



**MINISTÈRE  
DE LA TRANSITION  
ÉCOLOGIQUE  
ET DE LA COHÉSION  
DES TERRITOIRES**

*Liberté  
Égalité  
Fraternité*



# Projet de modification de trajectoire de certains départs de Nantes pour éviter le survol de la commune de La Chevrolière



**MINISTÈRE  
DE LA TRANSITION  
ÉCOLOGIQUE  
ET DE LA COHÉSION  
DES TERRITOIRES**

*Liberté  
Égalité  
Fraternité*



# **PRÉSENTATION DES INTERVENANTS:**

**DSAC/O : SYLVAIN DEMARET, JACQUES LECHNER**

**DSNA/SNA/O : SYLVAIN RICQ, BEATRICE LEBLOND**



**MINISTÈRE  
DE LA TRANSITION  
ÉCOLOGIQUE  
ET DE LA COHÉSION  
DES TERRITOIRES**

*Liberté  
Égalité  
Fraternité*



## ORDRE DU JOUR

- 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



**MINISTÈRE  
CHARGÉ  
DES TRANSPORTS**

*Liberté  
Égalité  
Fraternité*



# 1/ PRÉSENTATION DE LA DEMANDE



## 1 - Présentation de la demande de la commune de La Chevrolière

Une modification des trajectoires de décollage de certains départs de Nantes a été demandée par le maire de la commune de La Chevrolière (avant la concertation de 2019).

À l'issue de la concertation publique préalable au réaménagement de l'aéroport de Nantes-Atlantique, l'État s'est engagé, à la demande du maire, à étudier la modification des trajectoires des décollages face au sud pour éviter le survol de la commune de La Chevrolière.

Ce point est inscrit comme une action supplémentaire de mesure de réduction de bruit dans le PPBE de Nantes et fait partie des 31 mesures suivies par l'État dans le cadre du réaménagement de Nantes.

## 2- Flux de vols concernés

La commune de La Chevrolière est survolée par deux flux de départs en configuration de décollage face au SUD :



Ces flux représentent de l'ordre de 80% des départs en décollage face au sud

Pour 40 % à destination du nord-est de Nantes  
**Pour 60 % à destination du sud-est de Nantes**



Périmètre du projet



**MINISTÈRE  
CHARGÉ  
DES TRANSPORTS**

*Liberté  
Égalité  
Fraternité*



## 2/ DÉMARCHE DU PROJET



## 10 mars 2022 : Avis favorable de la Commission Consultative de l'environnement (CCE) avec la démarche suivante

- 1. Une phase d'expérimentation**
- 2. Une campagne de mesures de bruit avant et après modification des trajectoires**
- 3. Un bilan d'expérimentation**
- 4. Une décision de poursuivre ou non**
- 5. Une procédure soumise à enquête publique**
- 6. Une décision de mise en œuvre ou non**





**MINISTÈRE  
CHARGÉ  
DES TRANSPORTS**

*Liberté  
Égalité  
Fraternité*



## 3/ PRÉSENTATION DU PROJET DE MODIFICATION

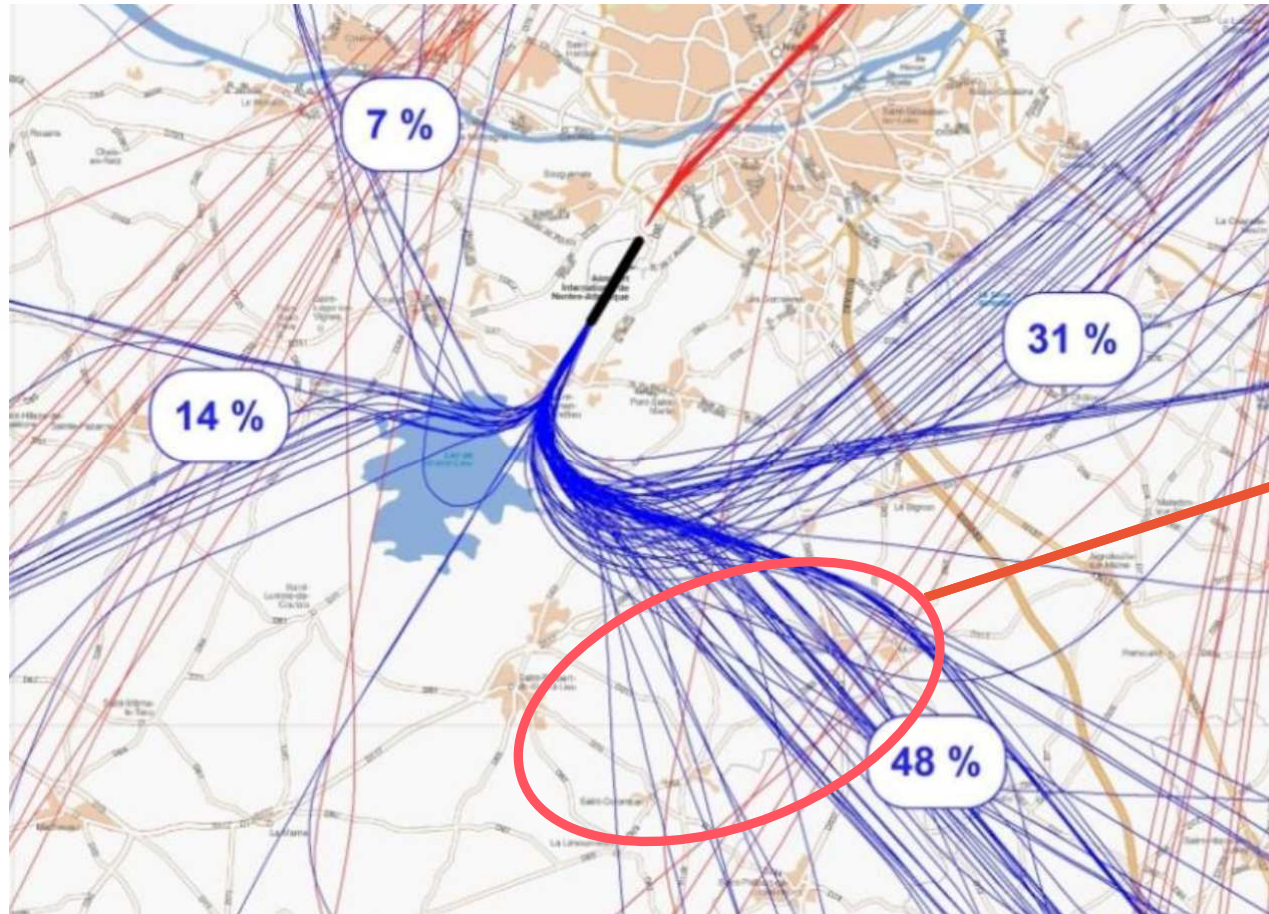


**Un projet**

**Deux modifications :**

- **la procédure de départ\***
- **les consignes des contrôleurs aérien.**

\* Les avions au décollage suivent une procédure de départ normalisée qui conduit au suivi d'une trajectoire

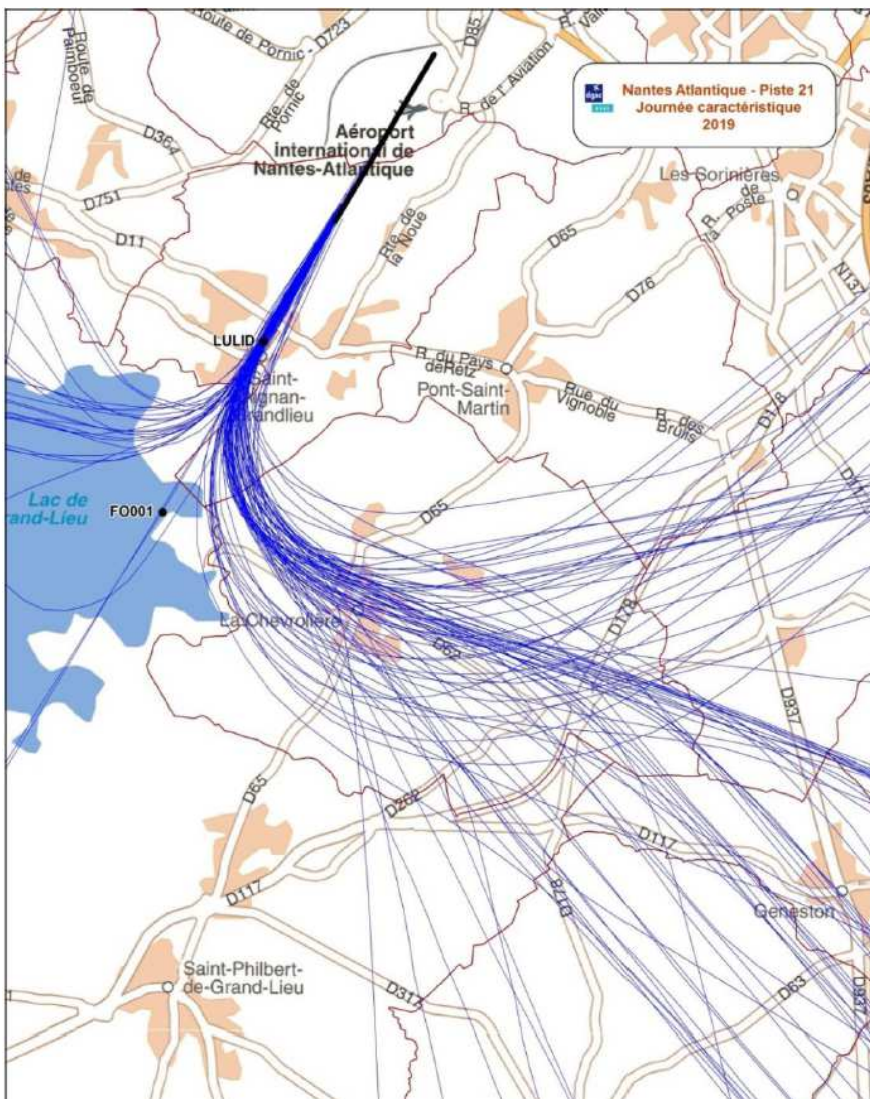


Flux de vols  
concerné par  
le projet de  
modification

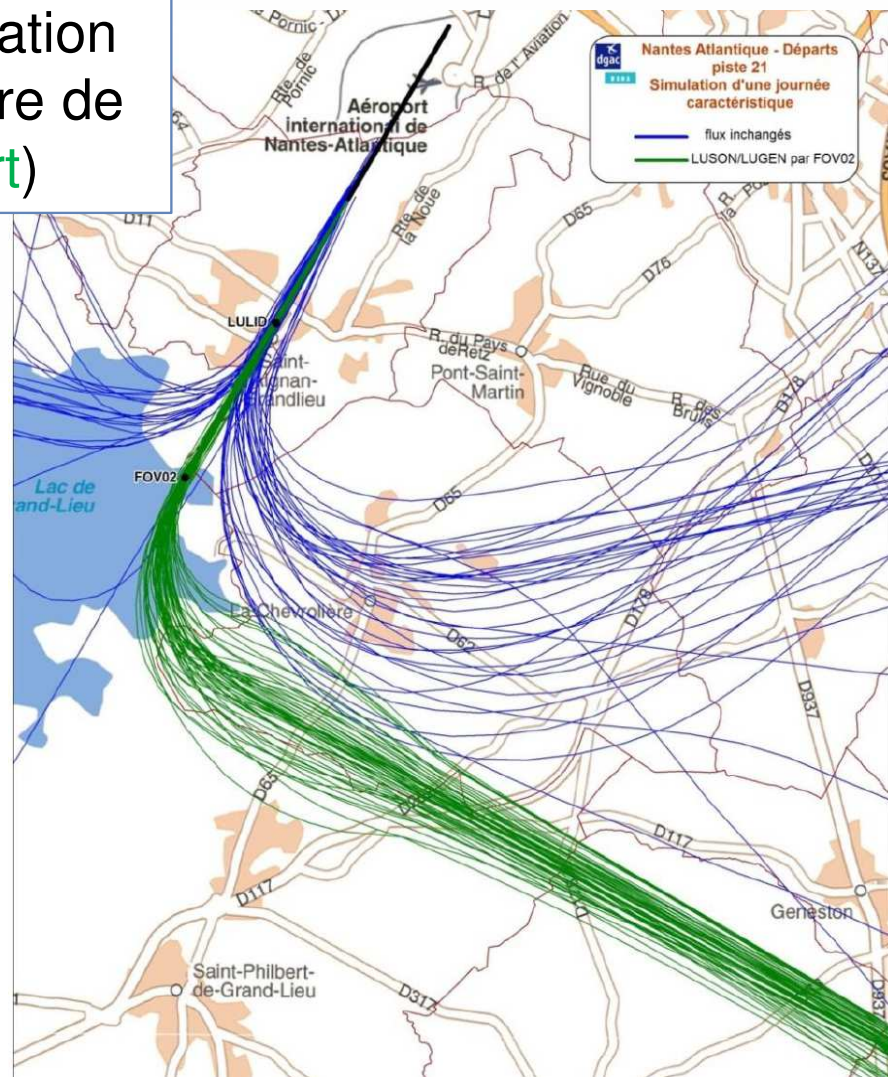
Typologie avion  
sur ces départs :  
majoritairement  
A319 et A320  
(58%)

Flux de la journée caractéristique 2019 pour le QFU 21 : 04 octobre 2019.

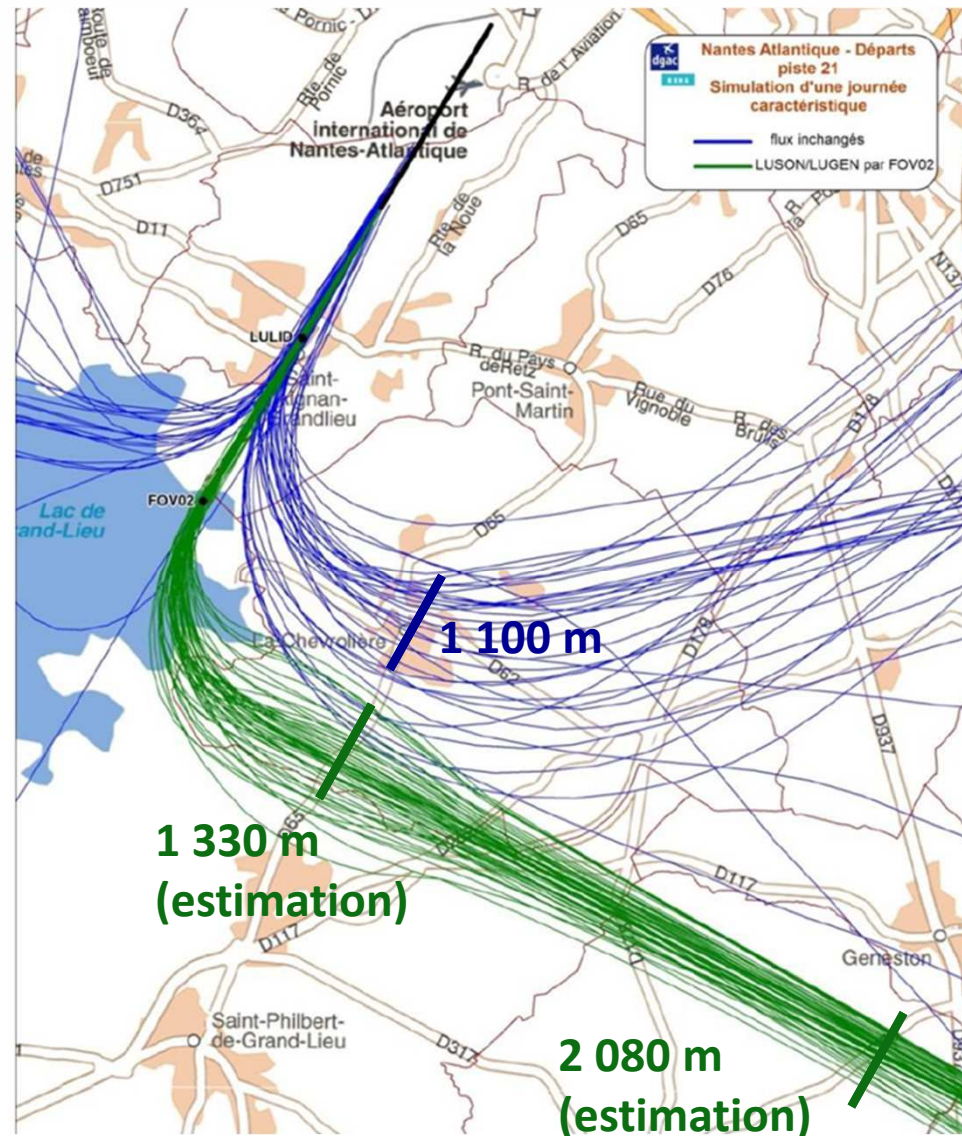




Après modification  
de la procédure de  
départ (en vert)



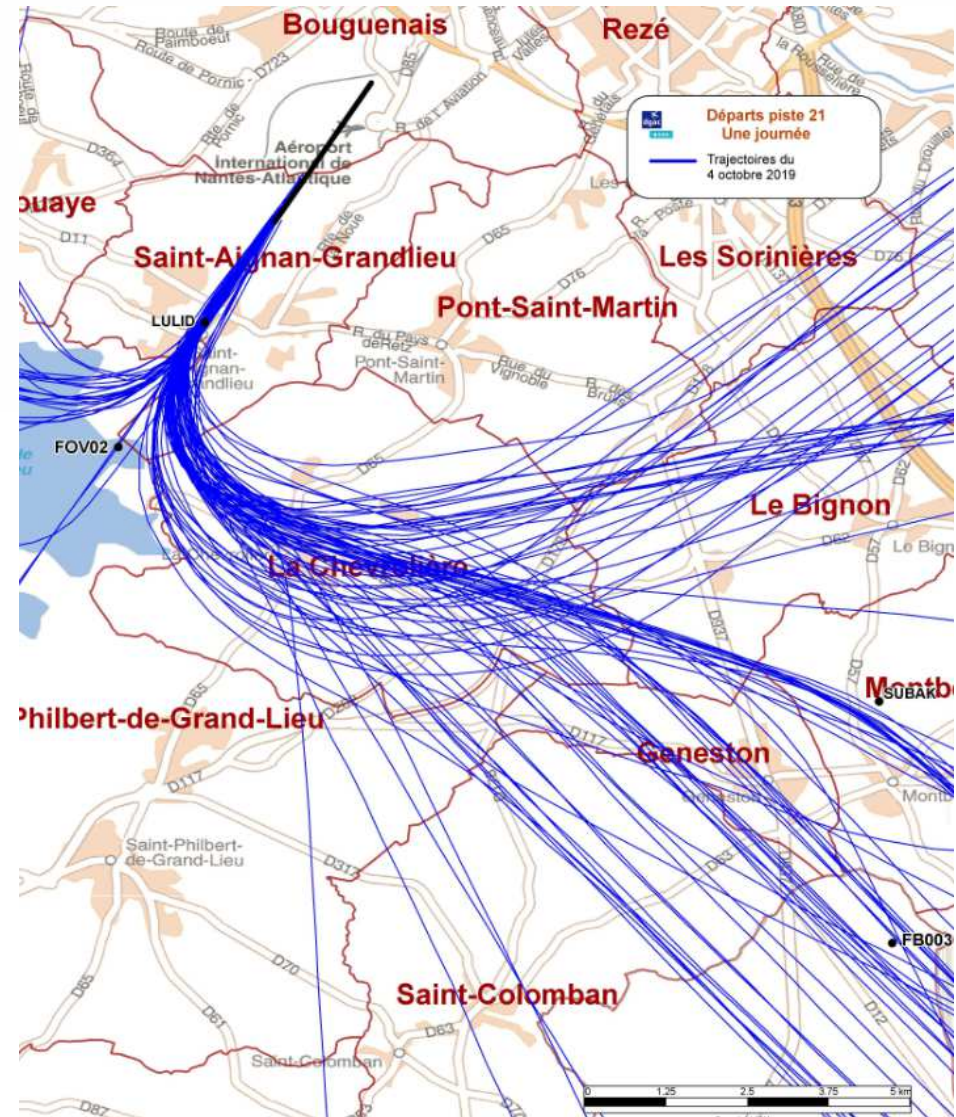
Altitudes de survol observées  
(bleu) et estimées pour le projet  
(en vert).





Actuellement, les avions peuvent être autorisés par les contrôleurs à ne pas suivre la procédure de départs normalisée à partir de 3000ft d'altitude :

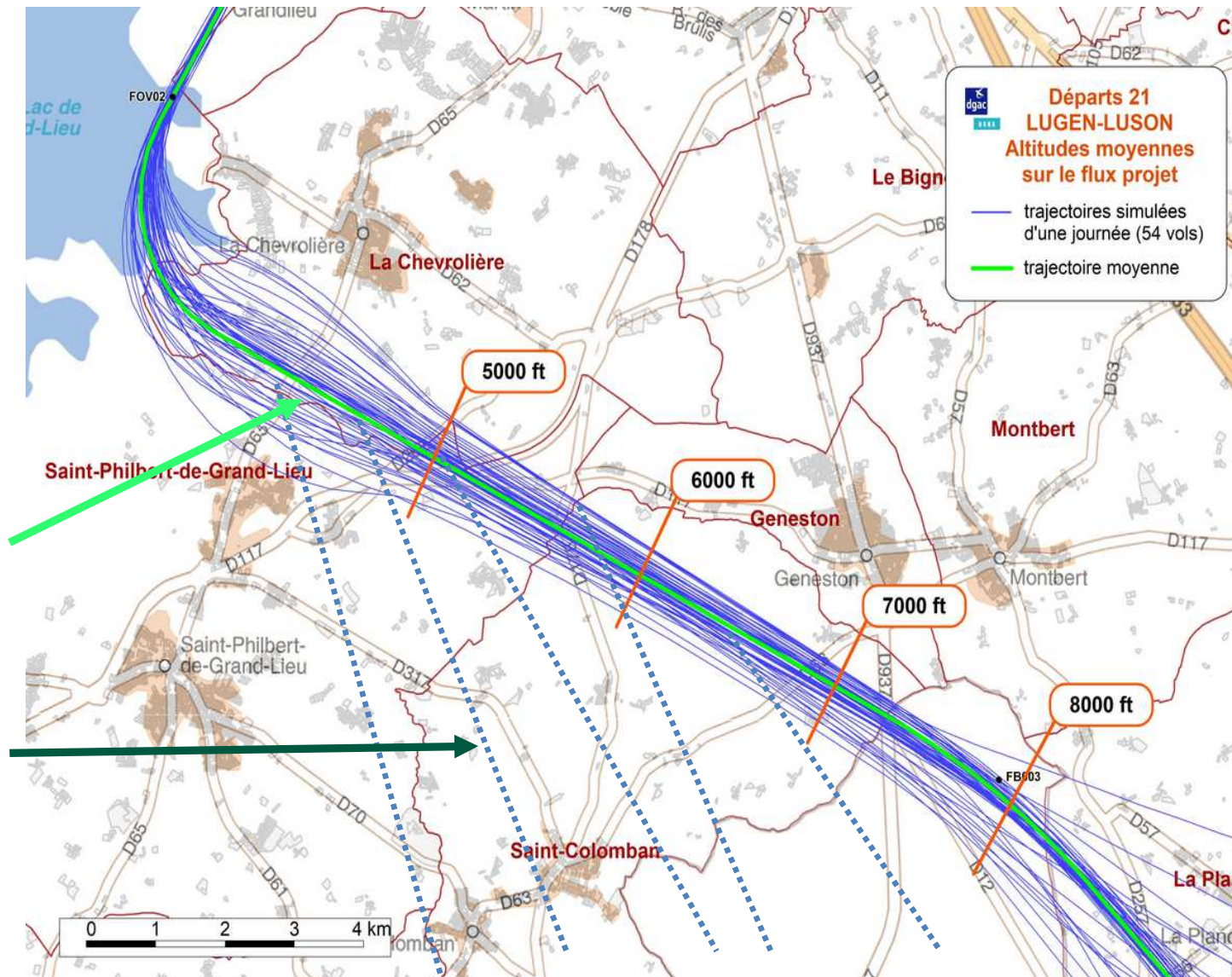
- pour raisons de **sécurité** ou **raccourcissements de trajectoires**.
- phénomène de **dispersion des trajectoires**



## Nouvelle consigne données aux contrôleurs :

- **Suivi de la procédure de départ normalisée**, sauf pour raison de sécurité, jusqu'à 2500 m d'altitude environ (FL 80)
- **Dispersion autour d'une trajectoire moyenne (en vert)** plus faible

Cependant la gestion des croisements Arrivées / départs imposeront des trajectoires « directes » avant le FL80.







**MINISTÈRE  
CHARGÉ  
DES TRANSPORTS**

*Liberté  
Égalité  
Fraternité*



# 3/ PRÉSENTATION DE L'ÉTUDE D'IMPACT CIRCULATION AÉRIENNE





## Contenu de l'EICA

L'Étude d'Impact de la Circulation Aérienne (EICA) sur l'environnement est réalisée en conformité avec un guide méthodologique validé par l'Autorité de Contrôle des Nuisances Aéroportuaires (ACNUSA). Elle comprend en particulier :

1. Une analyse d'impact « Visuel » :
  - Une cartographie des populations « impactées » par une certaine densité de survol (indicateur « 30 survols / j ») avant et après les modifications.
2. Une analyse d'impact « Sonore » :
  - Une comparaison des populations « impactées » par un certain niveau sonore (indicateurs NA65/25 et NA62/25) avant et après les modifications.

- L'étude a été réalisée en 2020 sur les données de trafic 2019
- Le nombre de vols de référence pour l'étude : **Nb Réf = 55 départs par jour.**  
=> 90 % des journées présentent moins de 55 départs par jour.
- Les analyse d'impact sont effectuées :
  - En situation « actuelle » : sur un ensemble de journées avec à minima 55 départs par jour.
  - En situation « projet » : les trajectoires simulées sont obtenues par déformation de trajectoires radar issues des journées précédemment citées.

## Impact « Visuel »

### Densité de survols (30 et + par jour)

Les populations à l'intérieur des courbes (avant et après modifications) sont survolées par au moins 30 vols par jour.

Les courbes sont réalisées en considérant tous les départs.

En mauve : le flux actuel (2019)

En vert : le flux simulé du projet

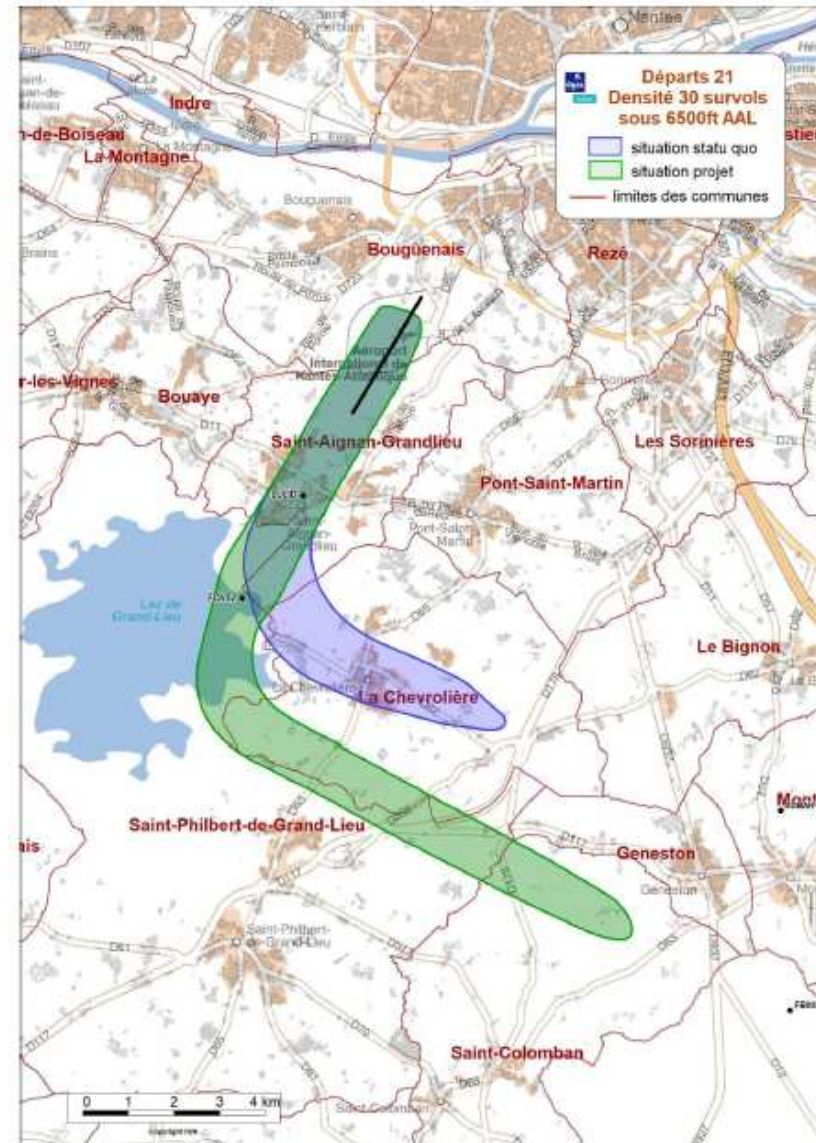


Figure 25 : Ensemble des départs - Densité 30 survols quotidiens (comparaison)

## Impact « Sonore »

### Courbes NA 65dB/25 et NA 62dB/25

Explications :

- la **courbe NA 65dB/25** englobe les zones pour lesquelles il y a au moins 25 survols/jour générant un bruit perçu au sol d'au moins 65 dB.
- la **courbe NA 62dB/25** englobe les zones pour lesquelles il y a au moins 25 survols/jour générant un bruit perçu au sol d'au moins 62 dB.
- 62 dB ~ 2 fois moins de volume sonore qu'à 65 dB.



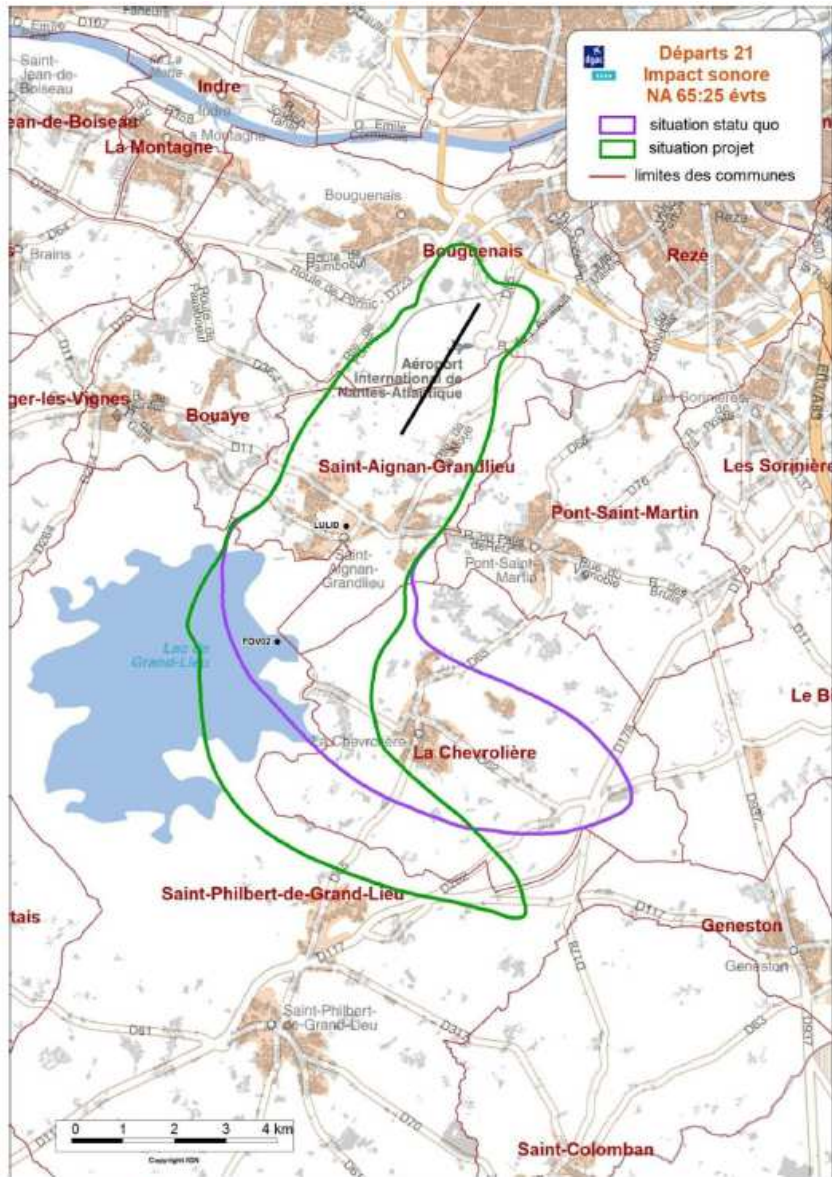


Figure 32 : Ensemble des départs piste 21 - NA65 :25 événements (comparaison)

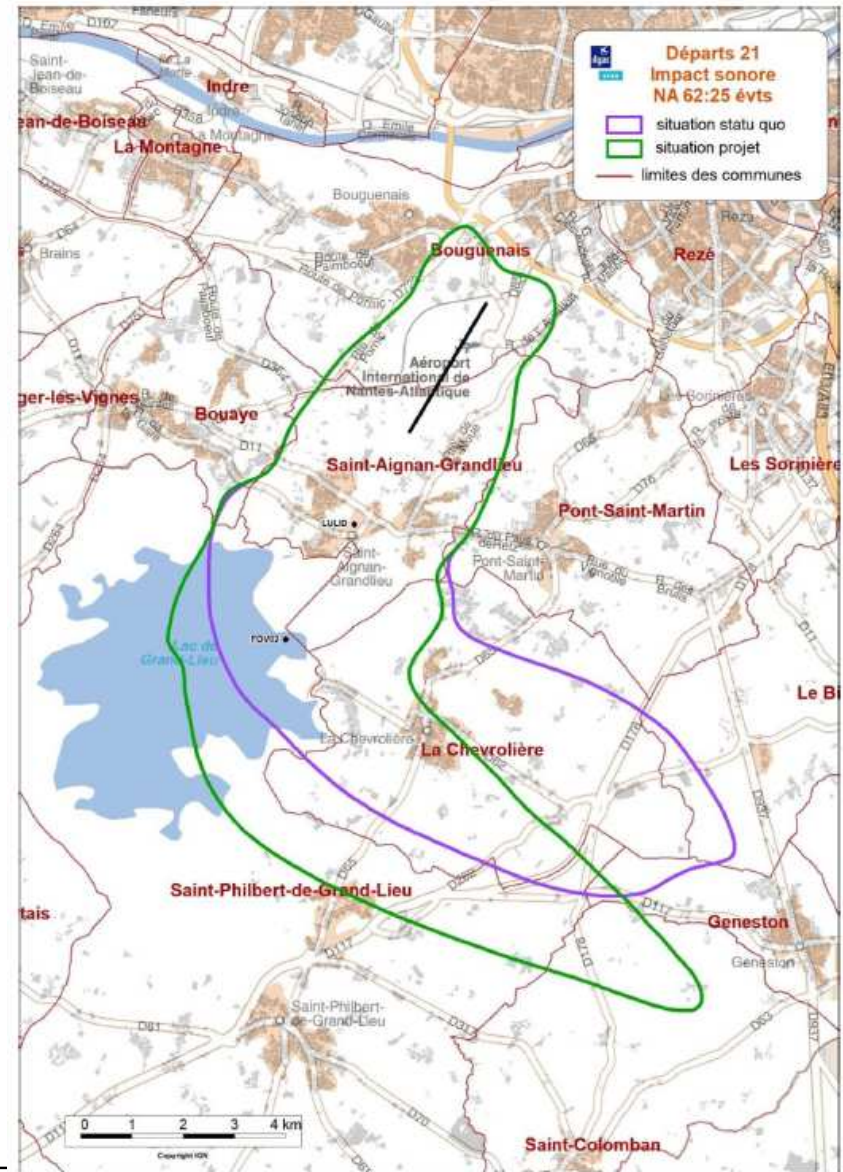


Figure 40 : Ensemble des départs piste 21 - NA62 : 25 événements (comparaison)

## COMPTAGE DE LA POPULATION

### dans le volume des courbes NA 65dB/25 : Bilan

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	7
	TOTAL	8476	5163	-3313

- 3000 personnes exposées  
 à un bruit modéré à fort

## COMPTAGE DE LA POPULATION

### dans le volume des courbes NA 62dB/25: Bilan

COMMUNE	INSEE	NA62:25		
		SITUATION ACTUELLE	PROJET	Différence
Bouaye	7997	39	70	31
Bouguenais	19609	945	945	0
Geneston	3688	87	89	2
La Chevrolière	5670	4748	3198	-1550
Le Bignon	3839	13	0	-13
Pont-Saint-Martin	6118	151	151	0
Saint-Aignan-Grandlieu	4004	3949	3946	-3
Saint-Colomban	3430	0	125	125
Saint-Philbert-de-Grand-Lieu	9113	48	449	401
	TOTAL	9979	8972	-1007

**-1000 personnes** exposées à  
 un bruit faible à modéré

## En résumé:

- Une réduction importante du nombre de personnes impactées par un bruit d'au moins 65 dB
- Une réduction significative du nombre de personnes impactées par un bruit d'au moins 62 dB
  
- Mais de nouvelles populations impactées par des nuisances sonores dans une zone située au nord du bourg de la commune de Saint Philbert de Grand Lieu, au sud de La Chevrolière et à Saint-Colomban





**MINISTÈRE  
CHARGÉ  
DES TRANSPORTS**

*Liberté  
Égalité  
Fraternité*



## 5/ STATIONS DE MESURE DE BRUIT

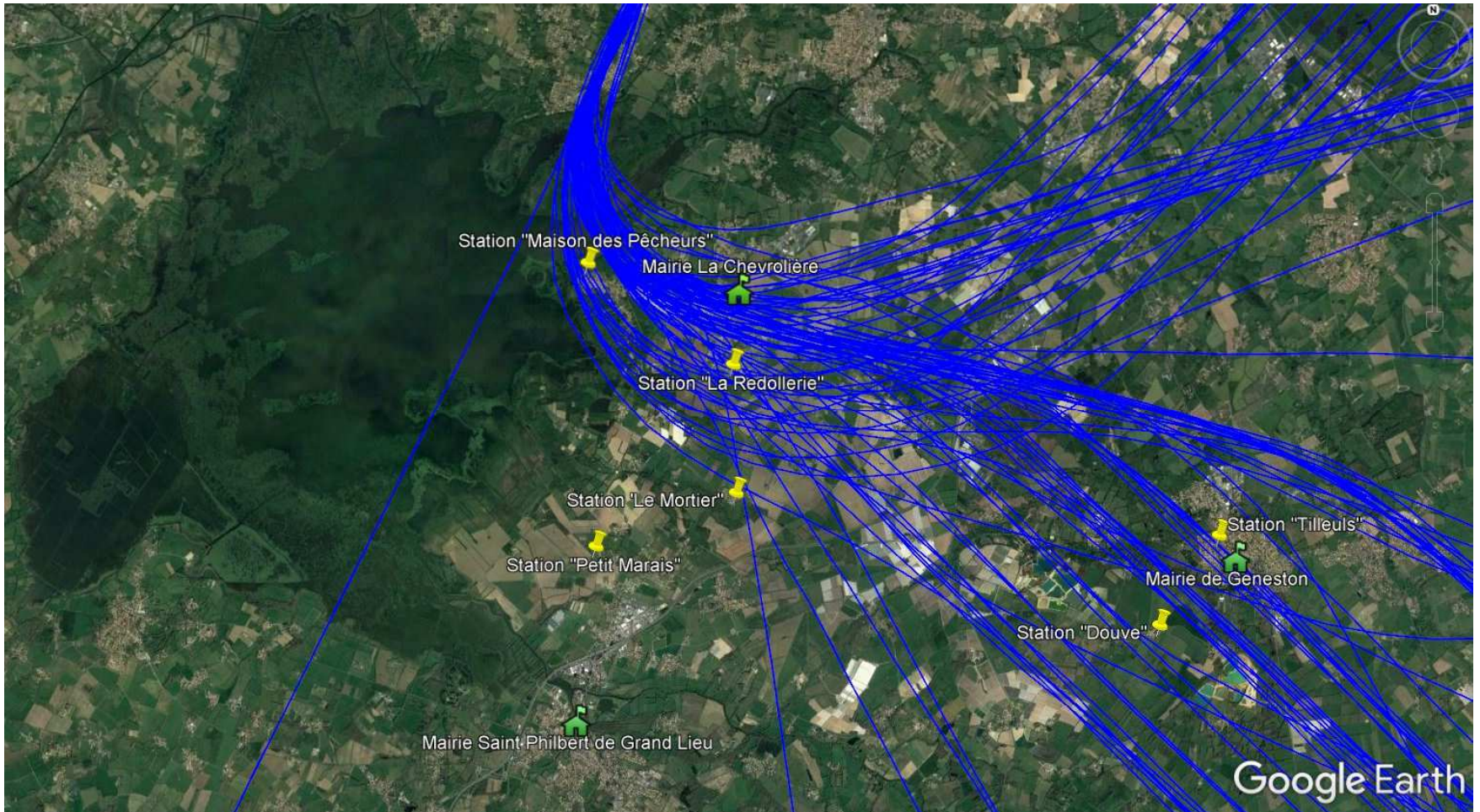


- 6 stations de mesure de bruit ont été positionnées
- Elles permettent l'enregistrement des niveaux de bruit
- Positionnement retenu en fonction des trajectoires actuelles et de leur évolution

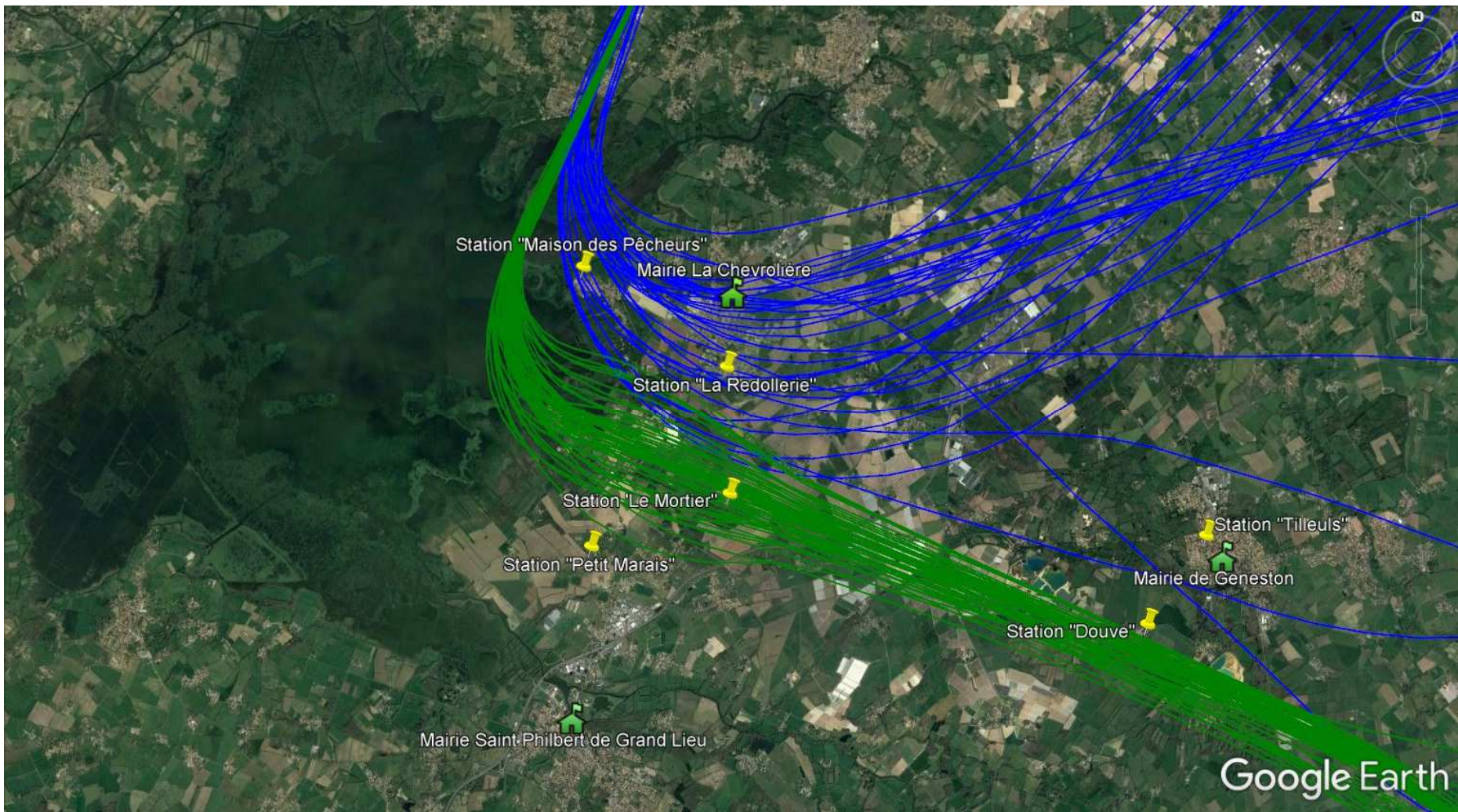
6 stations de  
mesure de bruit

Permettent  
l'enregistrement des  
niveaux de bruit

Positionnée en  
fonction des  
trajectoires  
actuelles et de leur  
évolution









**MINISTÈRE  
CHARGÉ  
DES TRANSPORTS**

*Liberté  
Égalité  
Fraternité*



## 6/ PLANNING DE MISE EN ŒUVRE



Étapes de la mise en œuvre du projet	
Présentation du projet aux maires des communes concernées	fait
Vote de la CCE sur l'expérimentation	10 mars 2022
Mesures de bruit avant modification	juillet/août 2022
Envoi pour publication de la documentation aéronautique	juin 2022
Publication des procédures modifiées	8 septembre 2022
<b>Expérimentation et mesures de bruit après modification</b>	<b>8 septembre – 8 novembre 2022</b>

Étapes de la mise en œuvre du projet	
Bilan de l'expérimentation présenté à la CCE	Décembre 2022
<b>Si avis favorable</b> , lancement de l'enquête publique ( <i>avec retour sur les anciennes trajectoires</i> )	T1 2023
Vote de la CCE et avis de l'ACNUSA après résultats de l'enquête publique	T1-T2 2023
Mise en œuvre définitives des nouvelles trajectoires	Été 2023





**MINISTÈRE  
CHARGÉ  
DES TRANSPORTS**

*Liberté  
Égalité  
Fraternité*



Merci de votre attention

