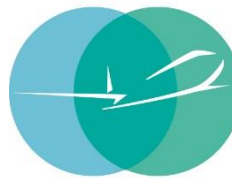




POST-CONCERTATION SUR LE RÉAMÉNAGEMENT DE NANTES-ATLANTIQUE

Compte-rendu de la réunion publique d'information du 7 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 : Jeudi 7 juillet 2022 de 18h30 à 20h

Où : Salle de la Charmille à Geneston.

Participants : Une cinquante de personnes étaient présentes.

Déroulé :

- Mot d'accueil républicain de Madame la Maire Geneston, Karine PAVIZA, qui a salué la démarche d'expérimentation à venir.
- 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 (1h).

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

2. LES ÉCHANGES

Un habitant de La Chevrolière demande si la modification du point de virage ne concerne bien qu'une partie du flux survolant sa commune.

Sylvain RICQ confirme que le projet de modification concerne uniquement les avions se dirigeant vers le sud-est, soit 60 % des départs qui survolent La Chevrolière (ce qui représente 48 % des départs totaux de l'aéroport Nantes-Atlantique, toutes destinations confondues). Aucune modification n'est en cours d'étude à ce stade pour la modification des 40 % restants, à destination du nord-est.

L'habitant de La Chevrolière demande si deux mois sont suffisants pour mener une expérimentation fiable, tandis que le trafic lui paraît beaucoup plus faible en septembre et octobre.

Sylvain DEMARET indique que la période de septembre-octobre est encore considérée comme une période estivale car les niveaux de trafic restent élevés. Les données relevées durant les deux mois de l'expérimentation permettront d'avoir des données représentatives.

Un riverain demande pourquoi les courbes de bruit présentées sont basées sur 25 vols par jour.

Sylvain RICQ précise que les études de la direction générale de l'aviation civile (DGAC) se basent sur des journées caractéristiques : ce sont donc des journées de trafic fort. Elles ne constituent pas nécessairement des journées record, mais elles ont un niveau de trafic supérieur à 90% des journées dans l'année. Dans ces journées caractéristiques, il y a environ 50 départs par jour sur le flux modifié. L'indicateur utilisé pour les courbes de bruit se base sur des points qui sont concernés par au moins 25 vols par jour : il peut donc y en avoir plus.

Un participant demande s'il y a des départs la nuit.

Sylvain DEMARET rappelle que la DGAC a mis en œuvre un couvre-feu en programmation depuis avril 2022. Les compagnies aériennes ne pourront plus programmer de décollage ou d'atterrissage entre 00h et 6h du matin à Nantes-Atlantique. Il y a parfois pu y avoir certains décollages de façon marginale malgré l'interdiction, mais cette situation va s'améliorer dans le temps car les compagnies vont s'organiser en conséquence. La tranche horaire la plus concernée par les départs est 6h-8h.

Un habitant de La Chevrolière indique qu'il fera partie des habitants qui seront davantage survolés qu'avant. Il estime que la décision de modifier les trajectoires est déjà prise car les nouveaux survols ne représentent qu'une quantité négligeable d'habitants. Il regrette ce projet de modification car il avait choisi d'acheter sa maison en évitant la gêne auditive et visuelle liée au survol des avions.

Sylvain DEMARET rappelle que la décision de modifier les trajectoires n'est pas encore prise : la DGAC présente une démarche qui est à un stade très amont. Après l'expérimentation, le projet fera l'objet d'un vote des membres de la Commission consultative de l'environnement (CCE), qui regroupe notamment les élus et les associations concernés par l'aéroport de Nantes-Atlantique. Ce n'est qu'en cas d'avis favorable que le projet sera poursuivi pour faire l'objet d'une enquête publique.

Le projet de modification de trajectoire répond à une demande de la commune de La Chevrolière et ne poursuit aucune finalité propre à l'aviation civile. L'objectif est de trouver une balance avantages/inconvénients favorable. L'expérimentation aura pour but de mieux analyser les impacts qu'aurait la modification et d'éclairer la décision.

Johann BOBLIN, maire de La Chevrolière, invite ses administrés à venir le rencontrer pour échanger sur le projet de modification. Il remercie l'État d'avoir respecté son engagement d'étudier la modification de trajectoire, ainsi que la DGAC pour avoir conduit les études environnementales. L'expérimentation constituera une étape importante, qui fera l'objet d'un bilan sur les mesures de bruit enregistrées. Ce bilan sera rendu public.

Un habitant demande pourquoi l'étude ne mentionne pas de retombées chimiques, et s'il y en a.

Sylvain DEMARET rappelle que l'expérimentation porte exclusivement sur la question du bruit. Par ailleurs, une étude est menée actuellement sur les concentrations de particules ultrafines à l'échelle de l'aéroport de Nantes-Atlantique. Cette étude devra permettre d'avoir des données sur un sujet aujourd'hui très peu connu. Les résultats des deux premiers rapports intermédiaires ont été publiés récemment et l'étude devra se poursuivre. La DGAC ne néglige pas ce sujet.

Un habitant de Geneston demande quel est le gain d'altitude obtenu avec le décalage du point de virage.

Sylvain RICQ indique qu'un gain d'environ 200 m de hauteur de survol est obtenu grâce au point de virage plus tardif. Il précise que les avions concernés par le survol de Geneston emprunteront une trajectoire un peu plus longue, ce qui leur permettra d'avoir potentiellement un gain d'altitude encore plus élevé.

Un habitant demande si la DGAC mène une réflexion sur l'évolution du trafic aérien au vu des enjeux du dérèglement climatique.

Sylvain DEMARET indique qu'il s'agit d'un sujet très vaste qui dépasse le cadre de la réunion. La DGAC fait partie du ministère de la transition écologique et travaille sur la réduction de l'empreinte carbone du secteur aérien.

Un habitant demande s'il serait possible de modifier également la trajectoire en direction du nord-est qui représente 40 % des départs survolant La Chevrolière ?

Sylvain DEMARET indique que la DGAC est dans une démarche pragmatique consistant à étudier prioritairement l'axe de progrès principal, qui porte sur 60 % des départs survolant La Chevrolière. Dans un second temps, la DGAC pourra envisager l'étude d'autres axes de progrès.

Un participant demande si l'ILS (*Instrument Landing System*, système de guidage vertical) de l'aéroport va être déplacé.

Sylvain DEMARET indique que l'aéroport n'a qu'un seul ILS à ce stade, situé au sud de la piste. La perspective est d'en installer un deuxième au nord de la piste pour renforcer la sécurité des atterrissages face au sud et mettre en place une double approche. Le décalage du seuil d'atterrissage sera mis en place dans ce cadre.

Le participant demande si le décalage du seuil d'atterrissage est lié à l'allongement.

Sylvain DEMARET répond que les deux sujets ne sont pas nécessairement liés.

Il précise qu'en plus du seuil d'atterrissage, les approches face au sud par bonnes conditions météorologiques se feront avec une pente relevée à 3,5 degrés pour diminuer l'exposition au bruit de Nantes.

Face au nord, la pente d'atterrissage est maintenue à 3 degrés pour des questions de sécurité, mais le seuil de piste sera décalé de 400 m.

Un habitant demande s'il est exact que les études sur les impacts de modification de trajectoire ne sont obligatoires que depuis deux ans.

Sylvain DEMARET indique que l'enquête publique a récemment évolué, mais la réalisation des études d'impact était déjà obligatoire.

Michel AURAY, conseiller municipal de La Chevrolière, rappelle qu'en 2013 la réglementation sur l'obligation d'étudier les impacts d'une modification des trajectoires n'existait pas. La Chevrolière a donc subi par le passé une modification impliquant davantage de survols, sans être consultée.

Un participant commente les chevelus présentés par la DGAC, montrant une réduction de l'éparpillement des trajectoires à la suite du projet de modification. Il demande dans quel mesure le regroupement des trajectoires des avions à l'avenir est réaliste.

Béatrice LEBLOND, adjointe au chef de service Exploitation de la navigation aérienne ouest, rappelle qu'il y a toujours un peu de dispersion autour de la trajectoire aérienne. La trajectoire des avions dépend de nombreux paramètres tels que le vent, la température...

Parfois, les services de navigation aérienne demandent aux avions de sortir de la trajectoire, à partir de 3000 ft d'altitude, pour gérer le croisement des arrivées et des départs. Ils peuvent également autoriser les avions à emprunter des routes plus directes.

Si la modification de la trajectoire est mise en place, les contrôleurs aériens auront pour instruction de garder les avions sur la procédure de départ jusqu'à 8000 pieds d'altitude lorsque cela sera possible et non pas 3000 pieds comme c'est le cas actuellement.

Les sorties de trajectoire ne seront autorisées que pour des raisons de sécurité.

Le participant demande s'il y aura donc des survols moins nombreux et à plus grande altitude au-dessus du centre-bourg de Geneston.

Béatrice LEBLOND confirme que les avions survoleront Geneston à plus grande altitude et seront davantage groupés, et cela devrait conduire à un moindre survol du centre-bourg de Geneston.

Un habitant de La Chevrolière demande si La Chevrolière sera bien concernée par deux points de virage pendant l'expérimentation, l'un qui change pour les vols en direction du sud, et l'un qui reste identique pour les trajectoires en direction du nord.

Béatrice LEBLOND confirme que le flux au nord du bourg, pour les vols à destination du Nord Est, reste inchangé.

Un participant estime que l'éparpillement des vols est plus important aujourd'hui qu'en 2018. Les vols étaient concentrés davantage sur l'église et moins au nord. Il demande si des consignes ont été données aux services de navigation aérienne pour disperser les vols afin de répartir davantage les nuisances sur le territoire dans cette période de reprise du trafic post-crise sanitaire.

Sylvain RICQ rappelle qu'il est courant pour la DGAC d'avoir des remontées de riverains sur des changements de trajectoires qui relèvent du ressenti et ne correspondent pas à des phénomènes constatés par les services de

navigation aérienne. Avant la crise sanitaire, il y avait déjà de la dispersion, dans les mêmes proportions qu'aujourd'hui.

Lors de la période de diminution significative du trafic avec la crise sanitaire, les services de navigation aérienne pouvaient gérer les vols avec plus de souplesse et autoriser davantage de routes directes. Mais ce n'est plus le cas aujourd'hui.

Il est par ailleurs nécessaire de distinguer les départs et les arrivées. Pour la gestion des arrivées, les pilotes effectuent parfois des approches à vue qui impliquent des approches moins régulières qu'avec l'ILS (*Instrument Landing System*, système de guidage vertical). En revanche, aucune consigne n'est donnée aux contrôleurs de disperser les vols.

Un habitant de Geneston demande si les contrôleurs imposeront donc aux vols en direction du sud-est un respect de la trajectoire avec le projet de modification proposé.

Béatrice LEBLOND rappelle qu'il y aura encore des dispersions, mais moins qu'aujourd'hui. La nouvelle consigne donnée aux contrôleurs aériens sera de maintenir les vols sur la procédure de départ jusqu'à 8000 pieds d'altitude. Une sortie ne sera autorisée que pour des motifs de sécurité pour croiser les arrivées et les départs.

Aujourd'hui, les services de navigation aéroportuaire essaient d'implémenter une nouvelle approche de la gestion du trafic. Avant, la logique était de permettre aux avions de suivre les routes les plus directes possibles. À présent, les services essaient de définir des procédures de départ permettant d'éviter le plus possible le survol des populations et d'éviter de donner des instructions de sortie de trajectoire aux pilotes.

Un participant invite chacun à consulter le site [Flightradar](#) pour voir les trajectoires en temps réel.

Un habitant de Geneston demande si la DGAC prévoit également des modifications pour limiter le survol de sa commune par les arrivées.

Sylvain DEMARET indique qu'il n'y a pas de réflexion en cours sur les arrivées. L'objectif étant de réaliser des modifications étape par étape, car les études sont assez lourdes à mener.

Un habitant demande pourquoi les mesures de bruit ne vont pas en deçà de 62dB (décibels) pour avoir une cartographie plus complète des nuisances sonores.

Sylvain DEMARET rappelle que 62dB constitue déjà un niveau de bruit faible à modéré, qui n'est pas ressenti comme une gêne par tout le monde.

Sylvain RICQ précise que le bureau d'étude en charge de réaliser l'étude sur les impacts sonores n'est pas en mesure de discriminer les sources sonores en dessous du seuil de 62dB.

Une habitante demande si les stations de bruit resteront en place *sine die*. Elle souhaite également savoir à quelle périodicité est contrôlée leur fiabilité.

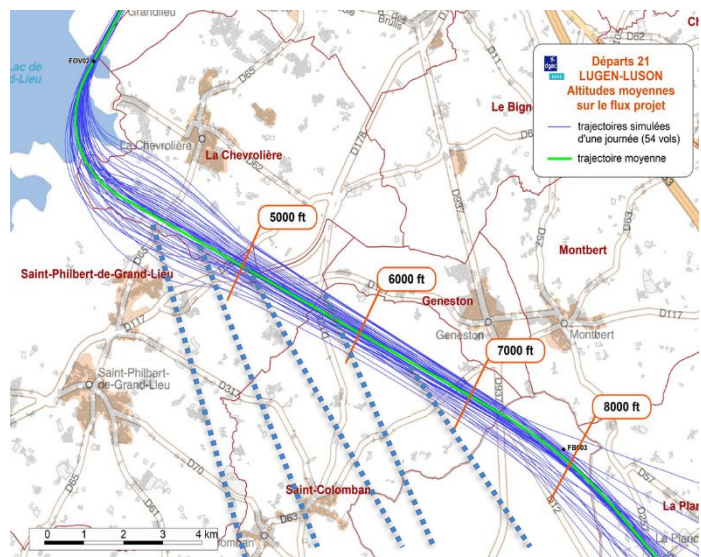
Sylvain DEMARET indique que les stations de bruit sont des appareils homologués et fiables. Les stations de bruit ne resteront pas en place après l'expérimentation. Ces appareils sont en nombre limité et utilisés pour des mesures dans toute la France.

Un participant demande s'il est possible d'imaginer une diminution drastique du bruit généré par les avions dans le temps.

Sylvain DEMARET précise que les nouvelles flottes en service à Nantes sont déjà moins bruyantes que les précédentes générations. Avec les progrès technologiques, les avions seront de moins en moins bruyants.

Un participant note que les sorties de trajectoire représentées sur la carte de la DGAC (cf. ci-contre) vont toutes en direction du sud et se demande si elles ne pourraient pas également partir vers le nord.

Sylvain RICQ rappelle que cette trajectoire correspond aux vols en direction du sud-est. Donc les sorties sont autorisées en direction du sud pour permettre des trajectoires plus directes vers la destination finale.



Une habitante cite le rapport d'activité 2021 de l'ACNUSA, qui indique avoir dressé 7 procès-verbaux sur l'aéroport de Nantes concernant des problèmes de non-respect de trajectoires. Elle en déduit que les consignes des contrôleurs aériens sont bien respectées sur cet aéroport et que la modification de trajectoire envisagée devrait être bien respectée si elle est mise en place.

Un participant demande quand seront présentés les résultats de l'expérimentation et par quel biais. Il estime qu'il y a eu très peu de publicité pour la présente réunion et espère qu'il y en aura plus par la suite. Sylvain DEMARET indique que les résultats seront présentés à la CCE (Commission consultative de l'environnement) d'ici de la fin de l'année, puis mis en ligne sur le site internet du projet.

Un participant demande à partir de quelle hauteur il est considéré qu'on n'est plus gêné par un avion. Sylvain RICQ répond qu'il est difficile de définir une hauteur dans l'absolu, car le niveau de gêne dépend de plusieurs facteurs, notamment du type d'appareil et de sa poussée moteur. Mais à titre d'exemple, on peut considérer que la gêne est déjà moins importante pour les vols qui survolent Geneston au-dessus de 2000 m.

Karine PAVIZA, maire de Geneston, remercie l'ensemble des participants pour leur écoute et leur bienveillance durant les échanges. Elle estime que ce temps d'échange était important pour comprendre l'intérêt de la modification de trajectoire. La mairie de Geneston devrait pouvoir accompagner ses collègues de La Chevrolière dans cette démarche sans en subir trop les conséquences. Karine PAVIZA rappelle qu'elle participera à la CCE à la fin de l'année et sera très attentive au non-dépassement des seuils de bruit pour sa commune, qui n'était pas dans le dernier PEB (Plan d'exposition au bruit). Elle confirme que les délais étaient courts pour prévenir de la tenue de la réunion, mais elle avait le souhait d'organiser le temps d'échange rapidement pour éviter des inquiétudes liées à l'installation de la station de mesure sur sa commune. Elle remercie la DGAC et tous les participants.