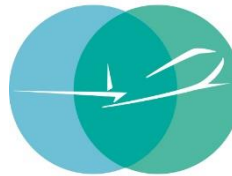




## POST-CONCERTATION SUR LE RÉAMÉNAGEMENT DE NANTES-ATLANTIQUE

### Compte-rendu de la réunion d'information du 6 juillet 2022



Projet de réaménagement de  
**NANTES-ATLANTIQUE**

*Paris, le 20 juillet 2022*

### 1. LE CONTEXTE

**Quoi** : Réunion publique d'information sur le projet de modification de trajectoire de certains départs de l'aéroport de Nantes-Atlantique pour éviter le survol de la commune de La Chevrolière

**Quand** : Mercredi 6 juillet 2022, de 18h30 à 19h30

**Où** : Salle de l'Abbatiale, Saint-Philbert-de-Grand-Lieu

**Participants** : 34 personnes

#### Déroulé :

- Mot d'accueil de Monsieur le Maire de Saint-Philbert-de-Grand-Lieu, Stéphan BEAUGÉ
- Présentation par Sylvain DEMARET, chargé de mission à la direction de la sécurité de l'aviation civile Ouest (DSAC-O) et Sylvain RICQ, chef du service de navigation aérienne Ouest (SNA-O) de la Direction générale de l'aviation civile (DGAC) du projet de modification de trajectoire de certains départs de Nantes-Atlantique (30 min) :
  1. Présentation de la demande ;
  2. Démarche de mise en œuvre de la modification envisagée ;
  3. Présentation du projet de modification ;
  4. Présentation de l'étude d'impact de circulation aérienne ;
  5. Stations de mesure de bruit ;
  6. Planning envisagé.
- Temps d'échange avec la salle (30 min).

La présentation de la maîtrise d'ouvrage peut être consultée sur le [site Internet du projet](#).

## 2. LES ÉCHANGES

**Un participant habitant au village des Grolles demande s'il sera concerné par l'expérimentation, et à partir de quand le cas échéant. Il souhaite également connaître l'ensemble des personnes qui seront concernées par les futures nuisances.**

Sylvain DEMARET rappelle qu'il s'agit à ce stade d'une expérimentation, qui s'étalera de septembre à octobre 2022, avant un retour à la situation initiale. Après l'expérimentation, les résultats seront présentés à la Commission Consultative de l'Environnement (CCE) le 8 décembre 2022. Si la CCE émet un avis favorable, une enquête publique sera organisée, à laquelle les citoyens pourront participer. À l'issue de cette enquête publique, l'avis rendu déterminera la mise en œuvre ou non de la procédure.

Afin d'identifier les riverains concernés par l'expérimentation à venir, la DGAC s'appuie sur un travail de la Mission Environnement de la DSNA, validé par la Direction Départementale des Territoires et de la Mer (DDTM) en ce qui concerne les données de l'INSEE utilisées pour les comptages de population. Ainsi, il indique que les personnes concernées sont clairement identifiées.

Il précise que le détail des riverains impactés par la trajectoire mise à l'expérimentation sera communiqué aux maires des zones survolées. La DGAC invite également les participants à poser leurs questions précises sur [la plateforme dédiée](#), afin que l'État leur apporte une réponse individuelle.

**Une participante demande ce que signifie l'absence de chiffres pour certaines communes dans le tableau de comptage de la population présentée par la DGAC (cf. ci-dessous). Toutes les communes sont-elles concernées par l'expérimentation ?**

Sylvain DEMARET précise que les cases grisées du tableau correspondent à une absence de modification ou d'impact, constatée après étude.

Commune	INSEE	NA65:25		
		SITUATION ACTUELLE	PROJET	Différence
Bouaye	7997	12	12	0
Bouguenais	19609	311	311	0
Geneston	3688			
La Chevrolière	5670	4332	1012	-3320
Le Bignon	3839			
Pont-Saint-Martin	6118			
Saint-Aignan-Grandlieu	4004	3795	3795	0
Saint-Colomban	3430			
Saint-Philbert-de-Grand-Lieu	9113	25	32	8
	TOTAL	8476	5163	-3313

**Une habitante du village des Grolles s'interroge sur la localisation des futurs capteurs de bruit, en particulier la station du Mortier, éloignée de la trajectoire. Cette participante propose de placer davantage de capteurs, mieux répartis autour de la trajectoire.**

Béatrice LEBLOND, adjointe au chef de service Exploitation du Service de la navigation aérienne ouest, précise que la localisation des stations s'est portée sur des sites sans bruits parasites (issus du trafic routier par exemple), ce qui limite les sites potentiels. L'installation de six capteurs constitue un dispositif important au regard de la modification de trajectoire envisagée. Ces capteurs permettront d'effectuer des mesures sur différentes communes, et permettront à la fois de vérifier l'évolution moyenne du niveau de bruit et apprécier la hauteur de vol des avions.

**Une habitante de la Chevrolière remarque qu'aucune station de mesure n'est localisée près des 8 personnes concernées par les nuisances de 65 décibels.**

**Cette participante estime que les avions passent très bas sur la zone depuis un certain temps, obligeant les habitants à interrompre leurs conversations. Elle déclare avoir l'impression que les 65 décibels sont déjà atteints sur cette zone. Elle souhaite savoir comment la DGAC a procédé à la mesure des courbes de bruit (et plus spécifiquement des 65 décibels) en l'absence de station de mesure dans la zone.**

Béatrice LEBLOND indique que les calculs ont été réalisés à partir des courbes simulées de bruit, et de l'utilisation des données de l'Institut national de la statistique et des études économiques (INSEE), qui inventorie les habitations localisées sous ces courbes.

**Stéphan BEAUGÉ, maire de Saint-Philbert-de-Grand-Lieu souhaite connaître les résultats des mesures de bruit réalisés précédemment sur la zone.**

Sylvain RICQ indique que ce projet de mesure n'a pu se déployer que sur certains sites, et n'a donc pas fourni de résultat exploitable.

**Un participant demande sur quels horaires sont répartis les 50 vols par jour mentionnés par la DGAC. Par ailleurs, il demande pourquoi la DGAC ne fait pas passer les trajectoires par le sud, à l'ouest de Saint-Philbert, au-dessus du lac de Grand Lieu.**

Béatrice LEBLOND indique que depuis l'instauration du couvre-feu début avril, il n'y a plus d'atterrissage ni de décollage programmés entre minuit et 6h du matin. Une vingtaine d'avions basés décolle à partir de 6h, puis les vols sont répartis dans la journée. Il existe toutefois des possibilités de dérogation pour des avions sous le coup d'un retard qui ne serait pas de leur fait. Cela reste très marginal et on observe une diminution drastique des vols pendant la plage horaire du couvre-feu.

**Un participant souhaite connaître les altitudes d'accélération et de réduction des moteurs de la trajectoire présentée. Le même participant souhaite savoir quelle procédure anti-bruit est utilisée aujourd'hui par les avions (NADP 1 ou NADP 2), et si cette information sera inscrite dans la future réglementation.**

Sylvain RICQ rappelle que la réglementation contraint les pilotes à utiliser l'une de ces procédures anti-bruit, dites « consignes de conduite machine », afin de réduire au maximum le bruit des moteurs au décollage.

Les études de nuisances sonores sont réalisées avec le logiciel IMPACT développé par Eurocontrol. Selon le type d'appareil, il est considéré soit une procédure NADP2 ou NADP1.

**Un habitant de Saint-Aignan de Grand Lieu souhaite savoir s'il sera impacté. Plus précisément, il demande en tant que propriétaire si la valeur de sa maison va baisser et, le cas échéant, comment la DGAC dédommagera les habitants impactés.**

Sylvain RICQ indique que le projet n'apporte pas de modifications sur la commune de Saint-Aignan de Grand Lieu tel que représenté par la courbe de bruit présentant les 65 dB.

**Stéphan BEAUGÉ, maire de Saint-Philbert-de-Grand-Lieu, intervient pour préciser qu'il ne porte pas le projet en tant que maire et qu'il ne fait pas partie de la Commission Consultative de l'Environnement (CCE).**

**Le maire indique que l'expérimentation prend place sur une zone potentielle de développement éolien, et s'interroge sur les éventuels impacts causés par le futur trafic, prévu à la hausse à un horizon de 10 ans. Le maire souhaite savoir combien d'avions survolent actuellement La Chevrolière, et qui seront les 400 personnes concernées par les nuisances de 62 décibels. Il regrette que cette information n'ait pas été communiquée en CCE.**

Sylvain DEMARET précise que les données de flux utilisées sont celles de 2019, année qui a enregistré les niveaux de trafic les plus importants, et que les perspectives sur le long terme sont à la hausse. Dans ce contexte, la DGAC cherche à réduire les nuisances pour le plus grand nombre via cette démarche environnementale de réduction de bruit des populations exposées.

Sylvain RICQ indique que la nouvelle trajectoire n'aura pas d'impacts sur le potentiel développement d'un parc éolien dans la zone.

Il précise également que les vols seront de moins en moins bruyants au fur et à mesure du renouvellement des flottes d'appareils.

**Stéphan BEAUGÉ, maire de Saint-Philbert-de-Grand-Lieu, rappelle que les communes concernées par les nuisances sonores s'étaient exprimées en faveur du transfert. Il comprend la demande de la mairie de La Chevrolière d'être moins survolée, mais il estime qu'il n'y a pas de raison de que les philbertains soient impactés d'une façon si importante.**

**Le maire témoigne de son inquiétude pour les futures 400 personnes concernées par les nuisances sonores à 62 dB, dont des enfants. Il regrette que la CCE ait été amenée à se prononcer sur la réalisation de l'expérimentation sans avoir ces données.**

**Par ailleurs, il rappelle ne pas être membre de la CCE et témoigne de son scepticisme concernant la démarche menée, estimant que la modification de la trajectoire sera entérinée sans considération pour l'opposition des philbertains.**

**Le maire souhaite connaître les méthodes de calculs de la DGAC qui ont permis de déterminer le nombre d'habitants impactés, et la fiabilité des tests réalisés.**

Sylvain RICQ confirme que les données relatives aux personnes concernées par les courbes de bruit à 62 dB n'ont pas été présentées en CCE. Il rappelle que le guide méthodologique de réduction des impacts aérien a évolué. Lors de la réalisation de l'étude, le comptage pour les courbes à 62 dB n'était pas une obligation réglementaire. La DGAC ne l'a donc pas réalisé à ce moment et n'a pas pu être en mesure de présenter ces données en CCE. Le comptage, désormais réalisé, est présenté aujourd'hui dans une démarche de transparence.

Sylvain RICQ précise que la DGAC rendra public un document décrivant la méthode utilisée pour le comptage, sur lequel figurera les parcelles impactées par les courbes de bruit.

Sylvain DEMARET propose au maire d'organiser une réunion de travail avec la Direction Départementale du Territoire et de la Mer, les services de la mairie et de la DGAC afin de regarder concrètement l'impact sur les hameaux, et, en cas de contestation de la méthode de comptage de la DGAC, de co-construire une démarche de comptage.