



EXTRAIT DU REGISTRE DES DELIBERATIONS DU CONSEIL MUNICIPAL

Séance du 15 septembre 2025

L'an deux mille vingt-cinq, le quinze septembre à vingt heures, le Conseil municipal de la Commune de SAINT-AIGNAN DE GRAND LIEU dûment convoqué, s'est réuni en session ordinaire, Salle du Conseil, sous la présidence de Monsieur Jean-Claude LEMASSON, Maire.

Date de convocation du Conseil municipal : Le 9 septembre 2025

Nombre de conseillers :

en exercice : 27
présents : 20
votants : 26

PRÉSENTS : Jean-Claude LEMASSON, Maire

Hélène HAZLEWOOD, Xavier SANDMEYER, Joëlle DEUTSCHLER, Éric AÏT-KACI, Valérie LIEPPE de CAYEUX, Patrick NAGARD, Adjoins,
Daniel COUTANT, Sylvie GOUJON, Frédéric CHAUCHET, Jérôme BRIZARD, Gaël CHOCTEAU, Véronique BAYLE, Alexandra EVAÏN, Gwenaëlle GUINGUENE, Ronan GOBIN, Damien PHILIPON, Valérie DOUILLARD, Anthony BOUCARD, Ludivine RELION, conseillers municipaux.

EXCUSÉS :

Martine POTIER ayant donné pouvoir à Joëlle DEUTSCHLER, Bruno BABIN ayant donné pouvoir à Hélène HAZLEWOOD, Isabelle KOUASSI ayant donné pouvoir à Gaël CHOCTEAU, Pierre CORRE ayant donné pouvoir à Jean-Claude LEMASSON, Gwenaëlle HERVE ayant donné pouvoir à Valérie DOUILLARD, Anastasia BRIAND ayant donné pouvoir à Xavier SANDMEYER.

ABSENTS : Denis MAROT

2025/069 - AEROPORT – PROJET DE PLAN D'EXPOSITION AU BRUIT AVIS

Domaine : 8.8.3

Rapporteur : Monsieur le Maire

Le bruit généré par les avions constitue une source de nuisance importante pour les riverains des aérodromes.

Ces nuisances sont classées comme pollution par le Conseil National du Bruit.

Pour anticiper ces pollutions dans les zones concernées, la loi du 11 juillet 1985 a instauré le Plan d'Exposition au Bruit (PEB). Cet outil d'urbanisme permet de prévenir les conflits d'usage entre développement urbain et activité aéroportuaire. En encadrant le droit à construire autour des aérodromes en fonction des niveaux d'exposition au bruit, le PEB vise à éviter l'implantation de nouveaux logements ou équipements sensibles dans des zones où les nuisances sonores sont, ou seront à l'avenir, significatives. Ce plan est complété, selon les directives européennes, d'outils tels que les Cartes Stratégiques de Bruit (CSB) et Plan de Protection du Bruit dans l'Environnement (PPBE).

Le PEB est établi par l'État, représenté par le Préfet de département, en lien avec la Direction générale de l'aviation civile (DGAC) et les collectivités concernées. Il est **obligatoire pour les aérodromes accueillant un volume de trafic important** dont les nuisances acoustiques justifient un encadrement de l'urbanisation future.

le PEB comprend deux documents techniques complémentaires :

- un **rapport de présentation** qui précise les objectifs poursuivis par le PEB et présente notamment les hypothèses de trafic qui sous-tendent son élaboration ainsi que ses incidences potentielles sur l'environnement ;
- une **carte**, à l'échelle 1 /25 000, sur laquelle sont identifiées différentes zones classées en fonction de l'intensité décroissante du bruit selon la valeur d'indice L_{den} .

Le calcul de l'indice L_{den} autour d'un aéroport permet de tracer des courbes (en reliant les points avec un même indice L_{den}) qui délimitent les quatre zones suivantes :

- la **zone de bruit fort A** est la zone comprise à l'intérieur de la courbe d'indice L_{den} 70 ;
- la **zone de bruit fort B** est la zone comprise entre la courbe d'indice L_{den} 70 et la courbe d'indice L_{den} 62 ;
- la **zone C de bruit modéré** est la zone comprise entre la limite extérieure de la zone B et la courbe correspondant à une valeur de l'indice L_{den} choisie entre 57 et 55 ;
- la **zone D** est la zone comprise entre la limite extérieure de la zone C et la courbe d'indice L_{den} 50 – zone obligatoire pour les seuls aérodromes relevant du champ de l'article 360 du

044-214401507-20250915-DEL 2025_069-DE
Date de publication : 16/09/2025

code des transports.

A chaque zone, correspondent des servitudes d'urbanisme particulières (limitation voire interdiction de construction d'habitation ou d'équipements publics)

Les indices Lden (Level Day-evening-night) représentent le niveau d'exposition totale au bruit. Ils résultent d'un calcul pondéré qui prend en compte des niveaux sonores moyens sur une année pour chacune des trois périodes (jour, soir, nuit). Ils ne font pas ressortir les événements sonores les plus bruyants.

Concernant la plateforme aéroportuaire de Nantes Atlantique, le PEB actuel date de septembre 2004. Il a remplacé le premier PEB de l'aéroport, établi en 1993 et reposait sur les hypothèses de développement du trafic et de la flotte alors en vigueur, dans un contexte marqué par le projet de transfert de l'aéroport vers le site de Notre-Dame-des-Landes.

Après la décision d'abandon du contrat en cours pour la partie création de Notre-Dame-des-Landes et à l'issue de la concertation menée de mai à juillet 2019, l'élaboration d'une nouvelle carte de bruit intégrant les engagements de l'État s'est avérée nécessaire. En octobre 2021, le préfet a porté à la connaissance (PAC) des communes concernées cette nouvelle carte. Elle intègre les caractéristiques du projet de réaménagement de l'aéroport, avec notamment la mise en place d'un couvre-feu en programmation, le décalage des seuils d'atterrissage des avions en pistes 03 & 21 et la trajectoire en double approche pour les atterrissages par le nord (21).

Depuis 2021, les communes se réfèrent désormais à la fois au PEB en vigueur et à la nouvelle carte pour l'instruction des autorisations d'urbanisme.

Ce Porter à Connaissance (PAC), comme le PEB de 2004 sont désormais obsolètes du fait de :

- L'évolution du trafic
Le PEB de 2004 repose sur des hypothèses de trafic et une composition de flotte qui ne correspondent plus à la situation actuelle ni aux perspectives de moyen et long terme.
- L'évolution des trajectoires
Depuis 2004, certaines trajectoires ont été modifiées en raison d'évolutions techniques ou de nouvelles règles imposées à l'échelle nationale ou européenne.

Le Préfet a donc pris la décision le 21 mars 2025 de réviser le PEB. Il a saisi la Commission Nationale du Débat Public et organisé une concertation préalable du 23 juin au 25 septembre 2025 (interrompue entre le 16 juillet et le 15 août). Le dossier de concertation est disponible sur le site du réaménagement <https://www.reamenagement-nantes-atlantique.fr/informer/les-actualites/participez-concertation-prealable-revision-du-plan-dexposition-bruit-peb> et les habitants et acteurs du territoire sont invités à y contribuer. L'Etat organise également des webinaires et des permanences d'information dans les communes, notamment le 3 septembre dernier à Saint-Aignan de Grand Lieu.

Cette concertation permettra la réalisation d'un avant-projet qui sera soumis à la Commission Consultative de l'Environnement (CCE), notamment concernant les indices Lden des zones B et C, en novembre 2025. L'approbation du PEB est prévue pour début 2027 après avis des différentes instances et collectivités et une enquête publique.

Comparaison des hypothèses de trafic :

PEB 2004	PAC 2021	Concertation 2025
75.000 mouvements en 2010	80.396 mouvements en 2040, dont 77.396 mouvements commerciaux	65.594 mouvements en 2040 dont 63.217 mouvements commerciaux
Zone A : 70 dB, Zone B : 65 dB Zone C : 57 dB Zone D : 50 dB	Zone A : 70 dB Zone B : 62 dB Zone C : 55 dB Zone D : 50 dB	Zone A : 70 dB (légal) Zone B : entre 65 et 62 dB Zone C : entre 57 et 55 dB Zone D : 50 dB (légal)

Le 11 juillet 2025, la Présidente de Nantes Métropole et les 24 Maires ont adressé un courrier au Préfet pour faire connaître leurs attentes relatives à ce PEB sur le fondement du socle métropolitain sur le devenir de la plateforme de l'aéroport Nantes atlantique.

La durée de vie d'un PEB est normalement de 10 à 12 ans car il prend en compte des évolutions de trafic à court/moyen terme, il est donc nécessaire de repositionner un plan de 2004 devenu obsolète. De plus, l'évolution des engagements de l'Etat - abandon du projet d'allongement de la piste et de la double approche au profit de la trajectoire satellitaire dite RNP-AR pour l'atterrissage face au sud - nécessite effectivement d'actualiser le PAC de 2021.

Accusé de réception en préfecture
044-214401507-20250915-DEL2025_069-DE
Date de réception préfecture : 18/09/2025

A Saint-Aignan de Grand Lieu, les modélisations montrent que les zones du PEB vont se resserrer mais s'allonger vers le Sud et donc englober une part importante du bourg jusqu'alors en zone C excepté partiellement le secteur de la Garotterie.

En effet, selon les courbes Lden retenues, l'enveloppe de la zone B pourrait couvrir au-delà de l'église et Saint-Rachoux, et de la rue des Frères Rousseau à La Pavelle (4 rue du Pressoir).

Si la vocation du PEB est de protéger les populations en modifiant le droit des sols pour ne pas exposer davantage de populations aux nuisances sonores, celles-ci risquent de s'aggraver pour les résidents des espaces urbains déjà constitués. Aussi, il apparaît clairement qu'au-delà des trajectoires et du renouvellement des flottes considérés dans les hypothèses de modélisation des impacts, la seule variable d'ajustement qui permette de protéger la santé des populations est le volume du trafic à long terme. Et Nantes-Atlantique ne saurait être Notre Dame des Landes.

Le nombre de passagers en 2024 a quasiment retrouvé le niveau de 2019 : 7 millions. La dynamique est telle que le nombre de mouvements a augmenté de près de 27% en 4 ans pour atteindre près de 60.000 vols dont plus de 50.000 vols commerciaux en 2024 sur l'aéroport de Nantes Atlantique. Cependant, le nombre de passagers de 2019 a été quasiment atteint en 2024 avec environ 20% de vols commerciaux en moins, ceci étant dû à un emport moyen plus important. Cette tendance se vérifie au premier semestre 2025.

Les prévisions de trafic considérées dans ce PEB, à savoir plus de 61.000 vols à horizon 2033 et près de 66.000 en 2040 ne sont pas acceptables. La localisation singulière de la plateforme doit être prise en compte et le trafic régulé afin d'être proportionné aux nuisances générées.

Pour autant, les hypothèses proposées par la DGAC bien qu'inférieures à celles retenues pour le PEB de 2004 ajoutées des conséquences « numériques » d'un couvre-feu, organisent une enveloppe de protection plus invasive pour le sud de la commune. Que doit-on en conclure ? Que les évolutions technologiques en 20 ans ne permettraient pas de réduire les pollutions acoustiques ? Qu'en sera-t-il alors de celles annoncées ?

Ces prévisions doivent être assorties des hypothèses de trafic par période et tranches horaires (jour, soirée, nuit) avec les informations des indicateurs de puissances acoustiques ou EPNdB des aéronefs envisagés. Cette transparence des données prises en compte est essentielle, et est assurée par la CNDP.

Par ailleurs, la répartition du trafic en atterrissages entre les pistes 21 & 03 est annoncée évolutive entre 2024 & 2040, de 33/67% à 50/50% ; au vu de la très proche localisation du seuil de piste en 03 du bourg de la commune de Saint-Aignan de Grand Lieu, 2040 est une échéance trop lointaine, cette répartition à 50/50% entre les deux approches doit coïncider avec l'échéance annoncée en 2032 de l'équipement des aéronefs pratiquant Nantes Atlantique pour une approche RNP AR (guidage satellitaire) en 21.

La protection de la santé des riverains doit être prioritaire. Donc les indices souhaités pour chaque zone doivent être les plus protecteurs :

- Zone A : supérieure ou égale à 70 Lden.
- Zone B : 62-70 Lden
- Zone C : 55-62 Lden
- Zone D : 50-55 Lden

D'autres indicateurs doivent aussi être mobilisés pour mesurer plus finement la réalité des nuisances ressenties et vécues par les habitants exposés, et notamment les indicateurs de puissance acoustique.

Par ailleurs, l'OMS préconise de retenir un Lden 45 en enveloppe de protection maximale. Plus que la répétition des émergences de bruit, ce sont les puissances acoustiques auxquelles les populations sont exposées qui génèrent des conséquences pour la santé.

Enfin, pour que l'aménagement du territoire ne soit pas contraint par un trafic hors de contrôle, les situations spécifiques doivent être appréhendées. Des mesures particulières doivent être prises pour le bourg de Saint-Aignan de Grand Lieu qui intègre pour partie la zone B du futur PEB et les établissements sensibles que sont les établissements socio-éducatifs.

Le Conseil municipal, après avoir entendu l'exposé du rapporteur, et en avoir délibéré,

- **Invite** à l'unanimité la population à participer à la concertation
- **Dit** à l'unanimité que l'avis de la commune de Saint-Aignan de Grand Lieu sur le projet de révision du PEB soumis à concertation se décline en 6 points :
 1. Traduire la notion de nuisance sonore en pollution sonore selon le classement du conseil National du Bruit;

044-214401507-20250915-DEL2025_069-DE
Date de réception préfecture : 18/09/2025

2. Retenir les indices les plus protecteurs pour les zones B & C ;
 3. Aller au-delà de la réglementation et retenir la valeur Lden 45 en limite externe de la zone D selon les recommandations de l'OMS ou organiser une enveloppe complémentaire assortie de préconisations de traitement acoustique des habitations ;
 4. Fournir le détail des hypothèses de trafic par période et tranche horaire (jour, soirée, nuit) avec les informations des indicateurs de puissances acoustiques ou EPNdB des aéronefs envisagés ;
 5. Elaborer les cartes de bruit jour/soir/nuit, court, moyen, long terme, par saison aéronautique été/hiver.
 6. Organiser le trafic commercial (voyageurs et fret) dans l'enveloppe Nord-Sud du PEB de septembre 2004 afin de ne pas affecter davantage le bourg de la commune et son aménagement urbain ;
 7. Prendre en compte la réalité de la localisation urbaine de l'infrastructure :
 - a. Organiser et prendre en compte une répartition 50/50% pour les atterrissages en QFU 03 & 21 dès 2032, échéance retenue pour l'équipement des aéronefs en guidage satellitaire (RNP AR) ;
 - b. Sortir des schémas théoriques de l'Organisation de l'Aviation civile internationale (OACI) de prise de mesures des marges acoustiques (EPNdB) et adopter de manière complémentaire un indicateur qui mesure les puissances acoustiques auxquelles les populations sont réellement exposées.
 - c. Prendre en compte son accessibilité viaire contrainte et saturée qui limite naturellement le nombre de voyageurs.
 - d. Organiser le volume du trafic pour le contenir à long terme, ainsi que les pollutions qui en résultent et permettre ainsi un aménagement du territoire équilibré sur le long terme.
- **Autorise** à l'unanimité Monsieur le Maire à prendre toutes les mesures nécessaires à l'exécution de la présente délibération, et notamment déposer cet avis dans le cadre de la concertation en cours.

Le secrétaire,
Frédéric CHAUCHET



A Saint-Aignan de Grand Lieu
Le 15 septembre 2025

Le Maire,
Jean-Claude LEMASSON

