

Paris, le 19 août 2010

COMPTE RENDU DE LA REUNION CCE/ACNUSA A NANTES

LE 1^{er} JUILLET 2010

Étaient présents : 8 représentants des professionnels de l'aéronautique, 3 représentants des collectivités territoriales, 2 représentants des associations. (cf liste jointe)

Participaient en outre à la réunion : 1 représentant de la DREAL, 1 représentant de la DDTM ainsi que Mme Joëlle ADRIEN membre de l'Autorité, Mme Ghislaine Esquiague et M. Philippe Lepoutre des services de l'Autorité, Mme SZUBA chef du service des taxes aéroportuaires invitée par l'ACNUSA pour présenter les données relatives à la TNSA sur l'aéroport de Nantes.

Était excusé : M. Patrick DUCRET Association de défense des riverains de l'aéroport de Nantes Atlantique

En introduction la Présidente de l'Autorité a présenté la réforme des sanctions et a fait le point sur le processus d'adoption du projet de loi dit Grenelle 2 qui inclut notamment l'extension des compétences de l'Autorité à la qualité de l'air sur et autour des aéroports.

L'aide à l'insonorisation

Anne Jacob responsable du département environnement de l'aéroport a fait un point au 7 juin 2010 de l'aide aux riverains. Sur les 1751 logements inclus dans le plan de gêne sonore (y compris la zone des 50 mètres) 750 dossiers de logements individuels, 3 bâtiments scolaires et 4 logements sociaux sont déposés à ce jour. 577 dossiers sont autorisés en travaux dont 171 grâce aux préfinancements des communes. 94 dossiers sont en cours de traitement dont 25 demandes déposées en 2010. Le taux de traitement des dossiers et les délais d'attente se sont considérablement améliorés puisque le taux de dossiers en attente sur la totalité des dossiers déposés qui était de 81,8% en 2005 est passé à 46% en 2007, 3,5% en 2009 et est de 0,3% au 1^{er} juin 2010. La procédure a été simplifiée et une consultation épistolaire remplace la réunion du comité permanent. Le montant moyen des travaux par logement est de 10500€. Le montant de TNSA perçu en 2009 a été de 1 819 034€. A fin 2009, près de 800 000€ ont été remboursés aux communes sur leur préfinancement de 1 650 000€. La fin des remboursements est prévue en 2011. Des hypothèses d'évolution de la TNSA couplées à des estimations de dépôt de dossiers ont permis de vérifier que le financement des 9 opérations pour des bâtiments

scolaires, sanitaires et sociaux recensés avec les communes est possible. La prochaine CCE devra établir l'ordre de priorité pour le traitement de ces dossiers. Une réunion de travail avec les collectivités territoriales concernées devra permettre de proposer cet ordre de priorité. Une nouvelle brochure d'information pour les riverains a été réalisée et est distribuée à l'espace environnement de l'aéroport. La mise en place de la procédure opérations groupées est opérationnelle mais aucune demande n'a été déposée. L'enquête de satisfaction des riverains dont le logement a été insonorisé en 2009 menée en 2010 selon la même méthodologie que les enquêtes menées en 2008 et 2009 indique que 100% des sondés perçoivent une diminution de la gêne sonore provoquée par les avions, 95% des répondants considèrent que les travaux d'isolation phonique réalisés ont conduit à une meilleure isolation thermique. Le taux de satisfaction des riverains sur le travail de l'aéroport est supérieur à 80%. Seule la satisfaction liée au délai entre le dépôt de la demande et l'accord pour la réalisation des travaux est inférieure à ce pourcentage. Ceci s'explique par le fait qu'en 2009, les dossiers traités étaient encore souvent des dossiers déposés de longue date.

La taxe sur les nuisances sonores aéroportuaires

Mme SZUBA a présenté un power point sur les taxes aéroportuaires et plus particulièrement la TNSA. S'agissant de la taxe d'aéroport elle a rappelé que son produit sert à financer les dépenses de sécurité (secours, incendie, péril animalier), les dépenses de sûreté (inspection des bagages, filtrage) ainsi que les contrôles environnementaux. Elle a rappelé que la TNSA est un impôt déclaré par le redevable. Le fait générateur est constitué par le décollage d'aéronefs de 2 tonnes ou plus de MMD. Le produit de la taxe est affecté, pour l'aérodrome où se produit le fait générateur, au financement des aides versées aux riverains pour l'insonorisation des logements. Le redevable dispose d'un délai d'1 mois pour la déclaration soit le dernier jour du deuxième mois. Cela conduit à un écart de 3 mois entre le fait générateur de la taxe et le reversement à l'aéroport. A Nantes, suite à la revalorisation de la TNSA menée en 2008, le montant résultant des mouvements de l'année 2009 a été de 1,65 million d'euros alors qu'il était de 0,56 million d'euros en 2007. Des contrôles fiscaux peuvent être effectués dans un délai de 3 ans. Les trésoreries générales ont quant à elles 4 années pour recouvrer les sommes non perçues. Le service des taxes aéroportuaires peut assurer entre 35 et 40 contrôles par an. Toutes plateformes confondues 550 redevables sont concernés.

Un participant a suggéré de taxer les atterrissages et pas seulement les décollages afin de contribuer à la baisse des vols de nuit.

Le groupe de suivi MAESTRO

Laurent Germain, délégué pays de la Loire de la DSAC, a indiqué que ce groupe se réunit en moyenne une fois tous les deux mois. Au 1^{er} juillet 2010, 4 réunions se sont tenues au cours desquelles 250 cas ont été évoqués. Il s'agit de dossiers présentant une anomalies potentielle. Parmi ces dossiers, 17, considérés comme de véritables problèmes, ont été étudiés très précisément par le SNA-OUEST. Les analyses montrent que les problèmes concernent majoritairement le non alignement sur le point OBSER et le non respect du virage à 400 pieds vers Nantes au décollage en piste 03. Il convient cependant de noter

concernant ce dernier point que cela correspond à une problématique spécifique de masse au décollage qui rend impossible le respect de l'angle de virage imposé par les textes.

En 2009, 14 manquements ont été relevés, 5 au 1^{er} juillet 2010.

Il a signalé la réalisation par le SNA OUEST et l'aéroport, dans le cadre de la mise en place du code de bonne conduite, d'une plaquette d'information aux équipages. 3000 exemplaires ont été diffusés auprès des compagnies aériennes et sociétés d'assistance aéroportuaire et la plaquette est remise à chaque équipage au départ de Nantes Atlantique avec le dossier de vol. Cette action est considérée comme efficace.

Les associations ont indiqué être moins optimistes et se sont interrogées sur les moyens d'action disponibles pour les compagnies qui n'ont pas signé le code de bonne conduite et ne respectent pas le virage à 400 pieds.

Les réclamations

Le point des réclamations au 1^{er} juin 2010 a été présenté par Anne Podevin du département environnement de l'aéroport. Un guichet unique des réclamations a été mis en place en 2006 et un protocole signé entre la CCIN gestionnaire de l'aéroport, le service de la navigation aérienne et la DSAC. Le nombre de réclamations et demandes d'information reçues entre le 1^{er} janvier et le 31 mai est passé de 12 en 2009 à 15 en 2010. La réclamation la plus importante en nombre portait en 2009 sur le survol de Nantes en arrivée 21 avec 33% des réclamations. En 2010 c'est le survol de Bouguenais les Couets en arrivée 21 qui représente la réclamation la plus importante.

Les vols de nuit

La nuit est définie sur l'aéroport de Nantes comme étant la période allant de 23h à 6h. Les vols de nuit ont augmenté entre 2009 et 2010. Une analyse détaillée va être réalisée notamment sur la part de vols de nuit liée aux conséquences de l'éruption du volcan islandais. La redevance sur les vols de nuit a été multipliée par 2. Des avancées ont été obtenues notamment sur un vol de Air Nostrum passé d'une programmation à 23h05 à 22h25 et bientôt à 22H. Un travail efficace a également été mené avec Ryanair dont le vol vers Shannon de 23h45 est programmé à compter du 27 mai 2010 avant 23h.

Les participants ont souligné la tendance à la hausse des vols de nuit accompagnée d'atterrissages très bruyants. Les élus se sont élevés contre le réveil des habitants par des vols à vide ou des vols vacances. L'aéroport a indiqué avoir comme objectif une stabilisation de la croissance de ces vols. Compte tenu de l'évolution actuelle et de la non amélioration de la situation, un élu souhaite l'interdiction des vols de nuit accompagnée de dérogations.

L'aéroport a proposé d'organiser un échange en CCE avec les compagnies concernées qui sont d'accord pour expliciter leurs difficultés.

Un élu considère que c'est le rôle de l'Autorité régulatrice de définir une position commune face aux compagnies charter et de faire en sorte que l'ensemble des plateformes françaises aient la même politique en la matière.

Sur la plateforme de Nantes une action volontariste va être menée sur les vols à vide.

Le PEB

Un élu a demandé qu'une étude du PEB basé sur les mouvements actuels soit réalisée. Il a été rappelé que ce sujet avait été débattu lors de la dernière CCE. Aucune demande de révision du PEB de Nantes n'a été faite.

Des élus ont indiqué souhaiter quant à eux déjà l'application du PEB existant et ont regretté que les cartes disponibles ne permettent pas de connaître les points de passage des lignes des zones A, B et C. Or le PEB est opposable au PLU.

Divers

La présidente de l'ACNUSA a précisé que les problèmes liés aux avions de tourisme et de loisirs qui circulent sans silencieux ne relevaient pas de l'Autorité. Il a été rappelé que le sujet des merlots de terre antibruit en bout de piste de taxiway avait déjà été abordé en CCE. La demande de l'UDPN 44 d'une présentation de courbes de décollages sur fonds de carte IGN et zones du PGS, par niveau d'altitude, transmise trop tardivement à l'Autorité pour être traitée lors de cette réunion, a été transmise à l'aéroport qui mettra ce point à l'ordre du jour de la prochaine CCE. Par ailleurs, Anne Jacob a invité l'association à prendre rendez-vous avec le département Environnement pour étudier ensemble ces questions à partir de l'outil Maestro.