pourraient être proposées aux compagnies et équipages habilités : **M.BORD** souligne que les associations de riverains, dont il est le porte parole, y sont fortement opposées. Aussi, la possibilité de décollage du point B en piste 03 ne semble pas compatible avec le travail sur les nuisances sonores déjà effectué.

**M. LAMBERT** souligne l'absence totale d'impact du code de bonne conduite sur les dispositions réglementaires existantes. Le code de bonne conduite n'est pas un document opposable, à caractère exécutoire, mais un document support qui a pour finalité de mettre en place des études en vue de réduire les atteintes portées à l'environnement. Dans ce cadre, l'utilisation des approches à vue, à titre expérimental, pourrait répondre à une problématique en terme de gain de carburant et/ou réduction des émissions de CO<sup>2</sup>. D'autre part, le code de bonne conduite ne propose aucune étude contraire à la sécurité aérienne qui reste la condition première.

**M.ARNOULD** ajoute que l'esprit du code de bonne conduite n'est pas d'aggraver la situation mais de proposer des alternatives en fonction de l'évolution des différentes thématiques.

**M. LAMBERT** demande que les résultats de ces études soient systématiquement transmis lors de la C.C.E..

En réponse à **M.DURFORT, M.ARNOULD** précise que la procédure RIVIERA mise en place à l'aéroport de Nice est une procédure d'approche à vue qui ne peut s'appliquer à l'aéroport Nantes Atlantique ; pour l'aéroport de Nantes, les procédures en cours sont les suivantes :

- ILS en arrivée 03
- VOR DME en arrivée 21.

**M. LEMASSON** note que la Commune de St Aignan de Grandlieu ne figure pas sur les cartes reproduites dans le code de bonne conduite alors même que le PEB et le PGS s'étendent sur les zones urbanisées de part et d'autre du bourg de St Aignan de Grandlieu. Il demande qu'une explication soit donnée lors de la prochaine C.C.E. sur la réponse faite aux riverains qui avaient sollicité la mise en place de merlons anti-bruit.

A la remarque de **M.DANIEL** qui regrette que les associations de riverains n'aient pas été associées au travail de préparation du code de bonne conduite, **M. LAMBERT** précise que l'élaboration s'est faite entre spécialistes de la navigation aérienne et pilotes, comme c'est toujours le cas dans le cadre de l'élaboration des codes de bonne conduite ; il prend note de l'insatisfaction des associations de riverains et leur propose de suivre les résultats qui seront transmis à la C.C.E. sur les actions menées en application du code de bonne conduite.

## **V - Signature du code de bonne conduite**

### **M. LAMBERT**

Nantes Atlantique est la 5ème plate-forme aéroportuaire à s'engager dans l'élaboration d'un code de bonne conduite. Il a été signé par 28 entités dont 19 compagnies aériennes représentant 80% du trafic de l'Aéroport Nantes Atlantique.

Le Code de Bonne Conduite a été initié par la Commission Consultative de l'Environnement. Plus exactement, c'est lors de la CCE du 5 décembre 2007 que s'est véritablement enclenché le projet, soit il y a un peu plus d'un an. L'objectif du Code consiste à mettre en place des actions concrètes afin de réduire les sources de pollution – en particulier les nuisances sonores subies par les riverains - mais également les émissions de CO2.

La réalisation de ce document a nécessité l'implication de chacun des acteurs du secteur aérien à Nantes Atlantique, notamment les contrôleurs aériens et les pilotes qui ont rédigé les différents articles du Code.

De cette concertation, il résulte un document à la fois ambitieux et réaliste qui s'inscrit dans la lignée du Grenelle de l'environnement et plus particulièrement dans la convention signée le 29 janvier 2008 par Jean-Louis Borloo, Ministre de l'écologie, et les principaux acteurs du secteur aérien dont l'Aéroport Nantes Atlantique. Le Code de Bonne Conduite, puisqu'il fédère l'ensemble des acteurs du secteur aérien à Nantes Atlantique autour d'objectifs communs et puisqu'il oriente le travail vers des actions concrètes en faveur du développement durable, s'inscrit pleinement dans les objectifs de la Convention.

### **M. ARNOULD**

Le fait que la DGAC soit une administration du MEEDDAT est révélateur de l'importance du thème environnemental pour cette structure. La DGAC soutient la recherche et le développement des grands programmes aéronautiques et se fixe l'objectif de concourir aux diminutions des pollutions de toute nature générées par le trafic aérien : nuisances sonores et atmosphériques notamment.

Le travail des différents services de la DGAC en matière environnementale se matérialise notamment par des études d'impact de la circulation aérienne, l'élaboration de textes réglementaires relatifs à la protection de l'environnement mais également par la mise en œuvre des procédures de gestion du trafic aérien qui soient respectueuses de l'environnement. Pour cela la DGAC mène des actions conjointes avec les professionnelles de l'aéronautique qui se concrétisent parfois, comme dans le cas de Nantes Atlantique, par la mise en place d'un Code de Bonne Conduite.

Présentation de 3 cas d'expérimentations envisagées :

- les descentes continues: celles-ci consistent à placer les avions sur des trajectoires de descente sans pallier horizontal de stabilisation depuis une altitude élevée jusqu'à l'interception des procédures d'atterrissage. Ces procédures ont un double effet environnemental :elles génèrent moins de pollution atmosphérique et réduisent les nuisances sonores, là où se situe actuellement le pallier (Carquefou-Ste Luce).La mise en œuvre des descentes continues sera expérimentée tant en 03 qu'en 21 (c'est à dire dans les deux sens d'utilisation de la piste).
- le sens d'utilisation de la piste :sur un plan général, moyennant le respect de consignes opérationnelles précises, il est possible de définir un QFU (sens d'utilisation de la piste) préférentiel par vent faible, et même une légère composante de vent arrière sur piste sèche. Un groupe de travail interne au SNA (Service de Navigation Aérienne) étudie les conditions d'utilisation des différents QFU en fonction des conditions météorologiques, du respect de l'environnement (surtout de nuit), de la densité et des flux du trafic. Il rendra ses conclusions dès que possible. L'objectif étant, ici aussi, de réduire les nuisances sonores pour les riverains.
- l'utilisation des inverseurs de poussée :ces derniers servent à ralentir les avions après l'atterrissage. Leur utilisation répond généralement à des impératifs de sécurité, cependant elle provoque des niveaux sonores très élevés qui induisent une gêne importante, en particulier en période nocturne. Une évaluation des nuisances de l'utilisation des inverseurs sera menée et une recommandation sera élaborée pour leur utilisation limitée au ralenti, chaque fois que cela est possible, et surtout de nuit, en fonction des impératifs opérationnels.

## **M.MARIE**

La problématique de développement durable n'est pas nouvelle à Nantes Atlantique. La direction de l'aéroport a adopté une démarche d'amélioration continue et sa volonté est forte d'intégrer la question environnementale toujours plus en amont de ses actions afin de lui donner sa pleine place tant dans ses décisions stratégiques que dans ses actions quotidiennes.

En matière de réduction des nuisances sonores perçues par les riverains, la CCI a par exemple mis en place, depuis janvier 2004, une procédure d'aide à l'insonorisation des logements des riverains de l'aéroport. Cette aide, financée par la TNSA (Taxe sur les Nuisances Sonores Aériennes) a permis l'insonorisation de 412 logements à ce jour.

Autre exemple : depuis 4 ans, un système de mesure de bruit et de suivi des trajectoires a également été mis en place. Baptisé MAESTRO, cet outil enregistre 24h/24 chaque événement et permet de suivre en continue l'activité du trafic à l'Aéroport Nantes Atlantique. Un groupe de suivi MAESTRO qui regroupe la DGAC, le SNA et l'exploitant de l'Aéroport, a été créé il y a un an. L'analyse conjointe de chaque trajectoire et la sensibilisation ciblée des compagnies et pilotes permettent un meilleur respect des procédures moindre bruit à l'atterrissage comme au décollage.

Le dispositif d'aide à l'insonorisation, le système de mesure de bruit et de suivi des trajectoires, la concertation avec les riverains et les collectivités territoriales et enfin, la collaboration avec les partenaires DGAC et compagnies aériennes sont quelques unes des actions qui traduisent les engagements de Nantes Atlantique pour un développement durable de son activité. Le Code de Bonne Conduite marque une étape supplémentaire dans ses engagements.

Une prochaine réunion de la C.C.E. se tiendra en décembre 2009, au cours de laquelle le projet de charte de développement durable sera présenté.

L'ordre du jour étant épuisé, M. le secrétaire général adjoint lève la séance et convie l'ensemble des membres de la C.C.E. à la signature du code de conduite.

**Le Président,**

*Signé*

**Pour le préfet  
Le secrétaire général adjoint**

**Guillaume LAMBERT**