

Projet de décret relatif à l'enquête publique préalable à une modification de la circulation aérienne  
de départ et d'approche aux instruments pour les aérodromes mentionnés au I de l'article 1609  
quatervicies A du code général des impôts.

Consultation ouverte du 05/10/2020 au 26/10/2020 – 164 commentaires

**Commentaire 1 :**

« Non au survol de Nantes »

06/10/2020 à 10h24

**\*\* Non au survol du centre de Nantes \*\***

Le survol du centre n'est pas négociable pour l'écologie, le sanitaire et le sécuritaire.

Non au bruit des avions et à la pollution des hydrocarbures et des nanoparticules.

Après la Covid ne nous ajoutez des cancers du poumon, les troubles du sommeil et les dépressions nerveuses.

Le survol du centre ville et du site du futur CHU n'est pas acceptable !

**Commentaire 2 :**

« Non au survol de Nantes »

06/10/2020 à 10h25

**\*\* Non au survol du centre de Nantes \*\***

survol du centre n'est pas négociable pour l'écologie, le sanitaire et le sécuritaire.

Non au bruit des avions et à la pollution des hydrocarbures et des nanoparticules.

Après la Covid ne nous ajoutez des cancers du poumon, les troubles du sommeil et les dépressions nerveuses.

Le survol du centre ville et du site du futur CHU n'est pas acceptable !

**Commentaire 3 :**

« Non au survol de Nantes »

06/10/2020 à 11h04

**\*\* Non au survol du centre ville de Nantes \*\***

Non aux nuisances liées au survol du centre ville de Nantes (bruit, pollution, insécurité...)

**Commentaire 4 :**

« Non au survol de Nantes »

06/10/2020 à 11h06

**\*\* Non au survol du centre ville de Nantes \*\***

Non aux nuisances liées au survol du centre ville de Nantes (bruit, pollution, insécurité...)

**Commentaire 5 :**

« Non au survol de Nantes, seuil décibels non respectés »

13/10/2020 à 18h41 par président association DAUX Environnement

1. Cette modification ne règle pas la question fondamentale des impacts cumulés. Ce nouveau texte ne fait jamais référence à l'analyse des nuisances sonores d'une manière globale. En effet, quand une modification de trajectoire ne dépasse pas le seuil, mais s'ajoute à un flux d'avions existant, le seuil "global" peut-être dépassé. Si deux modifications de trajectoires ont lieu, l'une au dessus du seuil, l'autre en dessous, il faudrait prendre en compte la totalité des nuisances qui impacte vraiment les habitants.
2. 2- Pourquoi avoir choisi un seuil de 62 db? Pourquoi ne pas choisir les valeurs limites fixées par l'OMS ? L'OMS estime qu'un niveau sonore supérieur à 45 dB Lden est associé à des effets néfastes sur la santé, et 40 dB Lnight durant la nuit avec des effets néfastes sur le sommeil.

**Commentaire 6 :**

« Des questions restent sans réponses »

14/10/2020 à 11h30

**\*\* Des clarifications dans les enquêtes publiques autour des aéroports mais des oublis... \*\***  
C'est une avancée dans la prise en compte de la réalité des populations proches des aéroports, notamment dans les critères de choix des populations qui feront parties de l'enquête.

**Mais :**

Pas d'effet rétroactif (article 2) ??? J'habite à Daux (31700). Il y a eu une enquête publique en septembre et octobre 2019 sur le déplacement d'une trajectoire de décollage des avions de l'aéroport Toulouse Blagnac.

La populations, les associations ont réclamé des précisions et modifications et avons écrit au ministère plusieurs fois. Plusieurs de nos demandes, remarques sont dans ce projet de décret. Et nous devons avoir été les derniers à ne pas bénéficier de ces évolutions ? Alors que clairement nous avons fait évoluer les choses ?

Dans ce projet de décret ne sont toujours pas prises en compte les nuisances cumulées. En effet, quand une modification de trajectoire ne dépasse pas le seuil, mais s'ajoute à un flux d'avions existant, le seuil "global" peut-être dépassé. Si deux modifications de trajectoires ont lieu, l'une au dessus du seuil, l'autre en dessous, il faudrait prendre en compte la totalité des nuisances qui impacte vraiment les habitants.

Pourquoi avoir choisis le seuil de 62db et pas les 45db Lden préconisés par l'OMS ?

**Commentaire 7 :**

«Souhaite revoir le seuil des décibels »

14/10/2020 à 21h49

**\*\* Demande de rétroactivité \*\***

Bonjour

impactée par un changement de trajectoire post achat de ma maison je demande une application rétroactive de ces mesures et un seuil à 45 db comme le recommande l'OMS

**Commentaire 8 :**

15/10/2020 à 10H47

**\*\* approche scientifique \*\***

c'est simple une approche sensée (relevant du bon sens de la campagne mais qui apparemment se perd ) suppose la comparaison de l'avant modification à l'après modification et là on demande aux gens concernés ce qu'ils en pensent

**Commentaire 9 :**

15/10/2020 à 10h48

**\*\* approche scientifique \*\***

c'est simple une approche sensée (relevant du bon sens de la campagne mais qui apparemment se perd ) suppose la comparaison de l'avant modification à l'après modification et là on demande aux gens concernés ce qu'ils en pensent

**Commentaire 10 :**

15/10/2020 à 10h50

**\*\* approche scientifique \*\***

c'est simple une approche sensée (relevant du bon sens de la campagne mais qui apparemment se perd ) suppose la comparaison de l'avant modification à l'après modification et là on demande aux gens concernés ce qu'ils en pensent

**Commentaire 11 :**

15/10/2020 à 10h50

**\*\* approche scientifique \*\***

c'est simple une approche sensée (relevant du bon sens de la campagne mais qui apparemment se perd ) suppose la comparaison de l'avant modification à l'après modification et là on demande aux gens concernés ce qu'ils en pensent

**Commentaire 12 :**

« En faveur de la modification du décret »

15/10/2020 à 21h24

**\*\* Réponse à l'enquête publique préalable à la modification du décret de modification de la circulation aérienne aux instruments, de départs et d'approches des aéroports \*\***

Nous sommes en faveur de la modification du décret de modification de la circulation aérienne aux instruments de départs et d'approches des aéroports mentionnés au I de l'article 1609 quater viciés A du code général des impôts, dont celui de Nantes Atlantique figurant dans la liste.

Suite au renoncement du projet aéroportuaire de Notre Dames des Landes du 17 janvier 2018, l'état décide du réaménagement de l'aéroport proposant plusieurs alternatives à débattre selon le principe d'une concertation publique conduite de juin à juillet 2019 sous l'autorité de la CNDP.

Le 28 octobre 2019, L'Etat présentait en préfecture des Pays de la Loire, son projet de réaménagement de l'aéroport Nantes Atlantique, par son choix délibéré de conserver la piste orientée nord-sud.

L'Etat retient 2 approches distinctes par le nord, (la double peine) :

1. Une nouvelle trajectoire pour répondre à l'exigence de la mise en conformité des règles internationales et européennes de l'aviation civile, ayant pour conséquence le re-axage de l'approche par guidage satellite ILS, au-dessus du plein centre-ville de Nantes.
2. Le maintien de l'approche existante, déviée de 13 degrés obtenue par 2 dérogations précédentes en 2011 et en 2016, ce qui conduit l'Etat à réclamer une troisième dérogation dès 2021.

Ce choix des 2 trajectoires d'approches exposerait durablement le cœur de la ville de Nantes aux survols à basse altitude et aggraverait considérablement l'exposition aux nuisances sonores et aux pollutions atmosphériques aériennes des milliers d'habitants supplémentaires.

Par cette décision, l'Etat n'a repris, ni les recommandations des bilans de la concertation de la CNDP et de la DGAC, ni l'avis délibéré N°2018-114 du 24 avril 2019 du Commissariat Général à l'Environnement et au Développement Durable pointant un conflit entre la nécessité de réaménagement de l'aéroport dite capacitaire et sa mise en conformité selon les directives internationales et européennes de sécurité aérienne.

Compte-tenu des conséquences aggravantes de la décision du 28 octobre 2019, nous profitons de cette occasion, pour rééditer officiellement notre demande de réalisation des études d'impact sanitaires et environnementales. Celles-ci comporteront le Plan de Prévention des Bruits dans l'Environnement ainsi qu'un nouveau Plan d'Exposition aux Bruits ce dernier datant de 2003 est obsolète et les autres Plans de Protection de l'Atmosphère, le guide des autorisations des survols à basse altitudes pour les villes de plus de 250.000 habitants .

Nous demandons officiellement que la décision du 28 octobre 2019, ainsi que la Déclaration d'Utilité Publique soient suspendues à la restitution avec délibération de ces Etudes d'impact.

Nous nous appuyons ainsi sur l'avis du CGEDD N° 2018-114 du 24 avril 2019 précisant « Que la remise dans l'axe des trajectoires d'approche des avions par le nord fait partie intégrante de l'option de référence et ne peut être stipulée sans être démontrée, cette question nécessite d'être analysée plus finement »

Nous sommes convaincus qu'un autre réaménagement de Nantes Atlantique

doté d'une piste orientée Est/Ouest est possible, et s'impose afin de solutionner :

—La protection sanitaire du plus grand nombre de populations exposées aux nuisances notamment en évitant le survol des centres-villes de Nantes, Rezé, Bouguenais/couëts et SAGL

— La préservation de l'environnement notamment en évitant le survol des sites naturels classés Lac de grand Lieu, Erdre et l'estuaire de la Loire.

— La performance de notre économie régionale et la dynamique de nos bassins d'emploi notamment en préservant le développement de la zone D2A où se situe Airbus ses sous/traitants, les pôles de compétitivité EMC2 et d'enseignement l'UIMM sans oublier la connexion avec le pôle agro-alimentaire MIN de Rezé sud

**Commentaire 13 :**

« En faveur de la modification du décret »

15/10/2020 à 21h43

**\*\* Objet : Réponse à l'enquête publique préalable à la modification du décret de modification de la circulation aérienne aux instruments, de départs et d'approches des aéroports \*\***

Je suis en faveur de la modification du décret de modification de la circulation aérienne aux instruments de départs et d'approches des aéroports mentionnés au I de l'article 1609 quater viciés A du code général des impôts, dont celui de Nantes Atlantique figurant dans la liste.

Suite au renoncement du projet aéroportuaire de Notre Dame des Landes du 17 janvier 2018, l'Etat décide du réaménagement de l'aéroport proposant plusieurs alternatives à débattre selon le principe d'une concertation publique conduite de juin à juillet 2019 sous l'autorité de la CNDP.

Le 28 octobre 2019, en préfecture des Pays de la Loire, L'Etat présentait son projet de réaménagement de l'aéroport Nantes Atlantique, par son choix délibéré de conserver la piste orientée nord-sud. L'Etat en proposant 2 approches distinctes par le nord :

1-Une nouvelle trajectoire pour répondre à l'exigence de la mise en conformité des règles internationales et européennes de l'aviation civile, ayant pour conséquence le re-axage de l'approche par guidage satellite ILS, au-dessus du plein centre-ville de Nantes.

2-Le maintien de l'approche existante, déviée de 13 degrés, obtenue par 2 dérogations précédentes en 2011 et en 2016, ce qui conduit l'Etat à réclamer une troisième dérogation dès 2021.

Ce choix des 2 trajectoires d'approches exposerait durablement le cœur de la ville de Nantes aux survols à basse altitude et aggraverait considérablement l'exposition aux nuisances sonores et aux pollutions atmosphériques aériennes pour des milliers d'habitants supplémentaires.

Par cette décision, l'Etat n'a repris, ni les recommandations inscrites aux bilans de la

concertation de la CNDP et de la DGAC, ni l'avis délibéré N° 2018-114 du 24 avril 2019 du Commissariat Général à l'Environnement et au Développement Durable pointant un conflit entre la nécessité de réaménagement de l'aéroport dite capacitaire et sa mise en conformité selon les directives internationales et européennes de sécurité aérienne.

Compte-tenu des conséquences aggravantes de la décision du 28 octobre 2019, je profite de cette occasion, pour rééditer officiellement notre demande de réalisation des études d'impact sanitaires et environnementales. Celles-ci comporteront le Plan de Prévention des Bruits dans l'Environnement ainsi qu'un nouveau Plan d'Exposition aux Bruits ce dernier datant de 2003 est obsolète.

Je demande, officiellement que la décision du 28 octobre 2019 et que la Déclaration d'Utilité Publique soient suspendues à la réalisation de ces Etudes d'impact.

Je m'appuie ainsi sur l'avis du CGEDD N° 2018-114 du 24 avril 2019 précisant « Que la remise dans l'axe des trajectoires d'approche des avions par le nord fait partie intégrante de l'option de référence et ne peut être stipulée sans être démontrée, cette question nécessite d'être analysée plus finement.

Je suis convaincu qu'un autre réaménagement de l'aéroport de Nantes-Atlantique équipé d'une piste orientée Est/Ouest est possible, et s'impose afin de solutionner :

—La protection sanitaire du plus grand nombre de populations exposées aux nuisances notamment en évitant le survol des centres-villes de Nantes, Rezé, Bouguenais/Les Couëts et SAGL

—La préservation de l'environnement notamment en évitant le survol des sites naturels classés : Lac de grand Lieu, Erdre et l'estuaire de la Loire.

—La performance de notre économie régionale et la dynamique de nos bassins d'emploi notamment en préservant le développement de la zone D2A où se situent Airbus, ses sous/traitants, les pôles de compétitivité EMC2 et d'enseignement, l'IUMM, sans oublier la connexion avec le pôle agro-alimentaire MIN de Rezé-sud

**Commentaire 14 :**

« En faveur de la modification du décret »

15/10/2020 à 21h58 par Le collectif Na-préservons l'humain

\*\* Objet : Réponse du collectif na-préservons l'humain à l'enquête publique préalable à la modification du décret de modification de la circulation aérienne aux instruments, de départs et d'approches des aéroports \*\*

Nous, Le collectif Na-préservons l'humain sommes en faveur de la modification du décret de modification de la circulation aérienne aux instruments de départs et d'approches des aéroports mentionnés au I de l'article 1609 quater viciés A du code général des impôts, dont celui de Nantes Atlantique figurant dans la liste.

Suite au renoncement du projet aéroportuaire de Notre Dame des Landes du 17 janvier 2018, l'Etat décide du réaménagement de l'aéroport proposant plusieurs alternatives à débattre selon le principe d'une concertation publique conduite de juin à juillet 2019 sous l'autorité de la CNDP.

Le 28 octobre 2019, en préfecture des Pays de la Loire, L'Etat présentait son projet de réaménagement de l'aéroport Nantes Atlantique, par son choix délibéré de conserver la piste orientée nord-sud. L'Etat en proposant 2 approches distinctes par le nord :

1- Une nouvelle trajectoire pour répondre à l'exigence de la mise en conformité des règles internationales et européennes de l'aviation civile, ayant pour conséquence le re-axage de l'approche par guidage satellite ILS, au-dessus du plein centre-ville de Nantes.

2- Le maintien de l'approche existante, déviée de 13 degrés, obtenue par 2 dérogations précédentes en 2011 et en 2016, ce qui conduit l'Etat à réclamer une troisième dérogation dès 2021.

Ce choix des 2 trajectoires d'approches exposerait durablement le cœur de la ville de Nantes aux survols à basse altitude et aggraverait considérablement l'exposition aux nuisances sonores et aux pollutions atmosphériques aériennes pour des milliers d'habitants supplémentaires.

Par cette décision, l'Etat n'a repris, ni les recommandations inscrites aux bilans de la concertation de la CNDP et de la DGAC, ni l'avis délibéré N° 2018-114 du 24 avril 2019 du Commissariat Général à l'Environnement et au Développement Durable pointant un conflit entre la nécessité de réaménagement de l'aéroport dite capacitaire et sa mise en conformité selon les directives internationales et européennes de sécurité aérienne.

Compte-tenu des conséquences aggravantes de la décision du 28 octobre 2019, nous profitons de cette occasion, pour rééditer officiellement notre demande de réalisation des études d'impact sanitaires et environnementales. Celles-ci comporteront le Plan de Prévention des Bruits dans l'Environnement ainsi qu'un nouveau Plan d'Exposition aux Bruits, ce dernier datant de 2003 est obsolète.

Nous, le collectif Na-préservons l'humain demandons officiellement que la décision du 28 octobre 2019 et que la Déclaration d'Utilité Publique soient suspendues à la réalisation de ces Etudes d'impact.

Nous, le Collectif Na-préservons l'humain, nous nous appuyons ainsi sur l'avis du CGEDD N° 2018-114 du 24 avril 2019 précisant « Que la remise dans l'axe des trajectoires d'approche des avions par le nord fait partie intégrante de l'option de référence et ne peut être stipulée sans être démontrée, cette question nécessite d'être analysée plus finement »

Nous le collectif Na-préservons l'humain, nous sommes convaincus qu'un autre réaménagement de Nantes Atlantique doté d'une piste orientée Est/Ouest est possible, et s'impose afin de solutionner :

→ La protection sanitaire du plus grand nombre de populations exposées aux nuisances notamment en évitant le survol des centres-villes de Nantes, Rezé, Bouguenais/Les Couëts et SAGL

→ La préservation de l'environnement notamment en évitant le survol des sites naturels classés : Lac de grand Lieu, Erdre et l'estuaire de la Loire.

→ La performance de notre économie régionale et la dynamique de nos bassins d'emploi notamment en préservant le développement de la zone D2A où se situent Airbus, ses sous/traitants, les pôles de compétitivité EMC2 et d'enseignement, l'IUMM, sans oublier la connexion possible avec le pôle agro-alimentaire MIN de Rezé-sud

**Commentaire 15 :**

« Non au survol de Nantes »

16/10/2020 à 10h12

**\*\* Nuisances sonores avec vols de nuit et non respects trajectoires jour \*\***

Les communes concernées sont celles situées au nord comme au Sud

Jusqu a 10 km de l envol des avions L aeroport n investit pas pour les machines respectueuses de l environnement.

Toujours plus d expansion contre le bien être des riverains

Les riverains des communes près de l aéroport sont celles qui souffrent de la mauvaise gestion de l aéroport

Il faut réagir demain il sera trop tard

Respectons la nature et l homme

**Commentaire 16 :**

« Non au survol de Nantes »

16/10/2020 à 10h13

**\*\* Nuisances sonores avec vols de nuit et non respects trajectoires jour \*\***

Les communes concernées sont celles situées au nord comme au Sud

Jusqu a 10 km de l envol des avions

L aeroport n investit pas pour les machines respectueuses de l environnement. Toujours plus d expansion contre le bien être des riverains Les riverains des communes près de l aéroport sont celles qui souffrent de la mauvaise gestion de l aéroport Il faut réagir demain il sera trop tard

Respectons la nature et l homme

**Commentaire 17 :**

16/10/2020 à 10h13



**\*\* Nuisances sonores avec vols de nuit et non respects trajectoires jour \*\***  
Les communes concernées sont celles situées au nord comme au Sud

Jusqu'à 10 km de l'envol des avions

L'aéroport n'investit pas pour les machines respectueuses de l'environnement.

Toujours plus d'expansion contre le bien-être des riverains

Les riverains des communes près de l'aéroport sont celles qui souffrent de la mauvaise gestion de l'aéroport

Il faut réagir demain il sera trop tard

Respectons la nature et l'homme

**Commentaire 18 :**

« Contre le projet en l'état »

16/10/2020 à 12h08 par présidente UFCNA

**\*\* Avis de l'UFCNA sur le projet de décret \*\***

Remarques formulées par l'UFCNA :

L'UFCNA tient à apporter sa contribution ce jour à la consultation publique par internet concernant le projet de décret relatif à l'enquête publique préalable à une modification de la circulation aérienne de départ et d'approche aux instruments pour les aérodromes mentionnés au I de l'article 1609 quater viciés A du code général des impôts fait l'objet de la présente consultation du public.

L'UFCNA rappelle en premier lieu qu'elle a déposé, dans le cadre de la CEM, un ensemble de propositions en Octobre puis en Novembre 2019 que vous trouverez ci-jointes en italique dans le fil du texte ( l'impossibilité de joindre ici des documents en pdf en étant la cause)

Toulouse, le 20 Novembre 2019 Note sur les enquêtes publiques et sur les consultations publiques

1/ Les enquêtes publiques

La DGAC, par l'intermédiaire de la DSNA, souhaite apporter des évolutions dans les procédures d'Enquête publique ( cf la présentation CEM du 8 octobre 2019 de la page 11 à la page 15, Nous souhaitons ici soumettre nos constatations et les points fondamentaux déjà évoqués en CEM le 8 octobre, à faire figurer dans le futur texte de loi :

Les impacts sur le PEB doivent obligatoirement faire partie du dossier. Une situation avant/après est indispensable pour juger des impacts économiques et urbanistiques pour les communes et les particuliers.

Les impacts sur le PGS doivent obligatoirement faire partie du dossier. Les habitants doivent connaître les futurs contours du PGS et les aides auxquelles ils auront éventuellement droit.

Le dossier EICA doit être complété : les types d'avions, les trajectoires horizontales mais aussi verticales, les conditions météo, l'utilisation des pistes (cas des pistes parallèles) ayant servi à la modélisation doivent être précisés

Le cas des zones soumises à plusieurs trajectoires dont uniquement certaines sont modifiées doit être clarifié. Exemple : au départ d'un aéroport les départs ont souvent une partie commune, puis divergent ; ainsi, pour la partie commune, l'addition de l'ensemble des mouvements, qu'ils soient ou non modifiés, devrait faire partie du dossier.

2/La procédure de consultation sur internet Telle qu'elle est mise en place sur le site du ministère cette procédure est une aberration dans le monde moderne :

aucune transparence, les commentaires ne sont pas accessibles, l'obligation d'avoir une connexion internet sur un territoire où les réseaux ne sont pas encore bien développés, et où même le téléphone a du mal à passer...

l'impossibilité de joindre des pièces en PDF et de devoir rédiger dans un cadre avec une ergonomie très mauvaise,

la possibilité d'envoyer des documents par la poste mais sans aucune indication sur les services réceptionnaires ni même l'adresse postale des services.

et surtout l'absence de publicité de la procédure dont on ne peut avoir connaissance que si l'on est abonné aux alertes concernant les consultations sur le site du ministère ;

L'impression qui en ressort est que le ministère ne veut surtout pas recevoir de commentaires sur les projets de texte de loi

Une Enquête Publique a eu lieu en région toulousaine au mois d'octobre 2019 pour les procédures Nord et nous demandons que les attendus du commissaire enquêteur soient connus pour que les évolutions nécessaires aux procédures d'enquête publique prennent en compte cette expérience pratique.

Nous avons constaté un décalage très net entre ce qui est vécu par les riverains et le dossier présenté. L'enquête publique s'adresse au grand public et donc doit comporter des éléments compréhensibles par la majorité : Mesures de bruit avant/après sur des points stratégiques ; Impact sur la valeur des propriétés (PEB et PGS) ; impact sur l'urbanisme (PEB).

L'UFCNA constate qu'aucune des propositions formulées à l'occasion de cette CEM n'a été retenue et s'interroge donc sur l'intérêt de la CEM censée rapprocher la DGAC et les professions aéronautiques des populations survolées et améliorer la concertation. En revanche dans le cas précis de cette consultation, une annonce a été faite par la DGAC le 5 octobre, (jour de l'ouverture ) par mail aux membres de la CEM.

Après ce préambule , voici nos remarques concernant le projet de décret

#### Point 1 : Impact sur le PEB

Une étude d'impact sur le PEB doit être réalisée avant décision sur l'enquête publique et présentée à l'ACNUSA et la CCE locale. Si la modification change les limites d'une zone du PEB, il doit y avoir enquête publique et mise à jour de ce plan.

#### Point 2 : Impact sur le PGS

Une étude d'impact sur le PGS doit être réalisée avant décision sur l'enquête publique et présentée à l'ACNUSA et la CCE locale. Si la modification change les limites d'une zone du PGS, il doit y avoir enquête publique et mise à jour de ce plan.

Point 3 : Clarifier le fait que pour qu'il y ait enquête publique, il faut qu'il y ait une condition remplie et non les 3

« §II L'enquête publique mentionnée à l'article L. 6362-2 du code des transports concerne tout projet de création ou de modification permanente de procédure en dessous de 2 000 mètres par rapport à l'altitude de l'aérodrome considéré qui satisfait à l'une des conditions suivantes : »

Point 4 : les critères pour l'obligation d'une enquête publique doivent être modulés entre les vols de jour et nuit. Il faut un critère spécifique sur la nuit imposant l'enquête publique

Par exemple : Le flux moyen sur au moins un segment de procédure à créer ou à modifier est d'au moins un survol d'avion muni de turboréacteurs ou de turbopropulseurs sur la période nocturne

#### Point 5 : minimum d'utilisation sur la piste

Pour les aérodromes concernés, le §II 1 écarte des pistes qui peuvent recevoir moins de 10 000 mouvements par an. Cette limitation semble exorbitante. Si l'on veut un critère d'utilisation d'une piste, on pourrait indiquer une piste qui a un trafic inférieur à x (par exemple 5 ou 10) mouvements pour tous les jours de l'année de référence.

#### Point 6 : minimum d'utilisation sur le segment (§II 2)

Plutôt que de flux moyen, il conviendrait de mettre un seuil sur un nombre maximum de vols (par exemple 30 ... ou moins) pour tous les jours de l'année de référence

#### Point 7 : Superficie (§II 3)

Ce paragraphe est obscur et accessible uniquement à la DGAC. Se référer à nos points 1 et 2. Il doit y avoir enquête publique si la modification de trajectoire entraîne une variation sur le PEB ou le PGS.

#### Point 8 : Seuil de niveau de bruit (§III)

Si un seuil de 10 mouvements à plus de 62dB sur 24 heures peut être envisagé, il convient de fixer un critère différent pour les vols de nuit.

Pour nous le seuil de 10 mouvements à 62dB doit être complété par un seuil à 1 mouvement à plus de 50dB en vol de nuit (22h-06h)

En conclusion : ce projet ne peut être adopté en l'état, car la DGAC fait fi des seuls outils réglementaires dont nous disposons, PEB et PGS, inscrits depuis longtemps dans la loi ;

ce projet vise à simplifier la procédure de lancement des enquêtes publiques concernant des modifications de procédure, pour la seule DGAC, et à la restreindre à une peau de chagrin pour les populations concernées .

**Commentaire 19 :**

« Contre le projet en l'état »

16/10/2020 à 12h13 par présidente UFCNA

**\*\* Avis de l'UFCNA Consultation publique sur le Projet de décret relatif à l'enquête publique préalable à une modification de la circulation aérienne de départ et d'approche aux instruments pour les aérodromes mentionnés au I de l'article 1609 quater viciés A du code général des impôts \*\***

Remarques formulées par l'UFCNA :

L'UFCNA tient à apporter sa contribution ce jour à la consultation publique par internet concernant le projet de décret relatif à l'enquête publique préalable à une modification de la circulation

aérienne de départ et d'approche aux instruments pour les aérodromes mentionnés au I de l'article 1609 quater viciés A du code général des impôts fait l'objet de la présente consultation du public.

L'UFCNA rappelle en premier lieu qu'elle a déposé, dans le cadre de la CEM, un ensemble de propositions en Octobre puis en Novembre 2019 que vous trouverez ci jointes en italique dans le fil du texte ( l'impossibilité de joindre ici des documents en pdf en étant la cause)

Toulouse, le 20 Novembre 2019 Note sur les enquêtes publiques et sur les consultations publiques

1/ Les enquêtes publiques

La DGAC , par l'intermédiaire de la DSNA, souhaite apporter des évolutions dans les procédures d'Enquête publique ( cf la présentation CEM du 8 octobre 2019 de la page 11 à la page 15, Nous souhaitons ici soumettre nos constatations et les points fondamentaux déjà évoqués en CEM le 8 octobre, à faire figurer dans le futur texte de loi :

Les impacts sur le PEB doivent obligatoirement faire partie du dossier. Une situation avant/après est indispensable pour juger des impacts économiques et urbanistiques pour les communes et les particuliers.

Les impacts sur le PGS doivent obligatoirement faire partie du dossier. Les habitants doivent connaître les futurs contours du PGS et les aides auxquelles ils auront éventuellement droit.

Le dossier EICA doit être complété : les types d'avions, les trajectoires horizontales mais aussi verticales, les conditions météo, l'utilisation des pistes (cas des pistes parallèles) ayant servi à la modélisation doivent être précisés

Le cas des zones soumises à plusieurs trajectoires dont uniquement certaines sont modifiées doit être clarifié. Exemple : au départ d'un aéroport les départs ont souvent une partie commune, puis divergent ; ainsi, pour la partie commune, l'addition de l'ensemble des mouvements, qu'ils soient ou non modifiés, devrait faire partie du dossier.

2/La procédure de consultation sur internet Telle qu'elle est mise en place sur le site du ministère cette procédure est une aberration dans le monde moderne :

aucune transparence,

les commentaires ne sont pas accessibles,

l'obligation d'avoir une connexion internet sur un territoire où les réseaux ne sont pas encore bien développés, et où même le téléphone a du mal à passer...

l'impossibilité de joindre des pièces en PDF et de devoir rédiger dans un cadre avec une ergonomie très mauvaise, la possibilité d'envoyer des documents par la poste mais sans aucune indication sur les services récepteurs ni même l'adresse postale des services.

et surtout l'absence de publicité de la procédure dont on ne peut avoir connaissance que si l'on est abonné aux alertes concernant les consultations sur le site du ministère ;

L'impression qui en ressort est que le ministère ne veut surtout pas recevoir de commentaires sur les projets de texte de loi

Une Enquête Publique a eu lieu en région toulousaine au mois d'octobre 2019 pour les procédures Nord et nous demandons que les attendus du commissaire enquêteur soient connus pour que les évolutions nécessaires aux procédures d'enquête publique prennent en compte cette expérience pratique.

Nous avons constaté un décalage très net entre ce qui est vécu par les riverains et le dossier présenté. L'enquête publique s'adresse au grand public et donc doit comporter des éléments compréhensibles par la majorité : Mesures de bruit avant/après sur des points stratégiques ; Impact sur la valeur des propriétés (PEB et PGS) ; impact sur l'urbanisme (PEB).

L'UFCNA constate qu'aucune des propositions formulées à l'occasion de cette CEM n'a été retenue et s'interroge donc sur l'intérêt de la CEM censée rapprocher la DGAC et les professions aéronautiques des populations survolées et améliorer la concertation. En revanche dans le cas précis de cette consultation, une annonce a été faite par la DGAC le

5 octobre, (jour de l'ouverture ) par mail aux membres de la CEM.

Après ce préambule , voici nos remarques concernant le projet de décret

Point 1 : Impact sur le PEB

Une étude d'impact sur le PEB doit être réalisée avant décision sur l'enquête publique et présentée à l'ACNUSA et la CCE locale. Si la modification change les limites d'une zone du PEB, il doit y avoir enquête publique et mise à jour de ce plan.

Point 2 : Impact sur le PGS

Une étude d'impact sur le PGS doit être réalisée avant décision sur l'enquête publique et présentée à l'ACNUSA et la CCE locale. Si la modification change les limites d'une zone du PGS, il doit y avoir enquête publique et mise à jour de ce plan.

Point 3 : Clarifier le fait que pour qu'il y ait enquête publique, il faut qu'il y ait une condition remplie et non les 3

« §II L'enquête publique mentionnée à l'article L. 6362-2 du code des transports concerne tout projet de création ou de modification permanente de procédure en dessous de 2 000 mètres par rapport à l'altitude de l'aérodrome considéré qui satisfait à l'une des conditions suivantes : »

Point 4 : les critères pour l'obligation d'une enquête publique doivent être modulés entre les vols de jour et nuit. Il faut un critère spécifique sur la nuit imposant l'enquête publique

Par exemple : Le flux moyen sur au moins un segment de procédure à créer ou à modifier est d'au moins un survol d'avion muni de turboréacteurs ou de turbopropulseurs sur la période nocturne

Point 5 : minimum d'utilisation sur la piste

Pour les aérodromes concernés, le §II 1 écarte des pistes qui peuvent recevoir moins de 10 000 mouvements par an. Cette limitation semble exorbitante. Si l'on veut un critère d'utilisation d'une piste, on pourrait indiquer une piste qui a un trafic inférieur à x (par exemple 5 ou 10) mouvements pour tous les jours de l'année de référence.

Point 6 : minimum d'utilisation sur le segment (§II 2)

Plutôt que de flux moyen, il conviendrait de mettre un seuil sur un nombre maximum de vols (par exemple 30 ... ou moins) pour tous les jours de l'année de référence

Point 7 : Superficie (§II 3)

Ce paragraphe est obscur et accessible uniquement à la DGAC. Se référer à nos points 1 et 2. Il doit y avoir enquête publique si la modification de trajectoire entraîne une variation sur le PEB ou le PGS.

Point 8 : Seuil de niveau de bruit (§III)

Si un seuil de 10 mouvements à plus de 62dB sur 24 heures peut être envisagé, il convient de fixer un critère différent pour les vols de nuit.

Pour nous le seuil de 10 mouvements à 62dB doit être complété par un seuil à 1 mouvement à plus de 50dB en vol de nuit (22h-06h)

En conclusion : ce projet ne peut être adopté en l'état, car la DGAC fait fi des seuls outils réglementaires dont nous disposons, PEB et PGS, inscrits depuis longtemps dans la loi ;

ce projet vise à simplifier la procédure de lancement des enquêtes publiques concernant des modifications de procédure, pour la seule DGAC, et à la restreindre à une peau de chagrin pour les populations concernées .

**Commentaire 20 :**

« Refuse le projet de décret »

16/10/2020 à 14h34 par Comité de Quartier Croix de Pierre (Toulouse)

**\*\* Une mauvaise réponse à un vrai problème \*\***

Cette proposition de décret de la DGAC est une tentative évidente de limitation du recours au débat public. Au problème de l'acceptabilité de l'aérien et au nécessaire dialogue avec les populations, la DGAC répond par une porte fermée.

Cette proposition est typique de cette administration : des conditions de recours au débat public très réduites et que seule la DGAC sera à même d'évaluer, pas de références aux seuls plans connus du grand public que sont les PEB (Plan d'Exposition au Bruit) et PGS (Plan de Gêne Sonore), ni à l'organisme indépendant qu'est l'ACNUSA (Autorité de Contrôle des Nuisances Aéroportuaires).

Toute expérimentation d'un changement de trajectoire doit être précédé d'une étude d'impact sur le PEB (pour les règles d'urbanisme) et sur le PGS (pour les aides à l'isolation phonique), c'est ensuite, avec ces éléments, que le besoin d'une enquête publique doit être validé par l'ACNUSA et la CCE (Commission Consultative de l'Environnement) de l'aéroport concerné.

Si ce décret est accepté en l'état, toute la réglementation visant à informer les nouveaux propriétaires ou locataires de la situation "acoustique" de leur logement par intégration obligatoire des références au PEB et PGS sera vaine car ces documents seront potentiellement incohérents avec la situation réelle. Ce sera source de différents juridiques sans fin.

Nous vous demandons de refuser la signature de ce décret et de demander à l'ACNUSA l'organisation d'une véritable concertation sur ce sujet.

**Commentaire 21 :**

« Refuse l'adoption du projet en l'état »

16/10/2020 à 15h58

**\*\* Projet inconcevable \*\***

Point 1 : Impact sur le PEB (Plan d'exposition au Bruit)

Une étude d'impact sur le PEB doit être réalisée avant décision sur l'enquête publique et présentée à l'ACNUSA et la CCE locale. Si la modification change les limites d'une zone du PEB, il doit y avoir enquête publique et mise à jour de ce plan. Le PEB a également l'avantage d'être un outil prospectif sur les 20 années à venir et donc de prendre en compte la croissance potentielle du trafic sur la nouvelle route.

Point 2 : Impact sur le PGS (Plan de Gêne Sonore)

Une étude d'impact sur le PGS doit être réalisée avant décision sur l'enquête publique et présentée à l'ACNUSA et la CCE locale. Si la modification change les limites d'une zone du PGS, il doit y avoir enquête publique et mise à jour de ce plan.

Point 3 : Clarifier le fait que pour qu'il y ait enquête publique, il faut qu'il y ait une condition remplie et non les 3

« §II L'enquête publique mentionnée à l'article L. 6362-2 du code des transports concerne tout projet de création ou de modification permanente de procédure en dessous de 2 000 mètres par rapport à l'altitude de l'aérodrome considéré qui satisfait aux à l'une des conditions suivantes : »

Point 4 : les critères pour l'obligation d'une enquête publique doivent être modulés entre les vols de jour et nuit. Il faut un critère spécifique sur la nuit imposant l'enquête publique

Par exemple : Le flux moyen sur au moins un segment de procédure à créer ou à modifier est d'au moins un survol d'avion muni de turboréacteurs ou de turbopropulseurs sur la période nocturne

Point 5 : minimum d'utilisation sur la piste

Pour les aérodromes concernés, le §II 1 écarte des pistes qui peuvent recevoir moins de 10 000 mouvements par an. Cette limitation semble exorbitante. Si l'on veut un critère d'utilisation d'une piste, on pourrait indiquer une piste qui a un trafic inférieur à x (par exemple 5 ou 10) mouvements pour tous les jours de l'année de référence.

Point 6 : minimum d'utilisation sur le segment (§II 2)

Plutôt que de flux moyen, il conviendrait de mettre un seuil sur un nombre maximum de vols (par exemple 30 ... ou moins) pour tous les jours de l'année de référence

Point 7 : Superficie (§II 3)



Ce paragraphe est obscur et accessible uniquement à la DGAC. Se référer à nos points 1 et 2. Il doit y avoir enquête publique si la modification de trajectoire entraîne une variation sur le PEB ou le PGS.

Point 8 : Seuil de niveau de bruit (§III)

Si un seuil de 10 mouvements à plus de 62dB sur 24 heures peut être envisagé, il convient de fixer un critère différent pour les vols de nuit.

Pour nous le seuil de 10 mouvements à 62dB doit être complété par un seuil à 1 mouvement à plus de 50dB en vol de nuit (22h-06h)

En conclusion : ce projet ne peut être adopté en l'état, car la DGAC fait fi des seuls outils réglementaires dont nous disposons, PEB et PGS, inscrits depuis longtemps dans la loi. Il donne à la DGAC le moyen de déplacer les nuisances sur de nouvelles populations ou de les amplifier sur les populations déjà installées sans aucun contrôle préalable ni garde-fou réel. Loin d'améliorer l'acceptabilité du transport aérien, ce projet de décret est une nouvelle tentative de la DGAC pour se mettre au-dessus du droit commun.

**Commentaire 22 :**

« Refus du projet, nuisances sonores trop élevées »

16/10/2020 à 16h23

**\*\* Nuisance sonore trop élevée ville de Cugnaux \*\***

Depuis l'expérimentation des décollages de l'aéroport de Blagnac nous avons des vols à trop basse altitude, c'est très bruyant, l'été on ne peut plus être dans le jardin. C'est des fois dès 07h00 tous les cinq minutes.

Nous avons peur, notre bien immobilier perdra de la valeur et la santé de nos enfants sera remplacé par le profit économique de quelques actionnaires, bien sûr nous n'aurons aucune part du gâteau !

**Commentaire 23 :**

« Refus du projet en l'état »

16/10/2020 à 16h26

**\*\* Avis sur Consultation publique sur le Projet de décret relatif à l'enquête publique préalable à une modification de la circulation aérienne de départ et d'approche aux instruments pour les aérodromes mentionnés au I de l'article 1609 quater viciés A du code général des impôts \*\***

**AvisPoint 1 : Impact sur le PEB (Plan d'exposition au Bruit)**

Une étude d'impact sur le PEB doit être réalisée avant décision sur l'enquête publique et présentée à l'ACNUSA et la CCE locale. Si la modification change les limites d'une zone du PEB, il doit y avoir enquête publique et mise à jour de ce plan. Le PEB a également l'avantage d'être un outil prospectif sur les 20 années à venir et donc de prendre en compte la croissance potentielle du trafic sur la nouvelle route.

## Point 2 : Impact sur le PGS (Plan de Gêne Sonore)

Une étude d'impact sur le PGS doit être réalisée avant décision sur l'enquête publique et présentée à l'ACNUSA et la CCE locale. Si la modification change les limites d'une zone du PGS, il doit y avoir enquête publique et mise à jour de ce plan.

Point 3 : Clarifier le fait que pour qu'il y ait enquête publique, il faut qu'il y ait une condition remplie et non les 3

« §II L'enquête publique mentionnée à l'article L. 6362-2 du code des transports concerne tout projet de création ou de modification permanente de procédure en dessous de 2 000 mètres par rapport à l'altitude de l'aérodrome considéré qui satisfait aux à l'une des conditions suivantes : »

Point 4 : les critères pour l'obligation d'une enquête publique doivent être modulés entre les vols de jour et nuit. Il faut un critère spécifique sur la nuit imposant l'enquête publique

Par exemple : Le flux moyen sur au moins un segment de procédure à créer ou à modifier est d'au moins un survol d'avion muni de turboréacteurs ou de turbopropulseurs sur la période nocturne

Point 5 : minimum d'utilisation sur la piste

Pour les aérodromes concernés, le §II 1 écarte des pistes qui peuvent recevoir moins de 10 000 mouvements par an. Cette limitation semble exorbitante. Si l'on veut un critère d'utilisation d'une piste, on pourrait indiquer une piste qui a un trafic inférieur à x (par exemple 5 ou 10) mouvements pour tous les jours de l'année de référence.

Point 6 : minimum d'utilisation sur le segment (§II 2)

Plutôt que de flux moyen, il conviendrait de mettre un seuil sur un nombre maximum de vols (par exemple 30 ... ou moins) pour tous les jours de l'année de référence

Point 7 : Superficie (§II 3)

Ce paragraphe est obscur et accessible uniquement à la DGAC. Se référer à nos points 1 et 2. Il doit y avoir enquête publique si la modification de trajectoire entraîne une variation sur le PEB ou le PGS.

Point 8 : Seuil de niveau de bruit (§III)

Si un seuil de 10 mouvements à plus de 62dB sur 24 heures peut être envisagé, il convient de fixer un critère différent pour les vols de nuit.

Pour nous le seuil de 10 mouvements à 62dB doit être complété par un seuil à 1 mouvement à plus de 50dB en vol de nuit (22h-06h)

En conclusion : ce projet ne peut être adopté en l'état, car la DGAC fait fi des seuls outils réglementaires dont nous disposons, PEB et PGS, inscrits depuis longtemps dans la loi. Il donne à la DGAC le moyen de déplacer les nuisances sur de

nouvelles populations ou de les amplifier sur les populations déjà installées sans aucun contrôle préalable ni garde-fou réel. Loin d'améliorer l'acceptabilité du transport aérien, ce projet de décret est une nouvelle tentative de la DGAC pour se mettre au-dessus du droit commun.

C'est honteux que cela puisse être mis en place, en force avec l'aide du gouvernement qui devrait veiller pour l'écologie, notre sécurité et notre santé.

Comment payer nos impôts après quand on nous impose la perte de nos biens qu'on paye avec sacrifice et travail ? Faut pas s'étonner après que les gens trichent avec les aides ou les impôts et quittent ce pays.

Arrêtez les tests et ces nouveaux couloirs de suite on sait bien que c'est pour augmenter la cadence il y a aucune sécurité là dedans !

**Commentaire 24 :**

« Refus du projet en l'état »

16/10/2020 à 16h57

**\*\* commentaire \*\***

ce projet ne peut être adopté en l'état, car la DGAC fait fi des seuls outils réglementaires dont nous disposons, PEB et PGS, inscrits depuis longtemps dans la loi. Il donne à la DGAC le moyen de déplacer les nuisances sur de nouvelles populations ou de les amplifier sur les populations déjà installées sans aucun contrôle préalable ni garde-fou réel.

Loin d'améliorer l'acceptabilité du transport aérien, ce projet de décret est une nouvelle tentative de la DGAC pour se mettre au-dessus du droit commun.

**Commentaire 25 :**

« Projets incomplet »

16/10/2020 à 17h11

**\*\* Observations concernant ce projet d'arrêté \*\***

Bonjour à vous,

Aéroport Bâle-Mulhouse

Je dénonce les manques évidents suivants :

Point 1 : Impact sur le PEB

Une étude d'impact sur le PEB doit être réalisée avant décision sur l'enquête publique et présentée à l'ACNUSA et la CCE locale. Si la modification change les limites d'une zone du PEB, il doit y avoir enquête publique et mise à jour de ce plan.

Point 2 : Impact sur le PGS

Une étude d'impact sur le PGS doit être réalisée avant décision sur l'enquête publique et présentée à l'ACNUSA et la CCE locale. Si la modification change les limites d'une zone du PGS, il doit y avoir enquête publique et mise à jour de ce plan.

Point 3 : Clarifier le fait que pour qu'il y ait enquête publique, il faut qu'il y ait une condition remplie et non les 3.

« §II L'enquête publique mentionnée à l'article L. 6362-2 du code des transports concerne tout projet de création ou de modification permanente de procédure en dessous de 2 000 mètres par rapport à l'altitude de l'aérodrome considéré qui satisfait aux à l'une des conditions suivantes : »

Point 4 : les critères pour l'obligation d'une enquête publique doivent être modulés entre les vols de jour et ceux de nuit. Il faut un critère spécifique sur la nuit imposant l'enquête publique.

Par exemple : le flux moyen sur au moins un segment de procédure à créer ou à modifier est d'au moins un survol d'avion muni de turboréacteurs ou de turbopropulseurs sur la période nocturne.

Point 5 : minimum d'utilisation sur la piste

Pour les aérodromes concernés, le §II 1 écarte des pistes qui peuvent recevoir moins de 10 000 mouvements par an. Cette limitation semble exorbitante. Si l'on veut un critère d'utilisation d'une piste, on pourrait indiquer une piste qui a un trafic inférieur à x (par exemple 5 ou 10) mouvements pour tous les jours de l'année de référence.

Point 6 : minimum d'utilisation sur le segment (§II 2)

Plutôt que de flux moyen, il conviendrait de mettre un seuil sur un nombre maximum de vols (par exemple 30 ... ou moins) pour tous les jours de l'année de référence.

Point 7 : Superficie (§II 3)

Ce paragraphe est obscur et accessible uniquement à la DGAC. Se référer à nos points 1 et 2. Il doit y avoir enquête publique si la modification de trajectoire entraîne une variation sur le PEB ou le PGS.

Point 8 : Seuil de niveau de bruit (§III)

Si un seuil de 10 mouvements à plus de 62dB sur 24 heures peut être envisagé, il convient de fixer un critère différent pour les vols de nuit.

Pour nous le seuil de 10 mouvements à 62dB doit être complété par un seuil à 1 mouvement à plus de 50dB en vol de nuit (22h-06h).

Bien à vous.

**Commentaire 26 :**

« Non au décret »

16/10/2020 à 17h36

**\*\* consultations DGAC \*\***

Bonjour,

Nous apprenons ce jour que la DGAC est entrain de faire modifier les critères concernant l'obligation ou non d'une enquête publique à propos des modifications de trajectoires.

Il nous semble intolérable que cet organisme puisse détenir entre ses mains et entre ses seules mains, les pleins pouvoirs pour décider des modifications de ce type pouvant engendrer des nuisances importantes pour les populations concernées.

Nous disons non à cet excès de pouvoir entre les mains de la DGCA.

**Commentaire 27 :**

« Demande enquêtes supplémentaires »

16/10/2020 à 18h39

**\*\* impact du décret proposé sur les populations survolées à Toulouse \*\***

Si la modification change les limites d'une zone du PEB, il doit y avoir enquête publique et mise à jour de ce plan.

De même, si la modification change les limites d'une zone du PGS, il doit y avoir enquête publique et mise à jour de ce plan.

Il doit y avoir enquête publique si la modification de trajectoire entraîne une variation sur le PEB ou le PGS.

Vols de nuit :

Les critères pour l'obligation d'une enquête publique doivent être modulés entre les vols de jour et nuit. Il faut un critère spécifique sur la nuit imposant l'enquête publique.

Le seuil de 10 mouvements à 62dB doit être complété par un seuil à 1 mouvement à plus de 50dB en vol de nuit (22h-06h)

Minimum d'utilisation sur la piste :

Pour les aérodromes concernés, le §II 1 écarte des pistes qui peuvent recevoir moins de 10 000 mouvements par an. Cette limitation est exorbitante. Si l'on veut un critère d'utilisation d'une piste, on pourrait indiquer une piste qui a un trafic inférieur à x (par exemple 5 ou 10) mouvements pour tous les jours de l'année de référence.

**Commentaire 28 :**

« Demande une enquête pour vol de jour, une enquête autre pour vol de nuit »

16/10/2020 à 20h12

**\*\* Vols jour et nuit ... et enquêtes publiques \*\***

Concernant les critères pour l'obligation d'une enquête publique, il faut que cette enquête publique prennent en compte et différencie à l'avenir les vols de jour et de nuit... donc réaliser 2 enquêtes publiques en une : une pour le jour et une pour la nuit.

Je demande à ce que cela mentionné, imposé et écrit noir sur blanc.

**Commentaire 29 :**

« Demande de revoir le seuil de décibel »

16/10/2020 à 20h20

**\*\* Vols de nuits : 1 seul mouvement à plus de 50db entre 22h et 6h \*\***

Il est précisé qu'un seuil de 10 mouvements à plus de 62dB sur 24 heures peut être envisagé, il convient de fixer un critère différent pour les vols de nuit : 22h-6h.

Le seuil de 10 mouvements à 62dB doit être complété par un seuil à 1 mouvement à plus de 50dB en vol de nuit (22h-06h)

**Commentaire 30 :**

« Demande une étude d'impact sur le PGS avant décision enquête publique »

16/10/2020 à 21h14

**\*\* préservons la santé des riverains \*\***

En tant que citoyenne je demande qu'une étude d'impact sur le PGS soit réalisée avant décision sur l'enquête publique et présentée à l'ACNUSA et la CCE locale. De même une étude d'impact sur le PEB doit être réalisée avant décision sur l'enquête publique et présentée à l'ACNUSA et la CCE locale. Si la modification change les limites d'une zone du PEB, il doit y avoir enquête publique et mise à jour de ce plan.

Si la modification change les limites d'une zone du PGS, il doit y avoir enquête publique et mise à jour de ce plan. Nous avons besoin de dormir, il faut un critère spécifique sur la nuit imposant l'enquête publique

Pour moi le seuil de 10 mouvements à 62dB doit être complété par un seuil à 1 mouvement à plus de 50dB en vol de nuit (22h-06h)

Faire une enquête publique si la modification de trajectoire entraîne une variation sur le PEB ou le PGS.

Le seuil du nombre maximum de vols doit être à 30 pour tous les jours de l'année de référence

**Commentaire 31 :**

« Contre le projet »

16/10/2020 à 21h35

**\*\* Plus de nuisance \*\***

Projet de décret donnant le moyen de déplacer les nuisances sur de nouvelles populations ou de les amplifier sur les populations déjà installées sans aucun contrôle préalable.

**Commentaire 32 :**

16/10/2020 à 21h37

**\*\* Séparation des pouvoirs \*\***

Une des dispositions ne reviendrait-elle pas à avoir la même entité qui est juge et partie ?

Toute évolution de trajectoire, augmentation de trafic, de jour comme de nuit, ne doit pas se faire librement sans faire l'objet d'enquête publique.

Dans le cas contraire, les PGS, Plan de Gêne Sonore et PEB, Plan d'Exposition au Bruit, risquent de n'être plus cohérents avec les nuisances réelles, ouvrant la porte à tous les "abus", de jour comme de nuit.

L'enquête publique est l'outil privilégié des citoyens pour contrebalancer les conséquences néfastes de changements dans les circulations aériennes et doit être systématique, même pour les circulations peu utilisées.

**Commentaire 33 :**

« Projet à revoir »

17/10/2020 à 00h16

**\*\* Projet à revoir, ne respecte pas les populations survolées actuelles et à venir \*\***

Toute évolution de trajectoire, augmentation de trafic, de jour comme de nuit, se feraient librement par la DGAC et ne feraient plus l'objet d'enquête publique, sauf dans quelques cas très rares. Les PGS, Plan de Gêne Sonore et PEB, Plan d'Exposition au Bruit, ne seraient plus cohérents avec les nuisances réelles, ouvrant la porte à tous les abus de la part des avions de jour comme de nuit.

Il faut absolument en cas d'impact sur les PEB et PGS, qu'une étude d'impact soit réalisée et présentée à l'ACNUSA et la CCE locale.

En cas de changement des limites d'une zone, il doit y avoir enquête publique et mise à jour de ces plans.

Cas particulier de vols de nuit : A Toulouse, il faut tout comme à Orly, interdire tout vol entre 23h et 06h00.

Pour tout le territoire, le fait qu'il y ait de vols de nuit doit être soumis à enquête publique.

En conclusion : Ce projet ne peut être adopté en l'état, car la DGAC se libérerait, de par ces simplifications à l'extrême du recours à l'enquête publique, de toute régulation et règlement qui protège les populations survolées et victimes de nuisances.( PGS, PEB, recommandations

sur la santé OMS et corps médical)

Le future populations impactées ne sont de fait pas consultées via ce projet de décret qui les privera d'enquête publique

**Commentaire 34 :**

« Non au projet »

17/10/2020 à 3h25

**\*\* Reduction inacceptable des droits des riverains \*\***

Ce texte est inacceptable.

Il réduit significativement les droits des riverains d'aéroports, alors l'opinion publique demande tout le contraire.

Il va totalement à l'encontre de nos principes démocratiques d'écoute et des demandes croissantes des populations (en France et partout dans le monde) pour un transport aérien plus respectueux de son environnement.

**Commentaire 35 :**

17/10/2020 à 5h30

**\*\* Modification de la circulation aérienne DGAC \*\***

Toute évolution de trajectoire, augmentation de trafic, de jour comme de nuit, se feraient librement par la DGAC et ne feraient plus l'objet

**Commentaire 36 :**

« Non au projet »

17/10/2020 à 9h15

**\*\* assez ! \*\***

Habitant à quelques kilomètres de l'aéroport de Toulouse Blagnac j'ai vu régulièrement depuis qq années les avions en phase d'atterrissage être de plus en plus bas au point de ne plus pouvoir soutenir une conversation dehors quand ces aéronefs passent en approche d'atterrissage !

Ca devient totalement insupportable : soit ils doivent changer de trajectoire ce qui ne fera que déplacer le problème sans le régler vers d'autres populations, soit remonter leurs altitudes !!!

Des gens vivent en-dessous ne l'oubliez pas, merci.



d'enquête publique, sauf dans quelques cas très rares. Les PGS, Plan de Gêne Sonore et PEB, Plan d'Exposition au Bruit, ne seraient plus cohérents avec les nuisances réelles, ouvrant la porte à tous les abus de la part des avions de jour comme de nuit. »

**Commentaire 37 :**

« Contre le projet »

17/10/2020 à 11h35

**\*\* mecontentement sur le comportement de la DGAC \*\***

la DGAC met donc pour avoir les mains libres en place un outil juridique qui lui permettra de décider, elle-même, quelles modifications de trajectoires au voisinage des grands aéroport feront l'objet ... ou pas ... d'une enquête publique.

Déjà qu'elle n'impose pas aux avions de suivre les trajectoires, et que lorsqu'elle revient en arrière après une expérimentation, on ne voit pas de différence avec l'expérimentation, et bien, autant se pendre, tellement vous ne vous préoccupez pas de l'impact du bruit des avions sur les gens. J'ai construit il y a maintenant 2 ans, et c'était plutôt tranquille. Maintenant je vais devoir déménager car c'est insupportable niveau bruit et pollution aussi quand l'avion passe directement sur la maison et le jardin.....

**Commentaire 38 :**

«Contre le projet »

17/10/2020 à 12h28

**\* Merci COVID-19 \*\***

Nous savons bine que la dgac fera ce qu'elle veut. Et quand le covid sera terminé, les avions vont recommencer à voler, où la dgac aura décidé... bref encore une liberté qui nous est enlevée. La liberté d'être tranquille . Car même si nous avons fait des crédits sur 25 ans en choisissant des lieux de vie loin des centre ville pour la Tranquilité, la dgac nous vole cette liberté en nous mitraillant avec des avions bruyants , sur simple décision de changer les trajectoires... parce que c'est plus rentable pour eux. Scandaleux.bizarrement autours de chez moi, lieu paisible et très prisé des habitants du coin, de nombreux travailleurs de l'aéronautique ont vendu leur maison à prix fort... bref ils sont partis avant que les règles changent... sans prévenir. Et maintenant qu'ils sont à l'abris dans d'autres coins tranquilles, ils changent les règles et nous on trinque.

Il est donc important de prendre en compte nos avis mais je doute fort que cela soit fait.

**Commentaire 39 :**

« Contre le projet »

17/10/2020 à 13h40

**\*\* arrêt des vols de nuit sur Toulouse \*\***

Bonjour,

Je demande l'arrêt des vols de nuits au départ et à l'arrivée de Toulouse-Blagnac, entre 22h et 6h du matin.

**Commentaire 40 :**

« Demande une étude d'impact sur le PEB et le PGS »

17/10/2020 à 16h58

**\*\* Réponse à l'enquête publique \*\***

Point 1 : Impact sur le PEB

Une étude d'impact sur le PEB doit être réalisée avant décision sur l'enquête publique et présentée à l'ACNUSA et la CCE locale. Si la modification change les limites d'une zone du PEB, il doit y avoir enquête publique et mise à jour de ce plan.

Point 2 : Impact sur le PGS

Une étude d'impact sur le PGS doit être réalisée avant décision sur l'enquête publique et présentée à l'ACNUSA et la CCE locale. Si la modification change les limites d'une zone du PGS, il doit y avoir enquête publique et mise à jour de ce plan.

Point 3 : Clarifier le fait que pour qu'il y ait enquête publique, il faut qu'il y ait une condition remplie et non les 3

« §II L'enquête publique mentionnée à l'article L. 6362-2 du code des transports concerne tout projet de création ou de modification permanente de procédure en dessous de 2 000 mètres par rapport à l'altitude de l'aérodrome considéré qui satisfait aux à l'une des conditions suivantes : »

Point 4 : les critères pour l'obligation d'une enquête publique doivent être modulés entre les vols de jours et nuits. Il faut un critère spécifique sur la nuit imposant l'enquête publique

Par exemple : Le flux moyen sur au moins un segment de procédure à créer ou à modifier est d'au moins un survol d'avion muni de turboréacteurs ou de turbopropulseurs sur la période nocturne

Point 5 : minimum d'utilisation sur la piste

Pour les aérodromes concernés, le §II 1 écarte des pistes qui peuvent recevoir moins de 10 000 mouvements par an. Cette limitation semble exorbitante. Si l'on veut un critère l'utilisation d'une piste, on pourrait indiquer une piste qui a un trafic inférieur à x (par exemple 5 ou 10) mouvements pour tous les jours de l'année de référence.

Point 6 : minimum d'utilisation sur le segment (§II 2)

Plutôt que de flux moyen, il conviendrait de mettre un seuil sur un nombre maximum de vols (par exemple 30 ... ou moins) pour tous les jours de l'année de référence

### Point 7 : Superficie (§II 3)

Ce paragraphe est obscur et accessible uniquement à la DGAC. Se référer à nos points 1 et 2. Il doit y avoir enquête publique si la modification de trajectoire entraîne une variation sur le PEB ou le PGS.

### Point 8 : Seuil de niveau de bruit (§III)

Si un seuil de 10 mouvements à plus de 62dB sur 24 heures peut être envisagé, il convient de fixer un critère différent pour les vols de nuit.

Pour nous le seuil de 10 mouvements à 62dB doit être complété par un seuil à 1 mouvement à plus de 50dB en vol de nuit (22h-06h)

#### **Commentaire 41 :**

« Contre le texte »

17/10/2020 à 22h02

**\*\* CONTRE CE TEXTE \*\***

la DGAC sera fournisseur, juge et partie : c'est inadmissible dans un Etat de droit !

#### **Commentaire 42 :**

« Refuse le projet »

18/10/2020 à 7h57

**\*\* Refus de ce pouvoir donné à la DGAC \*\***

Je refuse que ce pouvoir abusif soit donné à la DGAC. Toute modification de l'environnement susceptible d'occasionner une gêne à la population doit faire l'objet d'une loi précédée d'une enquête publique.

#### **Commentaire 43 :**

« Conflit d'intérêt »

18/10/2020 à 8h07

**\*\* Consultation transparente \*\***

Si seulement cette consultation pouvait être transparente et à l'écoute des différentes populations survolées. Il y a malheureusement un « conflit d'intérêt » avec notre ministre des transports qui est un ancien de la DGAC et pilote de ligne. Difficile d'être amoureux du monde de l'aviation en réussissant à lutter contre les nuisances du secteur aérien.

En espérant, Monsieur le Ministre, que vous prendrez un peu de temps pour dormir dans la métropole Nantaise afin de comprendre les nuisances nocturnes que vous sous-estimez.

#### **Commentaire 44 :**

«Projet non acceptable en l'état »

18/10/2020 à 11h04

**\*\* Projet de décret : mes observations \*\***

Point 1 : Impact sur le PEB (Plan d'exposition au Bruit)

Une étude d'impact sur le PEB doit être réalisée avant décision sur l'enquête publique et présentée à l'ACNUSA et la CCE locale. Si la modification change les limites d'une zone du PEB, il doit y avoir enquête publique et mise à jour de ce plan. Le PEB a également l'avantage d'être un outil prospectif sur les 20 années à venir et donc de prendre en compte la croissance potentielle du trafic sur la nouvelle route.

Point 2 : Impact sur le PGS (Plan de Gêne Sonore)

Une étude d'impact sur le PGS doit être réalisée avant décision sur l'enquête publique et présentée à l'ACNUSA et la CCE locale. Si la modification change les limites d'une zone du PGS, il doit y avoir enquête publique et mise à jour de ce plan.

Point 3 : Clarifier le fait que pour qu'il y ait enquête publique, il faut qu'il y ait une condition remplie et non les 3

« §II L'enquête publique mentionnée à l'article L. 6362-2 du code des transports concerne tout projet de création ou de modification permanente de procédure en dessous de 2 000 mètres par rapport à l'altitude de l'aérodrome considéré qui satisfait aux à l'une des conditions suivantes : »

Point 4 : les critères pour l'obligation d'une enquête publique doivent être modulés entre les vols de jour et nuit. Il faut un critère spécifique sur la nuit imposant l'enquête publique

Par exemple : Le flux moyen sur au moins un segment de procédure à créer ou à modifier est d'au moins un survol d'avion muni de turboréacteurs ou de turbopropulseurs sur la période nocturne

Point 5 : minimum d'utilisation sur la piste

Pour les aérodromes concernés, le §II 1 écarte des pistes qui peuvent recevoir moins de 10 000 mouvements par an. Cette limitation semble exorbitante. Si l'on veut un critère l'utilisation d'une piste, on pourrait indiquer une piste qui a un trafic inférieur à x (par exemple 5 ou 10) mouvements pour tous les jours de l'année de référence.

Point 6 : minimum d'utilisation sur le segment (§II 2)

Plutôt que de flux moyen, il conviendrait de mettre un seuil sur un nombre maximum de vols (par exemple 30 ... ou moins) pour tous les jours de l'année de référence

Point 7 : Superficie (§II 3)

Ce paragraphe est obscur et accessible uniquement à la DGAC. Se référer à nos points 1 et 2. Il doit y avoir enquête publique si la modification de trajectoire entraîne une variation sur le

PEB ou le PGS.

Point 8 : Seuil de niveau de bruit (§III)

Si un seuil de 10 mouvements à plus de 62dB sur 24 heures peut être envisagé, il convient de fixer un critère différent pour les vols de nuit.

Pour nous le seuil de 10 mouvements à 62dB doit être complété par un seuil à 1 mouvement à plus de 50dB en vol de nuit (22h-06h)

En conclusion : ce projet ne peut être adopté en l'état, car la DGAC fait fi des seuls outils réglementaires dont nous disposons, PEB et PGS, inscrits depuis longtemps dans la loi. Il donne à la DGAC le moyen de déplacer les nuisances sur de nouvelles populations ou de les amplifier sur les populations déjà installées sans aucun contrôle préalable ni garde-fou réel. Loin d'améliorer l'acceptabilité du transport aérien, ce projet de décret est une nouvelle tentative de la DGAC pour se mettre au-dessus du droit commun.

**Commentaire 45 :**

« Demande enquête complémentaire »

18/10/2020 à 11h56

**\*\* PGS et PEB \*\***

Si la modification change les limites d'une zone du PGS, il doit y avoir enquête publique et mise à jour de ce plan. Si la modification change les limites d'une zone du PEB, il doit y avoir enquête publique et mise à jour de ce plan. Le PEB a également l'avantage d'être un outil prospectif sur les 20 années à venir et donc de prendre en compte la croissance potentielle du trafic.

**Commentaire 46 :**

18/10/2020 à 15h23

**\*\* Contributions enquête publique pour modification de la circulation aérienne \*\***

Vous ouvrez à la consultation publique un projet de décret relatif à l'enquête publique préalable à une modification de la circulation aérienne de départ et d'approche aux instruments pour les aérodromes mentionnés au I de l'article 1609 quater viciés A du code général des impôts.

Selon la notice, ces évolutions devraient aboutir à une ouverture plus fréquente des enquêtes publiques en cas de modification de la circulation aérienne et de mieux informer les communes réellement impactées par la modification.

Afin d'accompagner cette volonté d'ouverture plus fréquente des enquêtes publiques, je me permets de vous adresser les contributions suivantes :

1 - Nous sommes dotés d'outils réglementaires avec le Plan d'Exposition au Bruit, PEB, et le Plan de Gêne Sonore, PGS. Une étude d'impact doit être réalisée avant décision sur l'enquête publique et présentée à l'ACNUSA et la CCE locale. Si de part la modification apportée cela change les limites du PEB et/ou du PGS, alors il doit y avoir enquête publique intégrant en

document graphique la mise à jour de ces plans.

2 - Au point II de l'article 1er relatif aux conditions qui satisfont à la mise en œuvre d'une enquête publique, il faudrait adopter une rédaction qui indique clairement qu'une seule condition satisfait à la nécessité d'une enquête publique et non les 3 réunies.

3 - La deuxième des 3 conditions qui satisfait à la nécessité d'une enquête publique, indiqué au 2° du II de l'article 1er, parle de flux moyen, tel que défini au point 4 du I de l'article 1er. Un seuil de nombre de vols, plutôt que flux moyen, apporterait plus de clarté.

4 - La troisième des 3 conditions qui satisfait à la nécessité d'une enquête publique, indiqué au 3° du II de l'article 1er, manque de clarté et de point de référence. Disposant d'outils réglementaires, il est nécessaire de substituer ou compléter cette 3ème condition par le fait qu'une modification de trajectoire entraînant une variation sur le PEB ou le PGS doit faire l'objet d'une enquête publique.

5 - Aucune différenciation entre vols de jour et vols de nuit n'est établie. Les vols de nuit ont un impact important sur les populations survolées, tant par les niveaux d'émergence de bruit, que par nos rythmes de vie, que par les conséquences sur la santé selon les rapports de l'OMS.

Un critère spécifique imposant l'enquête publique pour les vols de nuit est à prendre en compte.

6 - Dans la continuité du point précédent, au point III de l'article 1er il est nécessaire de rajouter un seuil de 1 vol à plus de 50 dB en vol de nuit.

Vous remerciant par avance pour la prise en compte de ces contributions pour faciliter l'ouverture d'enquête publique.

Excellente journée

#### **Commentaire 47 :**

« Non au projet »

19/10/2020 à 16h04

**\*\* Aéroport Toulouse \*\***

Bonjour,

Il faut arrêter d'exploiter de plus en plus d'horaires de vol sur l'aéroport de Toulouse. Il faut interdire toutes nouvelles constructions qui se trouve dans le rayon d'impact de l'aéroport. Arrêter les vols, commerciaux ou non, de nuit. Pour diminuer la pollution, et les problèmes de santé liés.

Et surtout ne plus augmenter la capacité des aéroports... Et développer d'autres moyens de transport..

#### **Commentaire 48 :**

« Souhaite modification dans le cadre du PEB et le PGS et par le biais d'enquêtes publiques »

19/10/2020 à 18h07 par président de l'ADQL

**\*\* Contribution de l'Association de Défense du Quartier de Lardenne (ADQL), membre de la Commission Consultative pour l'Environnement de l'Aéroport Toulouse-Blagnac \*\***

Madame, Monsieur, veuillez trouver ci-dessous les remarques de l'ADQL, Association de Défense du Quartier de Lardenne (Toulouse), concernant le projet de décret relatif à l'enquête publique préalable à une modification de la circulation aérienne de départ et d'approche aux instruments pour les aérodromes mentionnés au paragraphe I de l'article 1609 quater viciés A du code général des impôts.

L'ADQL est une association toulousaine de défense de l'environnement et du cadre de vie, membre de la Commission Consultative pour l'Environnement de l'Aéroport Toulouse-Blagnac depuis l'origine.

Nous remercions le Ministère d'avoir organisé cette consultation, mais nous devons souligner que les modalités de cette consultation ne sont guère propices à une participation d'un large public concerné.

L'ergonomie du site, l'impossibilité de charger une pièce jointe en .pdf, sont notamment des obstacles à une large réponse des citoyens.

Sur le fond, notre analyse est que la DGAC souhaite modifier les règles actuellement en vigueur afin de pouvoir décider seule quelles modifications de trajectoires feront l'objet d'une enquête publique.

Le texte est élaboré avec des critères qui font que la DGAC sera à la fois juge et partie, sans qu'aucun avis différent ne puisse s'exprimer.

La DGAC semble vouloir s'affranchir des contraintes établies par le PEB (Plan d'Exposition au Bruit) et le PGS (Plan de Gène Sonore) en modifiant à son gré les trajectoires.

Cela signifie que des populations vont se retrouver impactées par le bruit généré par le trafic aérien, sans être pour autant éligibles aux aides prévues.

Cela signifie aussi que l'on ne mesurera pas préalablement l'impact économique ou en termes d'urbanisme, comme le prévoient les textes existants (conséquences sur la valeur des propriétés dans le cas des PEB et PGS, ou encore impact sur l'urbanisme pour le PEB).

Nous demandons donc que les impacts sur le PEB et le PGS soient mesurés préalablement, soumis à l'ACNUSA et à la CCE locale et qu'il y ait obligatoirement Enquête Publique si les limites d'une zone du PEB ou du PGS sont touchées.

Pour nous, il doit y avoir obligatoirement enquête publique si la modification de trajectoire entraîne une variation sur le PEB ou le PGS.

Le paragraphe II 1 écarte les pistes qui peuvent recevoir moins de 10 000 mouvements par an. Cette limitation semble excessive.

Seuil de niveau de bruit (paragraphe III)

Les critères doivent prendre en compte la spécificité des vols de nuit.

Pour nous, toutes modifications ayant un impact sur les vols de nuit doivent faire l'objet d'une Enquête Publique.

Le seuil de 10 mouvements à 62dB sur 24h doit être complété par un seuil à 1 mouvement à plus de 50dB en vol de nuit (22h-06h)

Pour conclure, nous déplorons qu'en cette période difficile pour l'aéronautique, qui voit se multiplier les oppositions au transport aérien, la DGAC tente de mettre en place des mesures dont l'opacité et l'arbitraire ne vont pas dans le bon sens.

Déplacer les nuisances sur de nouvelles populations ou les amplifier sur les populations déjà installées sans aucun contrôle préalable ni garde-fou réel est le meilleur moyen pour exacerber les tensions.

Nous demandons que la mise en place de nouvelles mesures se fassent dans le cadre de la réglementation du PEB et du PGS, seuls outils inscrit dans la loi, et par le biais d'Enquêtes Publiques.

#### **Commentaire 49 :**

« En faveur de la modification de la circulation aérienne »

19/10/2020 à 19h20

\*\* réponse à l'enquête publique préalable à la modification du décret de modification de la circulation aérienne aux instruments \*\*

Objet : Réponse à l'enquête publique préalable à la modification du décret de modification de la circulation aérienne aux instruments, de départs et d'approches des aéroports

Je suis en faveur de la modification du décret de modification de la circulation aérienne aux instruments de départs et d'approches des aéroports mentionnés au I de l'article 1609 quater viciés A du code général des impôts, dont celui de Nantes Atlantique figurant dans la liste.

Suite au renoncement du projet aéroportuaire de Notre Dames des Landes du 17 janvier 2018, l'Etat décide du réaménagement de l'aéroport en proposant plusieurs alternatives à débattre selon le principe d'une concertation publique conduite de juin à juillet 2019 sous l'autorité de la CNDP.

Le 28 octobre 2019, en préfecture des Pas de la Loire, l'Etat présentait son projet de réaménagement de l'aéroport Nantes-Atlantique, par son choix délibéré de conserver la piste orientée nord-sud, en proposant 2 approches distinctes par le nord :

1. Une nouvelle trajectoire pour répondre à l'exigence de la mise en conformité des règles internationales et européennes de l'aviation civile, ayant pour conséquence le ré-axage de l'approche par guidage satellite ILS, au-dessus du plein centre-ville de Nantes.



2. Le maintien de l'approche existante, déviée de 13 degrés, obtenue par 2 dérogations (en 2011 et en 2016), ce qui conduit l'Etat à réclamer une troisième dérogation dès 2021.

Ce choix des 2 trajectoires d'approches exposerait durablement le cœur de la ville de Nantes aux survols à basse altitude et aggraverait considérablement l'exposition aux nuisances sonores et aux pollutions atmosphériques aériennes pour des milliers d'habitants supplémentaires.

Par cette décision,

l'Etat n'a repris, ni les recommandations inscrites aux bilans de la concertation de la CNDP et de la DGAC, ni l'avis délibéré N° 2018-114 du 24 avril 2019 du Commissariat Général à l'Environnement et au Développement Durable pointant un conflit entre la nécessité de réaménagement de l'aéroport dite capacitaire et sa mise en conformité selon les directives internationales et européennes de sécurité aérienne.

Compte-tenu des conséquences aggravantes de la décision du 28 octobre 2019, je profite de cette occasion, pour rééditer officiellement notre demande de réalisation des études d'impact sanitaires et environnementales. Celles-ci comporteront le Plan de Prévention des Bruits dans l'Environnement (PPEB) ainsi qu'un nouveau Plan d'Exposition aux Bruits (PEB) ; ce dernier, datant de 2003, est obsolète.

Je demande officiellement que la décision du 28 octobre 2019 et la Déclaration d'Utilité Publique soient suspendues à la réalisation de ces études d'impact.

Nous nous appuyons ainsi sur l'avis du CGEDD N° 2018-114 du 24 avril 2019 précisant « Que la remise dans l'axe des trajectoires d'approche des avions par le nord fait partie intégrante de l'option de référence et ne peut être stipulée sans être démontrée, cette question nécessite d'être analysée plus finement ».

Je suis convaincue qu'un autre réaménagement de Nantes-Atlantique, doté d'une piste orientée Est/Ouest est possible, et s'impose afin d'apporter des solutions aux questions suivantes :

→ La protection sanitaire du plus grand nombre de populations exposées aux nuisances notamment en évitant le survol des centres-villes de Nantes, Rezé, Bouguenais/Les Couëts et Saint-Aignan de Grandlieu.

→ La préservation de l'environnement, notamment en évitant le survol des sites naturels classés : le Lac de Grand Lieu, l'Erdre et l'estuaire de la Loire.

→ La performance de notre économie régionale et la dynamique de nos bassins d'emploi notamment en préservant le développement de la zone D2A où se situent Airbus et ses sous/traitants, les pôles de compétitivité EMC2 et d'enseignement l'IUMM, sans oublier la connexion avec le pôle agro-alimentaire MIN de Rezé-Sud .

### **Commentaire 50 :**

« Les avions volent trop bas »

20/10/2020 à 7h24

**\*\* Nuisance \*\***

les avions volent trop bas sur eaubonne on voit même leur compagnie les nuisances sont énormes

### **Commentaire 51 :**

« Demande d'une étude d'impact sur le PEB et le PGS au préalable »

20/10/2020 à 17h48

**\*\* Observations sur le Projet de décret relatif à l'enquête publique concernant la circulation aérienne \*\***

Point 1 : Impact sur le PEB (Plan d'exposition au Bruit)

Une étude d'impact sur le PEB doit être réalisée avant décision sur l'enquête publique et présentée à l'ACNUSA et la CCE locale. Si la modification change les limites d'une zone du PEB, il doit y avoir enquête publique et mise à jour de ce plan. Le PEB a également l'avantage d'être un outil prospectif sur les 20 années à venir et donc de prendre en compte la croissance potentielle du trafic sur la nouvelle route.

Point 2 : Impact sur le PGS (Plan de Gêne Sonore)

Une étude d'impact sur le PGS doit être réalisée avant décision sur l'enquête publique et présentée à l'ACNUSA et la CCE locale. Si la modification change les limites d'une zone du PGS, il doit y avoir enquête publique et mise à jour de ce plan.

Point 3 : Clarifier le fait que pour qu'il y ait enquête publique, il faut qu'il y ait une condition remplie et non les 3

« §II L'enquête publique mentionnée à l'article L. 6362-2 du code des transports concerne tout projet de création ou de modification permanente de procédure en dessous de 2 000 mètres par rapport à l'altitude de l'aérodrome considéré qui satisfait aux à l'une des conditions suivantes :  
»

Point 4 : les critères pour l'obligation d'une enquête publique doivent être modulés entre les vols de jour et nuit. Il faut un critère spécifique sur la nuit imposant l'enquête publique

Par exemple : Le flux moyen sur au moins un segment de procédure à créer ou à modifier est d'au moins un survol d'avion muni de turboréacteurs ou de turbopropulseurs sur la période nocturne

Point 5 : minimum d'utilisation sur la piste

Pour les aérodromes concernés, le §II 1 écarte des pistes qui peuvent recevoir moins de 10 000 mouvements par an. Cette limitation semble exorbitante. Si l'on veut un critère d'utilisation d'une piste, on pourrait indiquer une piste qui a un trafic inférieur à x (par exemple 5 ou 10) mouvements pour tous les jours de l'année de référence.

Point 6 : minimum d'utilisation sur le segment (§II 2)

Plutôt que de flux moyen, il conviendrait de mettre un seuil sur un nombre maximum de vols (par exemple 30 ... ou moins) pour tous les jours de l'année de référence

Point 7 : Superficie (§II 3)

Ce paragraphe est obscur et accessible uniquement à la DGAC. Se référer à nos points 1 et 2. Il doit y avoir enquête publique si la modification de trajectoire entraîne une variation sur le PEB ou le PGS.

Point 8 : Seuil de niveau de bruit (§III)

Si un seuil de 10 mouvements à plus de 62dB sur 24 heures peut être envisagé, il convient de fixer un critère différent pour les vols de nuit.

Pour nous le seuil de 10 mouvements à 62dB doit être complété par un seuil à 1 mouvement à plus de 50dB en vol de nuit (22h-06h)

**Commentaire 52 :**

« Demande d'une étude d'impact sur le PEB et le PGS au préalable »

20/10/2020 à 18h05

\*\* Observations sur le projet de décret concernant la circulation aérienne \*\*

Point 1 : Impact sur le PEB (Plan d'exposition au Bruit)

Une étude d'impact sur le PEB doit être réalisée avant décision sur l'enquête publique et présentée à l'ACNUSA et la CCE locale. Si la modification change les limites d'une zone du PEB, il doit y avoir enquête publique et mise à jour de ce plan. Le PEB a également l'avantage d'être un outil prospectif sur les 20 années à venir et donc de prendre en compte la croissance potentielle du trafic sur la nouvelle route.

Point 2 : Impact sur le PGS (Plan de Gêne Sonore)

Une étude d'impact sur le PGS doit être réalisée avant décision sur l'enquête publique et présentée à l'ACNUSA et la CCE locale. Si la modification change les limites d'une zone du PGS, il doit y avoir enquête publique et mise à jour de ce plan.

Point 3 : Clarifier le fait que pour qu'il y ait enquête publique, il faut qu'il y ait une condition remplie et non les 3

« §II L'enquête publique mentionnée à l'article L. 6362-2 du code des transports concerne tout projet de création ou de modification permanente de procédure en dessous de 2 000 mètres par rapport à l'altitude de l'aérodrome considéré qui satisfait aux à l'une des conditions suivantes :  
»

Point 4 : les critères pour l'obligation d'une enquête publique doivent être modulés entre les vols de jour et nuit. Il faut un critère spécifique sur la nuit imposant l'enquête publique

Par exemple : Le flux moyen sur au moins un segment de procédure à créer ou à modifier est d'au moins un survol d'avion muni de turboréacteurs ou de turbopropulseurs sur la période nocturne

Point 5 : minimum d'utilisation sur la piste

Pour les aérodromes concernés, le §II 1 écarte des pistes qui peuvent recevoir moins de 10 000 mouvements par an. Cette limitation semble exorbitante. Si l'on veut un critère d'utilisation d'une piste, on pourrait indiquer une piste qui a un trafic inférieur à x (par exemple 5 ou 10) mouvements pour tous les jours de l'année de référence.

Point 6 : minimum d'utilisation sur le segment (§II 2)

Plutôt que de flux moyen, il conviendrait de mettre un seuil sur un nombre maximum de vols (par exemple 30 ... ou moins) pour tous les jours de l'année de référence

Point 7 : Superficie (§II 3)

Ce paragraphe est obscur et accessible uniquement à la DGAC. Se référer à nos points 1 et 2. Il doit y avoir enquête publique si la modification de trajectoire entraîne une variation sur le PEB ou le PGS.

Point 8 : Seuil de niveau de bruit (§III)

Si un seuil de 10 mouvements à plus de 62dB sur 24 heures peut être envisagé, il convient de fixer un critère différent pour les vols de nuit.

Pour nous le seuil de 10 mouvements à 62dB doit être complété par un seuil à 1 mouvement à plus de 50dB en vol de nuit (22h-06h)

### **Commentaire 53 :**

20/10/2020 à 18h08

**\*\* Observations sur le projet de décret concernant la circulation aérienne \*\***

Point 1 : Impact sur le PEB (Plan d'exposition au Bruit)

Une étude d'impact sur le PEB doit être réalisée avant décision sur l'enquête publique et présentée à l'ACNUSA et la CCE locale. Si la modification change les limites d'une zone du PEB, il doit y avoir enquête publique et mise à jour de ce plan. Le PEB a également l'avantage d'être un outil prospectif sur les 20 années à venir et donc de prendre en compte la croissance potentielle du trafic sur la nouvelle route.

Point 2 : Impact sur le PGS (Plan de Gêne Sonore)

Une étude d'impact sur le PGS doit être réalisée avant décision sur l'enquête publique et présentée à l'ACNUSA et la CCE locale. Si la modification change les limites d'une zone du PGS, il doit y avoir enquête publique et mise à jour de ce plan.

Point 3 : Clarifier le fait que pour qu'il y ait enquête publique, il faut qu'il y ait une condition remplie et non les 3

« §II L'enquête publique mentionnée à l'article L. 6362-2 du code des transports concerne tout projet de création ou de modification permanente de procédure en dessous de 2 000 mètres par rapport à l'altitude de l'aérodrome considéré qui satisfait aux à l'une des conditions suivantes :  
»

Point 4 : les critères pour l'obligation d'une enquête publique doivent être modulés entre les vols de jour et nuit. Il faut un critère spécifique sur la nuit imposant l'enquête publique

Par exemple : Le flux moyen sur au moins un segment de procédure à créer ou à modifier est d'au moins un survol d'avion muni de turboréacteurs ou de turbopropulseurs sur la période nocturne

Point 5 : minimum d'utilisation sur la piste

Pour les aérodromes concernés, le §II 1 écarte des pistes qui peuvent recevoir moins de 10 000 mouvements par an. Cette limitation semble exorbitante. Si l'on veut un critère d'utilisation d'une piste, on pourrait indiquer une piste qui a un trafic inférieur à x (par exemple 5 ou 10) mouvements pour tous les jours de l'année de référence.

Point 6 : minimum d'utilisation sur le segment (§II 2)

Plutôt que de flux moyen, il conviendrait de mettre un seuil sur un nombre maximum de vols (par exemple 30 ... ou moins) pour tous les jours de l'année de référence

Point 7 : Superficie (§II 3)

Ce paragraphe est obscur et accessible uniquement à la DGAC. Se référer à nos points 1 et 2. Il doit y avoir enquête publique si la modification de trajectoire entraîne une variation sur le PEB ou le PGS.

Point 8 : Seuil de niveau de bruit (§III)

Si un seuil de 10 mouvements à plus de 62dB sur 24 heures peut être envisagé, il convient de fixer un critère différent pour les vols de nuit.

Pour nous le seuil de 10 mouvements à 62dB doit être complété par un seuil à 1 mouvement à plus de 50dB en vol de nuit (22h-06h)

Pour nous le seuil de 10 mouvements à 62dB doit être complété par un seuil à 1 mouvement à plus de 50dB en vol de nuit (22h-06h)

#### **Commentaire 54 :**

« Demande d'une étude d'impact sur le PEB et le PGS au préalable »

20/10/2020 à 18h10

**\*\* Observations sur le projet de décret concernant la circulation aérienne \*\***  
**Point 1 : Impact sur le PEB (Plan d'exposition au Bruit)**

Une étude d'impact sur le PEB doit être réalisée avant décision sur l'enquête publique et présentée à l'ACNUSA et la CCE locale. Si la modification change les limites d'une zone du PEB, il doit y avoir enquête publique et mise à jour de ce plan. Le PEB a également l'avantage d'être un outil prospectif sur les 20 années à venir et donc de prendre en compte la croissance potentielle du trafic sur la nouvelle route.

**Point 2 : Impact sur le PGS (Plan de Gêne Sonore)**

Une étude d'impact sur le PGS doit être réalisée avant décision sur l'enquête publique et présentée à l'ACNUSA et la CCE locale. Si la modification change les limites d'une zone du PGS, il doit y avoir enquête publique et mise à jour de ce plan.

**Point 3 : Clarifier le fait que pour qu'il y ait enquête publique, il faut qu'il y ait une condition remplie et non les 3**

« §II L'enquête publique mentionnée à l'article L. 6362-2 du code des transports concerne tout projet de création ou de modification permanente de procédure en dessous de 2 000 mètres par rapport à l'altitude de l'aérodrome considéré qui satisfait aux à l'une des conditions suivantes :  
»

**Point 4 : les critères pour l'obligation d'une enquête publique doivent être modulés entre les vols de jour et nuit. Il faut un critère spécifique sur la nuit imposant l'enquête publique**

Par exemple : Le flux moyen sur au moins un segment de procédure à créer ou à modifier est d'au moins un survol d'avion muni de turboréacteurs ou de turbopropulseurs sur la période nocturne

**Point 5 : minimum d'utilisation sur la piste**

Pour les aérodromes concernés, le §II 1 écarte des pistes qui peuvent recevoir moins de 10 000 mouvements par an. Cette limitation semble exorbitante. Si l'on veut un critère d'utilisation d'une piste, on pourrait indiquer une piste qui a un trafic inférieur à x (par exemple 5 ou 10) mouvements pour tous les jours de l'année de référence.

**Point 6 : minimum d'utilisation sur le segment (§II 2)**

Plutôt que de flux moyen, il conviendrait de mettre un seuil sur un nombre maximum de vols (par exemple 30 ... ou moins) pour tous les jours de l'année de référence

**Point 7 : Superficie (§II 3)**

Ce paragraphe est obscur et accessible uniquement à la DGAC. Se référer à nos points 1 et 2. Il doit y avoir enquête publique si la modification de trajectoire entraîne une variation sur le PEB ou le PGS.

**Point 8 : Seuil de niveau de bruit (§III)**

Si un seuil de 10 mouvements à plus de 62dB sur 24 heures peut être envisagé, il convient de fixer un critère différent pour les vols de nuit.

**Commentaire 55 :**

« Demande d'une étude d'impact sur le PEB et le PGS au préalable »

20/10/2020 à 18h11

**\*\* Observations sur le projet de décret concernant la circulation aérienne \*\***

Point 1 : Impact sur le PEB (Plan d'exposition au Bruit)

Une étude d'impact sur le PEB doit être réalisée avant décision sur l'enquête publique et présentée à l'ACNUSA et la CCE locale. Si la modification change les limites d'une zone du PEB, il doit y avoir enquête publique et mise à jour de ce plan. Le PEB a également l'avantage d'être un outil prospectif sur les 20 années à venir et donc de prendre en compte la croissance potentielle du trafic sur la nouvelle route.

Point 2 : Impact sur le PGS (Plan de Gêne Sonore)

Une étude d'impact sur le PGS doit être réalisée avant décision sur l'enquête publique et présentée à l'ACNUSA et la CCE locale. Si la modification change les limites d'une zone du PGS, il doit y avoir enquête publique et mise à jour de ce plan.

Point 3 : Clarifier le fait que pour qu'il y ait enquête publique, il faut qu'il y ait une condition remplie et non les 3

« §II L'enquête publique mentionnée à l'article L. 6362-2 du code des transports concerne tout projet de création ou de modification permanente de procédure en dessous de 2 000 mètres par rapport à l'altitude de l'aérodrome considéré qui satisfait aux à l'une des conditions suivantes :  
»

Point 4 : les critères pour l'obligation d'une enquête publique doivent être modulés entre les vols de jour et nuit. Il faut un critère spécifique sur la nuit imposant l'enquête publique

Par exemple : Le flux moyen sur au moins un segment de procédure à créer ou à modifier est d'au moins un survol d'avion muni de turboréacteurs ou de turbopropulseurs sur la période nocturne

Point 5 : minimum d'utilisation sur la piste

Pour les aérodromes concernés, le §II 1 écarte des pistes qui peuvent recevoir moins de 10 000 mouvements par an. Cette limitation semble exorbitante. Si l'on veut un critère d'utilisation d'une piste, on pourrait indiquer une piste qui a un trafic inférieur à x (par exemple 5 ou 10) mouvements pour tous les jours de l'année de référence.

Point 6 : minimum d'utilisation sur le segment (§II 2)

Plutôt que de flux moyen, il conviendrait de mettre un seuil sur un nombre maximum de vols (par exemple 30 ... ou moins) pour tous les jours de l'année de référence

### Point 7 : Superficie (§II 3)

Ce paragraphe est obscur et accessible uniquement à la DGAC. Se référer à nos points 1 et 2. Il doit y avoir enquête publique si la modification de trajectoire entraîne une variation sur le PEB ou le PGS.

### Point 8 : Seuil de niveau de bruit (§III)

Si un seuil de 10 mouvements à plus de 62dB sur 24 heures peut être envisagé, il convient de fixer un critère différent pour les vols de nuit.

Pour nous le seuil de 10 mouvements à 62dB doit être complété par un seuil à 1 mouvement à plus de 50dB en vol de nuit (22h-06h)

### **Commentaire 56 :**

« Demande d'une étude d'impact sur le PEB et le PGS au préalable »

20/10/2020 à 18h15

**\*\* Observations sur le projet de décret concernant la circulation aérienne \*\***

#### Point 1 : Impact sur le PEB (Plan d'exposition au Bruit)

Une étude d'impact sur le PEB doit être réalisée avant décision sur l'enquête publique et présentée à l'ACNUSA et la CCE locale. Si la modification change les limites d'une zone du PEB, il doit y avoir enquête publique et mise à jour de ce plan. Le PEB a également l'avantage d'être un outil prospectif sur les 20 années à venir et donc de prendre en compte la croissance potentielle du trafic sur la nouvelle route.

#### Point 2 : Impact sur le PGS (Plan de Gêne Sonore)

Une étude d'impact sur le PGS doit être réalisée avant décision sur l'enquête publique et présentée à l'ACNUSA et la CCE locale. Si la modification change les limites d'une zone du PGS, il doit y avoir enquête publique et mise à jour de ce plan.

Point 3 : Clarifier le fait que pour qu'il y ait enquête publique, il faut qu'il y ait une condition remplie et non les 3

« §II L'enquête publique mentionnée à l'article L. 6362-2 du code des transports concerne tout projet de création ou de modification permanente de procédure en dessous de 2 000 mètres par rapport à l'altitude de l'aérodrome considéré qui satisfait aux à l'une des conditions suivantes :  
»

Point 4 : les critères pour l'obligation d'une enquête publique doivent être modulés entre les vols de jour et nuit. Il faut un critère spécifique sur la nuit imposant l'enquête publique

Par exemple : Le flux moyen sur au moins un segment de procédure à créer ou à modifier est d'au moins un survol d'avion muni de turboréacteurs ou de turbopropulseurs sur la période nocturne



Point 5 : minimum d'utilisation sur la piste

Pour les aérodromes concernés, le §II 1 écarte des pistes qui peuvent recevoir moins de 10 000 mouvements par an. Cette limitation semble exorbitante. Si l'on veut un critère d'utilisation d'une piste, on pourrait indiquer une piste qui a un trafic inférieur à x (par exemple 5 ou 10) mouvements pour tous les jours de l'année de référence.

Point 6 : minimum d'utilisation sur le segment (§II 2)

Plutôt que de flux moyen, il conviendrait de mettre un seuil sur un nombre maximum de vols (par exemple 30 ... ou moins) pour tous les jours de l'année de référence

Point 7 : Superficie (§II 3)

Ce paragraphe est obscur et accessible uniquement à la DGAC. Se référer à nos points 1 et 2. Il doit y avoir enquête publique si la modification de trajectoire entraîne une variation sur le PEB ou le PGS.

Point 8 : Seuil de niveau de bruit (§III)

Si un seuil de 10 mouvements à plus de 62dB sur 24 heures peut être envisagé, il convient de fixer un critère différent pour les vols de nuit.

Pour nous le seuil de 10 mouvements à 62dB doit être complété par un seuil à 1 mouvement à plus de 50dB en vol de nuit (22h-06h)

### **Commentaire 57 :**

« Demande d'une étude d'impact sur le PEB et le PGS avant décision enquête »

21/10/2020 à 10h18

\*\* revoir les critères de mise en place de cette évolution car les propositions faites sont trop permissives \*\*

Point 1 : Impact sur le PEB (Plan d'exposition au Bruit)

Une étude d'impact sur le PEB doit être réalisée avant décision sur l'enquête publique et présentée à l'ACNUSA et la CCE locale. Si la modification change les limites d'une zone du PEB, il doit y avoir enquête publique et mise à jour de ce plan. Le PEB a également l'avantage d'être un outil prospectif sur les 20 années à venir et donc de prendre en compte la croissance potentielle du trafic sur la nouvelle route.

Point 2 : Impact sur le PGS (Plan de Gêne Sonore)

Une étude d'impact sur le PGS doit être réalisée avant décision sur l'enquête publique et présentée à l'ACNUSA et la CCE locale. Si la modification change les limites d'une zone du PGS, il doit y avoir enquête publique et mise à jour de ce plan.

Point 3 : Clarifier le fait que pour qu'il y ait enquête publique, il faut qu'il y ait une condition remplie et non les 3

« §II L'enquête publique mentionnée à l'article L. 6362-2 du code des transports concerne tout projet de création ou de modification permanente de procédure en dessous de 2 000 mètres par rapport à l'altitude de l'aérodrome considéré qui satisfait aux à l'une des conditions suivantes :  
»

Point 4 : les critères pour l'obligation d'une enquête publique doivent être modulés entre les vols de jour et nuit. Il faut un critère spécifique sur la nuit imposant l'enquête publique

Par exemple : Le flux moyen sur au moins un segment de procédure à créer ou à modifier est d'au moins un survol d'avion muni de turboréacteurs ou de turbopropulseurs sur la période nocturne

Point 5 : minimum d'utilisation sur la piste

Pour les aérodromes concernés, le §II 1 écarte des pistes qui peuvent recevoir moins de 10 000 mouvements par an. Cette limitation semble exorbitante. Si l'on veut un critère d'utilisation d'une piste, on pourrait indiquer une piste qui a un trafic inférieur à x (par exemple 5 ou 10) mouvements pour tous les jours de l'année de référence.

Point 6 : minimum d'utilisation sur le segment (§II 2)

Plutôt que de flux moyen, il conviendrait de mettre un seuil sur un nombre maximum de vols (par exemple 30 ... ou moins) pour tous les jours de l'année de référence

Point 7 : Superficie (§II 3)

Ce paragraphe est obscur et accessible uniquement à la DGAC. Se référer à nos points 1 et 2. Il doit y avoir enquête publique si la modification de trajectoire entraîne une variation sur le PEB ou le PGS.

Point 8 : Seuil de niveau de bruit (§III)

Si un seuil de 10 mouvements à plus de 62dB sur 24 heures peut être envisagé, il convient de fixer un critère différent pour les vols de nuit.

Le seuil de 10 mouvements à 62dB doit être complété par un seuil à 1 mouvement à plus de 50dB en vol de nuit (22h-06h)

En conclusion : ce projet ne peut être adopté en l'état, car la DGAC fait fi des seuls outils réglementaires dont nous disposons, PEB et PGS, inscrits depuis longtemps dans la loi.

**Commentaire 58 :**

« Demande d'une étude d'impact sur le PEB et le PGS avant décision enquête »

21/10/2020 à 10h19

\*\* revoir les critères de mise en place de cette évolution car les propositions faites sont trop permissives \*\*

Point 1 : Impact sur le PEB (Plan d'exposition au Bruit)

Une étude d'impact sur le PEB doit être réalisée avant décision sur l'enquête publique et présentée à l'ACNUSA et la CCE locale. Si la modification change les limites d'une zone du PEB, il doit y avoir enquête publique et mise à jour de ce plan. Le PEB a également l'avantage d'être un outil prospectif sur les 20 années à venir et donc de prendre en compte la croissance potentielle du trafic sur la nouvelle route.

Point 2 : Impact sur le PGS (Plan de Gêne Sonore)

Une étude d'impact sur le PGS doit être réalisée avant décision sur l'enquête publique et présentée à l'ACNUSA et la CCE locale. Si la modification change les limites d'une zone du PGS, il doit y avoir enquête publique et mise à jour de ce plan.

Point 3 : Clarifier le fait que pour qu'il y ait enquête publique, il faut qu'il y ait une condition remplie et non les 3

« §II L'enquête publique mentionnée à l'article L. 6362-2 du code des transports concerne tout projet de création ou de modification permanente de procédure en dessous de 2 000 mètres par rapport à l'altitude de l'aérodrome considéré qui satisfait aux à l'une des conditions suivantes :  
»

Point 4 : les critères pour l'obligation d'une enquête publique doivent être modulés entre les vols de jour et nuit. Il faut un critère spécifique sur la nuit imposant l'enquête publique

Par exemple : Le flux moyen sur au moins un segment de procédure à créer ou à modifier est d'au moins un survol d'avion muni de turboréacteurs ou de turbopropulseurs sur la période nocturne

Point 5 : minimum d'utilisation sur la piste

Pour les aérodromes concernés, le §II 1 écarte des pistes qui peuvent recevoir moins de 10 000 mouvements par an. Cette limitation semble exorbitante. Si l'on veut un critère d'utilisation d'une piste, on pourrait indiquer une piste qui a un trafic inférieur à x (par exemple 5 ou 10) mouvements pour tous les jours de l'année de référence.

Point 6 : minimum d'utilisation sur le segment (§II 2)

Plutôt que de flux moyen, il conviendrait de mettre un seuil sur un nombre maximum de vols (par exemple 30 ... ou moins) pour tous les jours de l'année de référence

Point 7 : Superficie (§II 3)

Ce paragraphe est obscur et accessible uniquement à la DGAC. Se référer à nos points 1 et 2. Il doit y avoir enquête publique si la modification de trajectoire entraîne une variation sur le PEB ou le PGS.

Point 8 : Seuil de niveau de bruit (§III)

Si un seuil de 10 mouvements à plus de 62dB sur 24 heures peut être envisagé, il convient de fixer un critère différent pour les vols de nuit.

Le seuil de 10 mouvements à 62dB doit être complété par un seuil à 1 mouvement à plus de 50dB en vol de nuit (22h-06h)

En conclusion : ce projet ne peut être adopté en l'état, car la DGAC fait fi des seuls outils réglementaires dont nous disposons, PEB et PGS, inscrits depuis longtemps dans la loi.

### **Commentaire 59 :**

« Conditions défavorables pour résidents si décret adoptés »

20/10/2020 à 12h04

**\*\* Nuisances aériennes \*\***

Solidaire des réserves émises par le CCNAAT, je crains que ce décret, si adopté, ouvre la voie à la mise en place de conditions défavorables pour des milliers de résidents de l'agglomération toulousaine. Préservons nos oreilles, notre santé, nos nuits... bref, notre vie.

### **Commentaire 60 :**

« Conditions défavorables pour résidents si décret adoptés »

21/10/2020 à 12h05

**\*\* Nuisances aériennes \*\***

Solidaire des réserves émises par le CCNAAT, je crains que ce décret, si adopté, ouvre la voie à la mise en place de conditions défavorables pour des milliers de résidents de l'agglomération toulousaine. Préservons nos oreilles, notre santé, nos nuits... bref, notre vie.

### **Commentaire 61 :**

« Conditions défavorables pour résidents si décret adoptés »

21/10/2020 à 12h05

**\*\* Nuisances aériennes \*\***

Solidaire des réserves émises par le CCNAAT, je crains que ce décret, si adopté, ouvre la voie à la mise en place de conditions défavorables pour des milliers de résidents de l'agglomération toulousaine. Préservons nos oreilles, notre santé, nos nuits... bref, notre vie.

### **Commentaire 62 :**

« Conditions défavorables pour résidents si décret adoptés »

21/10/2020 à 12h06

**\*\* Nuisances aériennes \*\***

Solidaire des réserves émises par le CCNAAT, je crains que ce décret, si adopté, ouvre la voie à la mise en place de conditions défavorables pour des milliers de résidents de l'agglomération toulousaine. Préservons nos oreilles, notre santé, nos nuits... bref, notre vie.

### **Commentaire 63 :**

« Conditions défavorables pour résidents si décret adoptés »

21/10/2020 à 12h08

**\*\* Nuisances aériennes \*\***

Solidaire des réserves émises par le CCNAAT, je crains que ce décret, si adopté, ouvre la voie à la mise en place de conditions défavorables pour des milliers de résidents de l'agglomération toulousaine. Préservons nos oreilles, notre santé, nos nuits... bref, notre vie.

### **Commentaire 64 :**

« Conditions défavorables pour résidents si décret adoptés »

21/10/2020 à 12h08

**\*\* Nuisances aériennes \*\***

Solidaire des réserves émises par le CCNAAT, je crains que ce décret, si adopté, ouvre la voie à la mise en place de conditions défavorables pour des milliers de résidents de l'agglomération toulousaine. Préservons nos oreilles, notre santé, nos nuits... bref, notre vie.

### **Commentaire 65 :**

« Contre le projet »

21/10/2020 à 14h59

**\*\* Les consultations sont des arnaques démocratiques \*\***

Bien évidemment, personne ne veut subir les nuisances infernales causées par le survol des avions (bruit, PUF ....) et les conséquences reconnues sur la santé. La modification d'une trajectoire sera forcément rejetée par les nouveaux impactés.

Le vrai sujet est de s'interroger sur le maintien (et pire l'accroissement) des nuisances sur les riverains « initiaux » de ces aéroports ? A ce jour, ce gouvernement ne se soucie absolument pas de l'avis et de la santé des riverains.

Pour preuve, l'option retenue par l'état pour les riverains de Nantes Atlantique.

En 2016, lors du référendum local, les habitants du 44 ont voté majoritairement le transfert de l'aéroport à NDDL, principalement pour épargner aux riverains survolés les nuisances en croissance permanente et devenues insupportables.

Une véritable arnaque démocratique et jupitérienne a été organisée pour balayer le vote du peuple, une médiation biaisée et bidon a conclu à l'existence d'un plan B : le réaménagement de l'aéroport existant. Ce plan B a une conséquence évidente sur la santé des riverains de l'aéroport, l'état a accepté le sacrifice. Par faiblesse ?

Suite à cette décision scandaleuse, une consultation a été initiée pour soi-disant permettre aux habitants le choix d'une option de réaménagement (réfection de la piste actuelle, réfection + allongement de la piste de 400m, Réfection + allongement de la piste de 800m, piste transversale).

Les riverains ont majoritairement répondu à cette consultation en réitérant la volonté d'un transfert. En deuxième choix, ils ont opté pour la piste transversale. En troisième choix, ils ont souhaité la réfection à minima de la piste actuelle. Est-ce-que l'état a écouté les riverains ? Que nenni ! L'état a décidé la réfection + allongement de 400m de la piste. Pour que les avions puissent atterrir encore plus nombreux à Nantes. What else !

Les réponses des riverains sont aujourd'hui « poubellisées », comme les cahiers de doléance des gilets jaunes.

STOP au survol en zone urbaine !!!!! Les tritons, les ragondins de NDDL sont épargnés .... mais pas les riverains de Nantes Atlantique.

Heureusement, le COVID nous donne un petit sursis que l'état n'est pas prêt à accorder.

### **Commentaire 66 :**

21/10/2020 à 16h47

**\*\* Avis et demandes relatifs au projet de décret sur enquête publique aérodromes \*\***

Je note l'objectif du projet de décret dans le texte du projet soit :

"clarifier certains points de ce dispositif...pour déterminer le périmètre géographique de l'enquête publique.

Ces évolutions devraient aboutir à une ouverture plus fréquente des enquêtes publiques en cas de modification de la circulation aérienne et de mieux informer les communes réellement impactées"

Pour faciliter la lecture, mes demandes sont introduites dans le texte.

Elles sont indiquées en gras entre parenthèses à la saisie.

Article 1er

L'article R. 227-7 du code de l'aviation civile est remplacé par les dispositions suivantes :

« Art. R. 227-7. - I. - Pour l'application du présent article, on entend par :

« 1° "Procédure" : une procédure de vol aux instruments constituée de segments définis par arrêté du ministre chargé de l'aviation civile ;

« 2° "Jour pertinent" : une période de vingt-quatre heures au cours de laquelle le sens d'utilisation de la piste a été exclusivement celui permettant l'utilisation de la procédure à créer ou à modifier ;

« 3° "Année civile de référence" : une année civile représentative du trafic aérien de l'aérodrome considéré ;

« 4° "Flux moyen" : la moyenne, sur les jours pertinents de l'année civile de référence, du nombre de départs ou d'arrivées nombre de départs et d'arrivées (addition des 2) d'avions munis de turboréacteurs ou de turbopropulseurs utilisant un segment de procédure donné ;

« 5° "Zone survolée" : toute zone terrestre qui a fait l'objet d'un flux moyen d'au moins trente survols d'avions munis de turboréacteurs ou de turbopropulseurs en dessous de 2 000 mètres par rapport à l'altitude de l'aérodrome ;

« 6° "Nombre d'événements sonores aéronautiques de niveau instantané d'au moins 62 dB (A)" : la moyenne, sur les jours pertinents de l'année civile de référence, du nombre de tels événements pour l'aérodrome considéré.

« II. - L'enquête publique mentionnée à l'article L. 6362-2 du code des transports concerne tout projet de création ou de modification permanente de procédure en dessous de 2 000 mètres par rapport à l'altitude de l'aérodrome considéré qui satisfait aux conditions suivantes :

Avant décision d'enquête publique le PEB et le PGS du projet doivent être déterminés et présentés à L'ACNUSA et la CCE locale.

L'enquête publique doit être lancée si le PEB ou le PGS évoluent en surface.

« 1° La procédure à créer ou à modifier doit être associée à une piste qui est utilisée, lors de l'année civile de référence, pour au moins dix pour cent du nombre total de départs et d'arrivées de l'aérodrome concerné ;

« 2° Le flux moyen sur au moins un segment de procédure à créer ou à modifier est d'au moins trente survols d'avions munis de turboréacteurs ou de turbopropulseurs ;

Trente survols en moyenne tous les jours est très important, il faudrait réduire, par exemple à 10.

« 3° La superficie des zones nouvellement survolées du fait de la création ou de la modification de la procédure est supérieure à dix pour cent de la superficie des zones remplissant les conditions cumulatives suivantes :

qui étaient survolées avant création ou modification ;

dont le nombre ou l'altitude des survols est appelé à varier après création ou modification.

Formulation pas claire : la condition devrait être qu'une nouvelle zone est survolée ou qu'une zone déjà survolée voit une modification des survols en altitude ou en nombre.

« III. - L'enquête publique est organisée dans les communes dont le nombre ou l'altitude des survols varie du fait de la création ou de la modification de la procédure et qui remplissent l'une des conditions suivantes :

« 1° Leur territoire était, avant création ou modification, exposé en tout ou partie à un nombre d'événements sonores aéronautiques de niveau instantané d'au moins 62 dB (A) supérieur à dix ;

« 2° Leur territoire sera, après création ou modification, exposé en tout ou partie à un nombre d'événements sonores aéronautiques de niveau instantané d'au moins 62 dB (A) supérieur à dix. »

Compte tenu de la forte émergence du bruit la nuit (22h- 6h) et des conséquences plus fortes en termes de santé (réveils) il faut introduire une condition relative au bruit de nuit : augmentation d'1 survol de bruit au moins de 50 dB(A)

## Article 2

Les projets de modification permanente de la circulation aérienne qui ont fait l'objet d'une consultation de la commission consultative de l'environnement telle que prévue à l'article L. 571-13 du code de l'environnement avant la publication du présent décret demeurent régies par les dispositions applicables antérieurement à cette publication.

### **Commentaire 67 :**

« Avant décision d'enquête publique, PEB et PGS doivent être déterminés... »

21/10/2020 à 16h48

**\*\* Avis et demandes relatifs au projet de décret sur enquête publique aérodromes \*\***

Je note l'objectif du projet de décret dans le texte du projet soit :

"clarifier certains points de ce dispositif...pour déterminer le périmètre géographique de l'enquête publique.

Ces évolutions devraient aboutir à une ouverture plus fréquente des enquêtes publiques en cas de modification de la circulation aérienne et de mieux informer les communes réellement impactées"

Pour faciliter la lecture, mes demandes sont introduites dans le texte.  
Elles sont indiquées en gras entre parenthèses à la saisie.

## Article 1er

L'article R. 227-7 du code de l'aviation civile est remplacé par les dispositions suivantes :

« Art. R. 227-7. - I. - Pour l'application du présent article, on entend par :



« 1° "Procédure" : une procédure de vol aux instruments constituée de segments définis par arrêté du ministre chargé de l'aviation civile ;

« 2° "Jour pertinent" : une période de vingt-quatre heures au cours de laquelle le sens d'utilisation de la piste a été exclusivement celui permettant l'utilisation de la procédure à créer ou à modifier ;

« 3° "Année civile de référence" : une année civile représentative du trafic aérien de l'aérodrome considéré ;

« 4° "Flux moyen" : la moyenne, sur les jours pertinents de l'année civile de référence, du nombre de départs ou d'arrivées nombre de départs et d'arrivées (addition des 2) d'avions munis de turboréacteurs ou de turbopropulseurs utilisant un segment de procédure donné ;

« 5° "Zone survolée" : toute zone terrestre qui a fait l'objet d'un flux moyen d'au moins trente survols d'avions munis de turboréacteurs ou de turbopropulseurs en dessous de 2 000 mètres par rapport à l'altitude de l'aérodrome ;

« 6° "Nombre d'événements sonores aéronautiques de niveau instantané d'au moins 62 dB (A)" : la moyenne, sur les jours pertinents de l'année civile de référence, du nombre de tels événements pour l'aérodrome considéré.

« II. - L'enquête publique mentionnée à l'article L. 6362-2 du code des transports concerne tout projet de création ou de modification permanente de procédure en dessous de 2 000 mètres par rapport à l'altitude de l'aérodrome considéré qui satisfait aux conditions suivantes :

Avant décision d'enquête publique le PEB et le PGS du projet doivent être déterminés et présentés à L'ACNUSA et la CCE locale.

L'enquête publique doit être lancée si le PEB ou le PGS évoluent en surface.

« 1° La procédure à créer ou à modifier doit être associée à une piste qui est utilisée, lors de l'année civile de référence, pour au moins dix pour cent du nombre total de départs et d'arrivées de l'aérodrome concerné ;

« 2° Le flux moyen sur au moins un segment de procédure à créer ou à modifier est d'au moins trente survols d'avions munis de turboréacteurs ou de turbopropulseurs ;

Trente survols en moyenne tous les jours est très important, il faudrait réduire, par exemple à 10.

« 3° La superficie des zones nouvellement survolées du fait de la création ou de la modification de la procédure est supérieure à dix pour cent de la superficie des zones remplissant les conditions cumulatives suivantes :

qui étaient survolées avant création ou modification ;

dont le nombre ou l'altitude des survols est appelé à varier après création ou modification.

Formulation pas claire : la condition devrait être qu'une nouvelle zone est survolée ou qu'une zone déjà survolée voit une modification des survols en altitude ou en nombre.

« III. - L'enquête publique est organisée dans les communes dont le nombre ou l'altitude des survols varie du fait de la création ou de la modification de la procédure et qui remplissent l'une des conditions suivantes :

« 1° Leur territoire était, avant création ou modification, exposé en tout ou partie à un nombre d'événements sonores aéronautiques de niveau instantané d'au moins 62 dB (A) supérieur à dix ;

« 2° Leur territoire sera, après création ou modification, exposé en tout ou partie à un nombre d'événements sonores aéronautiques de niveau instantané d'au moins 62 dB (A) supérieur à dix. »

Compte tenu de la forte émergence du bruit la nuit (22h- 6h) et des conséquences plus fortes en termes de santé (réveils) il faut introduire une condition relative au bruit de nuit : augmentation d'1 survol de bruit au moins de 50 dB(A)

## Article 2

Les projets de modification permanente de la circulation aérienne qui ont fait l'objet d'une consultation de la commission consultative de l'environnement telle que prévue à l'article L. 571-13 du code de l'environnement avant la publication du présent décret demeurent régies par les dispositions applicables antérieurement à cette publication.

### **Commentaire 68 :**

« Contre le projet »

21/10/2020 à 17h42

\*\* consultation publique \*\*

Solidaire des réserves émises par le CCNAAT, je crains que ce décret, si adopté, ouvre la voie à la mise en place de conditions défavorables pour des milliers de résidents de l'agglomération toulousaine. Préservons nos oreilles, notre santé, nos nuits... bref, notre vie.

### **Commentaire 69 :**

« Contre le projet »

21/10/2020 à 17h43

\*\* consultation publique \*\*

Solidaire des réserves émises par le CCNAAT, je crains que ce décret, si adopté, ouvre la voie à la mise en place de conditions défavorables pour des milliers de résidents de l'agglomération toulousaine. Préservons nos oreilles, notre santé, nos nuits... bref, notre vie.

### **Commentaire 70 :**

« Contre le projet »

21/10/2020 à 17h45

**\*\* transports \*\***

Solidaire des réserves émises par le CCNAAT, je crains que ce décret, si adopté, ouvre la voie à la mise en place de conditions défavorables pour des milliers de résidents de l'agglomération toulousaine. Préservons nos oreilles, notre santé, nos nuits... bref, notre vie.

**Commentaire 71 :**

« Contre le projet »

21/10/2020 à 17h57

**\*\* transports \*\***

Solidaire des réserves émises par le CCNAAT, je crains que ce décret, si adopté, ouvre la voie à la mise en place de conditions défavorables pour des milliers de résidents de l'agglomération toulousaine. Préservons nos oreilles, notre santé, nos nuits... bref, notre vie.

**Commentaire 72 :**

« Projet non acceptable en l'état »

22/10/2020 à 8h27 par Président de l'ADRA

**\*\* Consultation publique - Remarques de l'ADRA, Association de Défense des Riverains de l'Aéroport de Bâle-Mulhouse \*\***

L'ADRA, Association de Défense des Riverains de l'Aéroport de Bâle-Mulhouse (7ème aéroport national), tient à apporter sa contribution ce jour à la consultation publique par internet concernant le projet de décret relatif à l'enquête publique préalable à une modification de la circulation aérienne de départ et d'approche aux instruments pour les aérodromes mentionnés au I de l'article 1609 quater vicies A du code général des impôts.

L'ADRA, membre de l'UFCNA, précise qu'elle a participé à plusieurs concertations et enquêtes publiques dans le Haut-Rhin. Nous observons que les enquêtes publiques dans leur forme et leur mise en œuvre ne favorisent pas l'expression citoyenne, au contraire elles sont plutôt un frein. De façon plus générale, les autorités ne tiennent pas compte des remarques déposées au cours des enquêtes. Au pire les Enquêtes Publiques n'ont pas lieu, alors que les conditions réglementaires sont réunies (ex : départs NRAV piste 15 et 33 aérodrome de Bâle Mulhouse en 2018).

En conséquence de quoi, les Consultations et Enquêtes Publiques doivent être améliorées et l'expression des citoyens prise en compte pour en faire un outil de participation réel, selon la volonté du législateur.

Voici quelques remarques sur les manquements de la procédure et les points à améliorer :

manque de transparence flagrante,

dossiers incomplets

commentaires non accessibles,

obligation d'avoir une connexion internet,

impossibilité de joindre des documents PDF,

mauvaise ergonomie du site,

aucune indication sur les services récipiendaires pour l'envoi de courrier postal

absence de publicité sur la procédure dont on ne peut avoir connaissance que si l'on est abonné aux alertes concernant les consultations sur le site du ministère.

Après ce préambule, voici nos remarques concernant le projet de décret

Remarques générales :

Les impacts sur le PEB doivent obligatoirement faire partie du dossier.  
Une situation avant/après est indispensable pour juger des impacts environnementaux, économiques et urbanistiques pour les communes et les particuliers.

Les impacts sur le PGS doivent obligatoirement faire partie du dossier.  
Les habitants doivent connaître les futurs contours du PGS et les aides auxquelles ils auront éventuellement droit.

Le dossier EICA doit être complété : les types d'avions, les trajectoires horizontales mais aussi verticales, les conditions météo, l'utilisation des pistes (cas des pistes parallèles) ayant servi à la modélisation doivent être précisés

Le cas des zones soumises à plusieurs trajectoires dont uniquement certaines sont modifiées doit être clarifié. Exemple : au départ d'un aéroport les départs ont souvent une partie commune, puis divergent ; ainsi, pour la partie commune, l'addition de l'ensemble des mouvements, qu'ils soient ou non modifiés, devrait faire partie du dossier.

Remarques spécifiques

Point 1 : Impact sur le PEB

Une étude d'impact sur le PEB doit être réalisée avant décision sur l'enquête publique et présentée à l'ACNUSA et la CCE locale. Si la modification change les limites d'une zone du PEB, il doit y avoir enquête publique et mise à jour de ce plan.

Point 2 : Impact sur le PGS

Une étude d'impact sur le PGS doit être réalisée avant décision sur l'enquête publique et présentée à l'ACNUSA et la CCE locale. Si la modification change les limites d'une zone du PGS, il doit y avoir enquête publique et mise à jour de ce plan.

Point 3 : Clarifier le fait que pour qu'il y ait enquête publique, il faut qu'il y ait une condition remplie et non les 3

« §II L'enquête publique mentionnée à l'article L. 6362-2 du code des transports concerne tout projet de création ou de modification permanente de procédure en dessous de 2 000 mètres par rapport à l'altitude de l'aérodrome considéré qui satisfait aux à l'une des conditions suivantes :  
»

Point 4 : les critères pour l'obligation d'une enquête publique doivent être modulés entre les vols de jour et nuit. Il faut un critère spécifique sur la nuit imposant l'enquête publique

Par exemple : Le flux moyen sur au moins un segment de procédure à créer ou à modifier est d'au moins un survol d'avion muni de turboréacteurs ou de turbopropulseurs sur la période nocturne

Point 5 : minimum d'utilisation sur la piste

Pour les aérodromes concernés, le §II 1 écarte des pistes qui peuvent recevoir moins de 10 000 mouvements par an. Cette limitation semble exorbitante. Si l'on veut un critère d'utilisation d'une piste, on pourrait indiquer une piste qui a un trafic inférieur à x (par exemple 5 ou 10) mouvements pour tous les jours de l'année de référence.

Point 6 : minimum d'utilisation sur le segment (§II 2)

Plutôt que de flux moyen, il conviendrait de mettre un seuil sur un nombre maximum de vols (par exemple 10% de l'ensemble des vols) pour tous les jours de l'année de référence

Point 7 : Superficie (§II 3)

Ce paragraphe est obscur et pas compréhensible aux non-initiés. Se référer à nos points 1, 2 et 8.

Point 8 : Seuil de niveau de bruit (§III)

L'obligation de l'enquête publique devrait se baser sur des critères mesurables comme un seuil de bruit fixé à « NA62 :10événements » pour des populations nouvellement survolées. Il convient donc de faire le comptage des populations situées à l'intérieur des contours de bruit en comparant la situation avant et après modification des trajectoires

Si un seuil « NA62 :10événements » sur 24 heures peut être envisagé, il convient de fixer un critère différent pour les vols de nuit, comme 1 mouvement à plus de 50dB en vol de nuit (22h-06h).

En conclusion : ce projet ne peut être adopté en l'état, car il ne tient pas compte des outils réglementaires dont nous disposons, PEB et PGS, inscrits depuis longtemps dans la loi ;

ce projet vise à simplifier la procédure de lancement des enquêtes publiques concernant des modifications de procédure, et à la restreindre à une peau de chagrin pour les populations concernées.

### Commentaire 73 :

« Demande d'étude d'impact sur le PEB et le PGS »

22/10/2020 à 12h45

\*\* Les populations survolées doivent être parties prenantes de toute les décisions qui impactent leur vie quotidienne. \*\*

Point 1 : Impact sur le PEB (Plan d'exposition au Bruit)

Une étude d'impact sur le PEB doit être réalisée avant décision sur l'enquête publique et présentée à l'ACNUSA et la CCE locale. Si la modification change les limites d'une zone du PEB, il doit y avoir enquête publique et mise à jour de ce plan. Le PEB a également l'avantage d'être un outil prospectif sur les 20 années à venir et donc de prendre en compte la croissance potentielle du trafic sur la nouvelle route. De plus, toutes les villes contenues dans le PEB doivent être informées et doivent être membres de la CCE.

Point 2 : Impact sur le PGS (Plan de Gêne Sonore)

Une étude d'impact sur le PGS doit être réalisée avant décision sur l'enquête publique et présentée à l'ACNUSA et la CCE locale. Si la modification change les limites d'une zone du PGS, il doit y avoir enquête publique et mise à jour de ce plan.

De plus, toutes les villes contenues dans le PGS doivent être informées et doivent être membres de la CCE.

Point 3 : Clarifier le fait que pour qu'il y ait enquête publique, il faut qu'il y ait une condition remplie et non les 3

« §II L'enquête publique mentionnée à l'article L. 6362-2 du code des transports concerne tout projet de création ou de modification permanente de procédure en dessous de 2 000 mètres par rapport à l'altitude de l'aérodrome considéré qui satisfait aux à l'une des conditions suivantes :  
»

Point 4 : les critères pour l'obligation d'une enquête publique doivent être modulés entre les vols de jour et nuit. Il faut un critère spécifique sur la nuit imposant l'enquête publique.

Par exemple : Le flux moyen sur au moins un segment de procédure à créer ou à modifier est d'au moins un survol d'avion muni de turboréacteurs ou de turbopropulseurs sur la période nocturne

Point 5 : minimum d'utilisation sur la piste, et dans le cas d'Orly, toutes les pistes doivent être prises en comptes, notamment compte tenu de l'usage répétitif d'année en année pendant les travaux de la 02.

Pour les aérodromes concernés, le §II 1 écarte des pistes qui peuvent recevoir moins de 10 000 mouvements par an. Cette limitation semble exorbitante. Si l'on veut un critère d'utilisation d'une piste, on pourrait indiquer une piste qui a un trafic inférieur à x (par exemple 5 ou 10) mouvements pour tous les jours de l'année de référence.

Point 6 : minimum d'utilisation sur le segment (§II 2)

Plutôt que de flux moyen, il conviendrait de mettre un seuil sur un nombre maximum de vols (par exemple 30 ... ou moins) pour tous les jours de l'année de référence

Point 7 : Superficie (§II 3)

Ce paragraphe est obscur et accessible uniquement à la DGAC. Se référer à nos points 1 et 2. Il doit y avoir enquête publique si la modification de trajectoire entraîne une variation sur le PEB ou le PGS.

Point 8 : Seuil de niveau de bruit (§III)

Si un seuil de 10 mouvements à plus de 62dB sur 24 heures peut être envisagé, il convient de fixer un critère différent pour les vols de nuit.

Pour nous le seuil de 10 mouvements à 62dB doit être complété par un seuil à 1 mouvement à plus de 50dB en vol de nuit (22h-06h)

En conclusion : ce projet ne peut être adopté en l'état, car la DGAC fait fi des seuls outils réglementaires dont nous disposons, PEB et PGS, inscrits depuis longtemps dans la loi. Il donne à la DGAC le moyen de déplacer les nuisances sur de nouvelles populations ou de les amplifier sur les populations déjà installées sans aucun contrôle préalable ni garde-fou réel. Loin d'améliorer l'acceptabilité du transport aérien, ce projet de décret est une nouvelle tentative de la DGAC pour se mettre au-dessus du droit commun.

(Association NARN91 - NOZAY 91, membre de l'UFCNA)

#### **Commentaire 74 :**

« Projet inacceptable en l'état, nécessité d'un indice sonore plus élevé pour les survols de nuit »  
22/10/2020 à 21h50 par ADERA

**\*\* LE PROJET N'EST PAS ACCEPTABLE EN L'ETAT ET LA PROCEDURE D'ENQUETE PUBLIQUE DOIT ETRE AMELIOREE \*\***

L'ADERA, Association représentant les riverains de l'aéroport de Beauvais-Tillé et défendant l'environnement du Beauvaisis, soutient les commentaires présentés par l'UFCNA à la présente consultation publique, en particulier sur la nécessité d'un indice sonore plus élevé pour les survols de nuit. Nous n'entendons pas ici faire un copier-coller inutile, nous souhaitons ajouter le commentaire suivant sur le projet de texte lui-même, et rappeler notre commentaire sur les consultations publiques déposé à l'occasion d'un arrêté ministériel modifiant le couvre-feu de l'aéroport de Beauvais-Tillé :

1. Je vois que le champ de la consultation publique comprend plusieurs limites cumulatives. Deux de ces limites sont l'altitude inférieure à 2000 mètres et le niveau de bruit de 62dB(A) de chaque événement. Il n'est donc pas prévu de soumettre au régime d'enquête publique les modifications ou créations de trajectoires qui rempliraient les critères mais pour lesquelles les aéronefs seraient à une altitude égale ou supérieure à 2000 mètres. Je m'en étonne et propose de supprimer la notion d'altitude.

2. Sur l'enquête publique, la procédure de consultation sur internet telle qu'elle est mise en place sur le site du ministère est une aberration dans le monde moderne : aucune transparence, les commentaires ne sont pas accessibles, l'obligation d'avoir une connexion internet sur un territoire où les réseaux ne sont pas toujours bien développés, et où même le téléphone a du mal à passer... l'impossibilité de joindre des pièces en PDF et de devoir rédiger dans un cadre avec une ergonomie très mauvaise. La possibilité d'envoyer des documents par la poste mais sans aucune indication sur les services réceptionnaires ni même l'adresse postale des services. et surtout l'absence de publicité de la procédure dont on ne peut avoir connaissance que si l'on est abonné aux alertes concernant les consultations sur le site du ministère. L'impression qui en sort est que le ministère ne veut surtout pas recevoir de commentaires sur les projets de texte.

### **Commentaire 75 :**

« Non au projet »

23/10/2020 à 9h34

**\*\* Consultation publique sur les transports aériens \*\***

NON à la modification de la circulation aérienne de départ et d'approche aux instruments pour les aérodromes mentionnés au I de l'article 1609 quaterbis A du code général des impôts sur Toulouse-Blagnac.

### **Commentaire 76 :**

« DGAC mis en cause dans le traitement des données »

23/10/2020 à 9h35

**\*\* Comme s'exprimer après un tel décret \*\***

Bonjour,

A la lecture du projet de décret, une grande partie de la population vivant autour d'un des grands aéroports français perdront leur droit de s'exprimer. Exemple : En dessous de 62 dBl, une enquête publique ne sera pas nécessaire. Mais c'est la DGAC qui fournit ces données. On a déjà eu un exemple lors des essais au printemps pour l'aéroport Toulouse Blagnac, la DGAC a avoué ne pas avoir mis les micros dans les zones réellement touchées par les nuisances sonores. Donc, ils vont devoir adapter les données pour ne pas à faire d'enquête publique. C'est une situation inadmissible !

### **Commentaire 77 :**

« Non au projet »

23/10/2020 à 11h12

**\*\* Non au changement de trajectoire !! \*\***

il est impensable de ne pas consulter les populations nouvellement survolées. Il est également totalement injuste d'imposer un couloir aérien à des gens qui n'étaient pas survolés jusqu'à présent et qui n'ont pas choisi ces nuisances.



### **Commentaire 78 :**

« Projet non acceptable en sous la forme actuelle »

23/10/2020 à 11h 37

**\*\*** Objet : réponse au projet de décret relatif à l'enquête publique préalable à une modification de la circulation aérienne de départ et d'approche aux instruments pour les aérodromes **\*\***  
Je considère que ce projet de Décret n'est pas acceptable sous sa forme actuelle, il doit être proposé après Consultation des Commissions Consultatives de l'Environnement et une étude d'impacts sur les Plan de Gènes Sonores.

### **Commentaire 79 :**

« Contre l'assouplissement des procédures de consultations »

23/10/2020 à 11h52

**\*\*** Enquête et consultation préalables à toute modification : NECESSAIRE et DEMOCRATIQUE **\*\***

Il nous semble particulièrement important que pour toute modification, que ce soit de trajectoire, de couloirs aériens ou autre, les communes, les maires, les riverains et populations impactées soient en permanence consultés afin de pouvoir se prononcer quant à la protection de leur qualité de vie (contre les nuisances sonores, la pollution engendrée)...

Récemment sur Toulouse-Blagnac, des expérimentations de modifications de couloirs aériens ont été réalisées à l'Ouest de Toulouse sans consultation claire des riverains, sans que la presse ne soit tenue au courant, et ces riverains ont souvent été mis devant le fait accompli...

Ce n'est pas démocratique... Quand on choisit de vivre au calme et qu'on paie le prix fort pour cela, on devrait a minima être consultés et écoutés !!! Nous sommes donc contre tout assouplissement des procédures de consultation ; les nuisances aéroportuaires, quand elles sont présentes, impactent beaucoup trop le quotidien !!!

### **Commentaire 80 :**

« Non au projet de survol, avion trop bruyant »

23/10/2020 à 12h33

**\*\*** Ramonville St Agne (31) **\*\***

Bonjour,

1) par vent d'autan donc de décollage en direction de ramonville ; avion trop bas, trop bruyant, entre la route et les avions on s'entend plus parler dans le jardin. Et dans les habitations ce n'est gère mieux.

2) c'est la période grâce au covid ou on risque moins d'être réveillé par un avion après 22 h ou même a 6h pendant le week-end. Que cela dure ! avec un effondrement durable de l'industrie aéronautique. Et ce sont les mêmes personnes qui pense le contraire qui habite bien confortablement loin des couloirs aériens, bien tranquillement a la campagne et rajoute du trafic routier !

aucun intérêt à faire voler des avions pour de lignes concernant l'hexagone ; si ce n'est que de pourrir la vie de certaines populations qui eux encore une fois n'ont pas les moyens d'habiter loin des couloirs aériens.

Je me fait aucune illusion sur ces enquêtes, l'impression de 'pissé dans un violon'

Merci.

### **Commentaire 81 :**

« Reproche à la DGAC d'être fournisseur, juge et partie... antidémocratique ! »

23/10/2020 à 14h14

**\*\* toulouse blagnac \*\***

La DGAC met en place l'outil juridique qui lui permettra de décider, elle-même, quelles modifications de trajectoires au voisinage des grands aéroports feront l'objet ... ou pas ... d'une enquête publique. Le texte est construit avec des critères très restrictifs sur lesquels la DGAC sera fournisseur, juge et partie !

C'est antidémocratique et scandaleux !

### **Commentaire 82 :**

« Contre, reproche à la DGAC d'être juge et partie, demande étude d'impact PEB et PGS »

23/10/2020 à 15h09

**\*\* Contre cette modification qui rend la DGAC juge et partie \*\***

Point 1 : Impact sur le PEB (Plan d'exposition au Bruit)

Une étude d'impact sur le PEB doit être réalisée avant décision sur l'enquête publique et présentée à l'ACNUSA et la CCE locale. Si la modification change les limites d'une zone du PEB, il doit y avoir enquête publique et mise à jour de ce plan. Le PEB a également l'avantage d'être un outil prospectif sur les 20 années à venir et donc de prendre en compte la croissance potentielle du trafic sur la nouvelle route.

Point 2 : Impact sur le PGS (Plan de Gêne Sonore)

Une étude d'impact sur le PGS doit être réalisée avant décision sur l'enquête publique et présentée à l'ACNUSA et la CCE locale. Si la modification change les limites d'une zone du PGS, il doit y avoir enquête publique et mise à jour de ce plan.

Point 3 : Clarifier le fait que pour qu'il y ait enquête publique, il faut qu'il y ait une condition remplie et non les 3

« §II L'enquête publique mentionnée à l'article L. 6362-2 du code des transports concerne tout projet de création ou de modification permanente de procédure en dessous de 2 000 mètres par rapport à l'altitude de l'aérodrome considéré qui satisfait aux à l'une des conditions suivantes :  
»

Point 4 : les critères pour l'obligation d'une enquête publique doivent être modulés entre les vols de jour et nuit. Il faut un critère spécifique sur la nuit imposant l'enquête publique

Par exemple : Le flux moyen sur au moins un segment de procédure à créer ou à modifier est d'au moins un survol d'avion muni de turboréacteurs ou de turbopropulseurs sur la période nocturne

Point 5 : minimum d'utilisation sur la piste

Pour les aérodromes concernés, le §II 1 écarte des pistes qui peuvent recevoir moins de 10 000 mouvements par an. Cette limitation semble exorbitante. Si l'on veut un critère d'utilisation d'une piste, on pourrait indiquer une piste qui a un trafic inférieur à x (par exemple 5 ou 10) mouvements pour tous les jours de l'année de référence.

Point 6 : minimum d'utilisation sur le segment (§II 2)

Plutôt que de flux moyen, il conviendrait de mettre un seuil sur un nombre maximum de vols (par exemple 30 ... ou moins) pour tous les jours de l'année de référence

Point 7 : Superficie (§II 3)

Ce paragraphe est obscur et accessible uniquement à la DGAC. Se référer à nos points 1 et 2. Il doit y avoir enquête publique si la modification de trajectoire entraîne une variation sur le PEB ou le PGS.

Point 8 : Seuil de niveau de bruit (§III)

Si un seuil de 10 mouvements à plus de 62dB sur 24 heures peut être envisagé, il convient de fixer un critère différent pour les vols de nuit.

Le seuil de 10 mouvements à 62dB doit être complété par un seuil à 1 mouvement à plus de 50dB en vol de nuit (22h-06h)

### **Commentaire 83 :**

« Non au projet en l'état »

23/10/2020 à 18h01

**\*\* NON \*\***

ce projet ne peut être adopté en l'état, car la DGAC fait fi des seuls outils réglementaires dont nous disposons, PEB et PGS, inscrits depuis longtemps dans la loi. Il donne à la DGAC le moyen de déplacer les nuisances sur de nouvelles populations ou de les amplifier sur les populations déjà installées sans aucun contrôle préalable ni garde-fou réel. Loin d'améliorer l'acceptabilité du transport aérien, ce projet de décret est une nouvelle tentative de la DGAC pour se mettre au-dessus du droit commun.

### **Commentaire 84 :**

« Passages trop fréquent, trop bruyant, trop bas »

23/10/2020 à 20h01

**\*\* TROP DE BRUIT !!! \*\***

Des passages incessants d'avions, très répétés au-dessus de chez moi (31830 Plaisance-du-Touch) sont inquiétants et dérangeants car les avions passent très bas et très souvent : bruit et inquiétude sont au RV. Nous avons l'impression que les avions vont s'écraser dans notre jardin, et en été qu'ils vont tomber dans notre piscine ! Les passages sont vraiment très rapprochés !

### **Commentaire 85 :**

« refus d'assouplissement de la réglementation »

24/10/2020 à 11h34 par Collectif-Francazal

**\*\* Refus d'assouplissement de la réglementation en matière de procédures \*\***

Le Collectif Francazal dont les membres sont concernés par le projet de décret visant l'aérodrome de Toulouse-Blagnac et qui, d'une manière générale, déplore la trop grande latitude réglementaire dont bénéficie la DGAC, communique la remarque suivante :

Il n'est pas acceptable de donner à la DGAC l'opportunité « ne pas soumettre à enquête publique des modifications portant sur des procédures de circulation aérienne très peu utilisées ».

L'impact de ces procédures est tel que toute évolution doit être soumise à enquête publique. Les conséquences sur le PEB, le PGS doivent être évaluées, prises en compte et rendues publiques.

### **Commentaire 86 :**

« refus d'assouplissement de la réglementation »

24/10/2020 à 11h38 par Collectif-Francazal

**\*\* Refus d'assouplissement de la réglementation en matière de procédures \*\***

Le Collectif Francazal dont les membres sont concernés par le projet de décret visant l'aérodrome de Toulouse-Blagnac et qui, d'une manière générale, déplore la trop grande latitude réglementaire dont bénéficie la DGAC, communique la remarque suivante :

Il n'est pas acceptable de donner à la DGAC l'opportunité « ne pas soumettre à enquête publique des modifications portant sur des procédures de circulation aérienne très peu utilisées ».

L'impact de ces procédures est tel que toute évolution doit être soumise à enquête publique. Les conséquences sur le PEB, le PGS doivent être évaluées, prises en compte et rendues publiques.

## **Commentaire 87 :**

24/10/2020 à 18h49

**\*\* Association pour la Sauvegarde et l'Aménagement de la Vallée de la Mole (ASAV) \*\***

Contribution à la consultation publique concernant le projet de décret relatif à l'enquête publique préalable à une modification de la circulation aérienne de départ et d'approche aux instruments pour les aérodromes mentionnés au I de l'article 1609 quater viciés A du code général des impôts

Observations sur le projet de décret :

Article 1er

I. Définition des termes utilisés

4° La notion de « flux moyen » ne nous semble pas pertinente.

Au lieu d'un flux moyen de 30 vols par jour, nous demandons « au moins 10 vols par jour d'utilisation ».

5° La notion de « moyenne » ne nous semble pas plus acceptable ici. Nous souhaitons la voir remplacée par une mention précise : « maximum de 5 vols par jour »

II. Conditions, § 1, 2 et 3 :

Le projet devrait pouvoir s'appliquer dès qu'une seule au moins de ces conditions est remplie, et non cumulativement les trois.

Le § 1 restreint de fait l'application du décret aux pistes qui peuvent recevoir plus de 10000 mouvements par an. Le projet devrait pouvoir s'appliquer également aux pistes pouvant recevoir entre 5000 et 10000 mouvements par an.

III. § 1 et 2

Remplacer dans le texte « le nombre d'évènements sonores aéronautiques de niveau instantané d'au moins 62 dB (A) supérieur à dix » par « le nombre d'évènements [...] supérieur à cinq »

Observations complémentaires :

Il n'est pas prévu de conditions restrictives pour les vols de nuit.

Si la modification envisagée risque de changer les limites du PEB et/ou du PGS, le public qui sera impacté doit en être informé : il faudrait prévoir préalablement une enquête publique sur la modification de ces plans.

## **Commentaire 88 :**

24/10/2020 à 19h46

**\*\* Un nouveau couloir gênant au dessus de plaisance du touch \*\***

Nous avons acheté notre maison à Plaisance du Touch pour le calme qui y régnait. Cependant des nouveaux couloirs et une balise ont été placés sur plaisance amenant les avions à passer bas et au dessus du centre historique. Du bruit et de la pollution sans avoir été consultés ou informés. Ce d'autant que les avions font un détour par le sud ouest pour repartir vers le nord. Une dépense énergétique et une pollution atmosphérique.

**Commentaire 89 :**

24/10/2020 à 19h47

**\*\* Un nouveau couloir gênant au dessus de plaisance du touch \*\***

Nous avons acheté notre maison à Plaisance du Touch pour le calme qui y régnait. Cependant des nouveaux couloirs et une balise ont été placés sur plaisance amenant les avions à passer bas et au dessus du centre historique. Du bruit et de la pollution sans avoir été consultés ou informés. Ce d'autant que les avions font un détour par le sud ouest pour repartir vers le nord. Une dépense énergétique et une pollution atmosphérique.

**Commentaire 90 :**

« Demande de concertations avant prises de décisions »

24/10/2020 à 19h55

**\*\* Plaisance du touch sans nuisance sonore et sans pollution atmosphérique \*\***

Bonjour

Nous avons acheté il y a 10 ans à Toulouse pour fuir les couloirs aériens et habiter dans un lieu calme. Nous avons payé un prix conséquent et si nous avions voulu payer moins cher, nous habiterions sous les avions.

Depuis un an et demi, nous constatons un fort désagrément sonore du aux avions (hors période confinement, et hors covid, même si certains jours ils sont nombreux, bruyants, tard dans la nuit et très tôt le matin) au dessus de la maison, sans compter les nuisances de Francazal.

Nous aimerons dorénavant que les concertations avec les habitants soient faites, avant de nous imposer un an d'avions lors d'expérimentations.

Cordialement

**Commentaire 91 :**

« Non au projet »

24/10/2020 à 20h54

**\*\* Non au couloir aérien sur le sud ouest toulousain \*\***

Les nuisances sonores sont I supportables même avec les malheureuses conséquences dues au covid alors ce sera pire plus tard !

### **Commentaire 92 :**

« Opposé à la mise en place de ce système »

24/10/2020 à 21h09

**\*\* L'Humain avant l'Argent \*\***

Bonjour,

Pour les points techniques merci de vous référer aux remarques faites par les collectifs CCNAAT (collectif contre les nuisances aériennes de l'agglomération toulousaine) et CCAP (collectif couloirs aériens plaisance).

Je suis opposé à la mise en place de ce système qui va encore plus exclure les habitants de la région toulousaine. Sur Plaisance nous luttons contre des modifications imposées par une petite élite contre notre qualité de vie. Ceci n'est plus tolérable au 21<sup>ème</sup> siècle.

Les enquêtes publiques, qui sont à l'origine un acte de démocratie, sont dévoyées pour servir le résultat qui nous est imposé.

La prise en compte des habitants est primordiale sinon il y aura des conflits. Mais le "business" en a que faire ...

### **Commentaire 93 :**

24/10/2020 à 21h28 par Présidente Vivre A Cornebarrieu

**\*\* arguments de l'Association VIVRE A CORNEBARRIEU \*\***

L'association Vivre A Cornebarrieu, qui défend depuis 1995 les riverains de l'aéroport souhaite faire part de ses remarques sur le projet de décret :

1 le PEB : une étude d'impact doit être réalisée avant la décision de l'enquête publique et présentée aux instances CCE et ACNUSA. Si le PEB est modifié il faut mettre à jour le document

2. le PGS l'étude d'impact doit être réalisée avant l'enquête publique. S'il est modifié il doit y avoir mise à jour des documents

3. l'enquête publique se justifie dès qu'il y a un projet de création ou modification permanente de procédure en dessous de 2000 mètres...

4. Les critères pour l'obligation d'une enquête publique doivent être différenciées entre les vols de jour et de nuits ; Il faut un critère spécifique sur la nuit imposant l'enquête publique ;

Point 5 Minimum d'utilisation d'une piste : Il faut un critère d'utilisation d'une piste qui a un trafic inférieure à un nombre demouvements précis pour tous les jours de l'année

point 6 : Minimum d'utilisation sur le segment

Plutôt que flux moyen, il devrait y avoir un seuil sur un nombre maximum de vols pour tous les jours de l'année de référence

Point 7 : superficie

Paragraphe à éclaircir, il faut obligatoirement une enquête publique si la modification de trajectoire entraîne un impact sur le PEB et le PGS

Point 8 : seuil de niveau de bruit , critère différent à fixer pour les vols de nuit soit 50dB (22h 6h)

### **Commentaire 94 :**

24/10/2020 à 21h34 par président de l'ADRAN

\*\* Réponse à l'enquête publique préalable à la modification du décret de modification de la circulation aérienne aux instruments, de départs et d'approches des aéroports \*\*  
nous Association de Défense des Riverains de l'Aéroport de Nantes (ADRAN)  
sommes en faveur de la modification du décret de modification de la circulation aérienne aux instruments de départs et d'approches des aéroports mentionnés au I de l'article 1609 quatervicies A du code général des impôts, dont celui de Nantes Atlantique figurant dans la liste.

Suite au renoncement du projet aéroportuaire de Notre Dame des Landes du 17 janvier 2018, l'Etat décide du réaménagement de l'aéroport proposant plusieurs alternatives à débattre selon le principe d'une concertation publique conduite de juin à juillet 2019 sous l'autorité de la CNDP.

Le 28 octobre 2019, en préfecture des Pays de la Loire, L'Etat présentait son projet de réaménagement de l'aéroport Nantes Atlantique, par son choix délibéré de conserver la piste orientée nord-sud. L'Etat en proposant 2 approches distinctes par le nord :

Une nouvelle trajectoire pour répondre à l'exigence de la mise en conformité des règles internationales et européennes de l'aviation civile, ayant pour conséquence le re-axage de l'approche par guidage satellite ILS, au-dessus du plein centre-ville de Nantes.

Le maintien de l'approche existante, déviée de 13 degrés, obtenue par 2 dérogations précédentes en 2011 et en 2016, ce qui conduit l'Etat à réclamer une troisième dérogation dès 2021.

Ce choix des 2 trajectoires d'approches exposerait durablement le cœur de la ville de Nantes aux survols à basse altitude et aggraverait considérablement l'exposition aux nuisances sonores et aux pollutions atmosphériques aériennes pour des milliers d'habitants supplémentaires.

Par cette décision, l'Etat n'a repris, ni les recommandations inscrites aux bilans de la concertation de la CNDP et de la DGAC, ni l'avis délibéré N° 2018-114 du 24 avril 2019 du Commissariat Général à l'Environnement et au Développement Durable pointant un conflit entre la nécessité de réaménagement de l'aéroport dite capacitaire et sa mise en conformité selon les directives internationales et européennes de sécurité aérienne.

Compte-tenu des conséquences aggravantes de la décision du 28 octobre 2019, nous profitons de cette occasion, pour rééditer officiellement notre demande de réalisation des études d'impact



sanitaires et environnementales. Celles-ci comporteront le Plan de Prévention des Bruits dans l'Environnement ainsi qu'un nouveau Plan d'Exposition aux Bruits ce dernier datant de 2003 est obsolète.

Nous demandons officiellement que la décision du 28 octobre 2019 et que la Déclaration d'Utilité Publique soient suspendues à la réalisation de ces Etudes d'impact.

Nous nous appuyons ainsi sur l'avis du CGEDD N° 2018-114 du 24 avril 2019 précisant « Que la remise dans l'axe des trajectoires d'approche des avions par le nord fait partie intégrante de l'option de référence et ne peut être stipulée sans être démontrée, cette question nécessite d'être analysée plus finement »

(ADRAN) sommes convaincus qu'un autre réaménagement de Nantes Atlantique doté d'une piste orientée Est/Ouest est possible, et s'impose afin de solutionner : nous

1) La protection sanitaire du plus grand nombre de populations exposées aux nuisances notamment en évitant le survol des centres-villes de Nantes, Rezé, Bouguenais/Les Couëts et Saint Aignan de grand lieu.

2) La préservation de l'environnement notamment en évitant le survol des sites naturels classés : Lac de grand Lieu, Erdre et l'estuaire de la Loire.

3) La performance de notre économie régionale et la dynamique de nos bassins d'emploi notamment en préservant le développement de la zone D2A où se situent Airbus, ses sous/traitants, les pôles de compétitivité EMC2 et d'enseignement, l'IUMM, sans oublier la connexion avec le pôle agro-alimentaire MIN de Rezé-sud

#### **Commentaire 95 :**

« Non au projet en l'état »

24/10/2020 à 22h08

**\*\* NON et NON \*\***

Point 1 : Impact sur le PEB (Plan d'exposition au Bruit)

Une étude d'impact sur le PEB doit être réalisée avant décision sur l'enquête publique et présentée à l'ACNUSA et la CCE locale. Si la modification change les limites d'une zone du PEB, il doit y avoir enquête publique et mise à jour de ce plan. Le PEB a également l'avantage d'être un outil prospectif sur les 20 années à venir et donc de prendre en compte la croissance potentielle du trafic sur la nouvelle route.

Point 2 : Impact sur le PGS (Plan de Gêne Sonore)

Une étude d'impact sur le PGS doit être réalisée avant décision sur l'enquête publique et présentée à l'ACNUSA et la CCE locale. Si la modification change les limites d'une zone du PGS, il doit y avoir enquête publique et mise à jour de ce plan.

Point 3 : Clarifier le fait que pour qu'il y ait enquête publique, il faut qu'il y ait une condition remplie et non les 3

« §II L'enquête publique mentionnée à l'article L. 6362-2 du code des transports concerne tout projet de création ou de modification permanente de procédure en dessous de 2 000 mètres par rapport à l'altitude de l'aérodrome considéré qui satisfait aux à l'une des conditions suivantes :  
»

Point 4 : les critères pour l'obligation d'une enquête publique doivent être modulés entre les vols de jour et nuit. Il faut un critère spécifique sur la nuit imposant l'enquête publique

Par exemple : Le flux moyen sur au moins un segment de procédure à créer ou à modifier est d'au moins un survol d'avion muni de turboréacteurs ou de turbopropulseurs sur la période nocturne

Point 5 : minimum d'utilisation sur la piste

Pour les aérodromes concernés, le §II 1 écarte des pistes qui peuvent recevoir moins de 10 000 mouvements par an. Cette limitation semble exorbitante. Si l'on veut un critère d'utilisation d'une piste, on pourrait indiquer une piste qui a un trafic inférieur à x (par exemple 5 ou 10) mouvements pour tous les jours de l'année de référence.

Point 6 : minimum d'utilisation sur le segment (§II 2)

Plutôt que de flux moyen, il conviendrait de mettre un seuil sur un nombre maximum de vols (par exemple 30 ... ou moins) pour tous les jours de l'année de référence

Point 7 : Superficie (§II 3)

Ce paragraphe est obscur et accessible uniquement à la DGAC. Se référer à nos points 1 et 2. Il doit y avoir enquête publique si la modification de trajectoire entraîne une variation sur le PEB ou le PGS.

Point 8 : Seuil de niveau de bruit (§III)

Si un seuil de 10 mouvements à plus de 62dB sur 24 heures peut être envisagé, il convient de fixer un critère différent pour les vols de nuit.

Pour nous le seuil de 10 mouvements à 62dB doit être complété par un seuil à 1 mouvement à plus de 50dB en vol de nuit (22h-06h)

En conclusion : ce projet ne peut être adopté en l'état, car la DGAC fait fi des seuls outils réglementaires dont nous disposons, PEB et PGS, inscrits depuis longtemps dans la loi. Il donne à la DGAC le moyen de déplacer les nuisances sur de nouvelles populations ou de les amplifier sur les populations déjà installées sans aucun contrôle préalable ni garde-fou réel. Loin d'améliorer l'acceptabilité du transport aérien, ce projet de décret est une nouvelle tentative de la DGAC pour se mettre au-dessus du droit commun

### **Commentaire 96 :**

« Projet non adoptable en l'état, demande étude d'impact complémentaire ,PEB et PGS

24/10/2020 à 22h09

**\*\* Mon avis \*\***

Point 1 : Impact sur le PEB (Plan d'exposition au Bruit)

Une étude d'impact sur le PEB doit être réalisée avant décision sur l'enquête publique et présentée à l'ACNUSA et la CCE locale. Si la modification change les limites d'une zone du PEB, il doit y avoir enquête publique et mise à jour de ce plan. Le PEB a également l'avantage d'être un outil prospectif sur les 20 années à venir et donc de prendre en compte la croissance potentielle du trafic sur la nouvelle route.

Point 2 : Impact sur le PGS (Plan de Gêne Sonore)

Une étude d'impact sur le PGS doit être réalisée avant décision sur l'enquête publique et présentée à l'ACNUSA et la CCE locale. Si la modification change les limites d'une zone du PGS, il doit y avoir enquête publique et mise à jour de ce plan.

Point 3 : Clarifier le fait que pour qu'il y ait enquête publique, il faut qu'il y ait une condition remplie et non les 3

« §II L'enquête publique mentionnée à l'article L. 6362-2 du code des transports concerne tout projet de création ou de modification permanente de procédure en dessous de 2 000 mètres par rapport à l'altitude de l'aérodrome considéré qui satisfait aux à l'une des conditions suivantes :  
»

Point 4 : les critères pour l'obligation d'une enquête publique doivent être modulés entre les vols de jour et nuit. Il faut un critère spécifique sur la nuit imposant l'enquête publique

Par exemple : Le flux moyen sur au moins un segment de procédure à créer ou à modifier est d'au moins un survol d'avion muni de turboréacteurs ou de turbopropulseurs sur la période nocturne

Point 5 : minimum d'utilisation sur la piste

Pour les aérodromes concernés, le §II 1 écarte des pistes qui peuvent recevoir moins de 10 000 mouvements par an. Cette limitation semble exorbitante. Si l'on veut un critère d'utilisation d'une piste, on pourrait indiquer une piste qui a un trafic inférieur à x (par exemple 5 ou 10) mouvements pour tous les jours de l'année de référence.

Point 6 : minimum d'utilisation sur le segment (§II 2)

Plutôt que de flux moyen, il conviendrait de mettre un seuil sur un nombre maximum de vols (par exemple 30 ... ou moins) pour tous les jours de l'année de référence

Point 7 : Superficie (§II 3)

Ce paragraphe est obscur et accessible uniquement à la DGAC. Se référer à nos points 1 et 2. Il doit y avoir enquête publique si la modification de trajectoire entraîne une variation sur le PEB ou le PGS.

Point 8 : Seuil de niveau de bruit (§III)

Si un seuil de 10 mouvements à plus de 62dB sur 24 heures peut être envisagé, il convient de fixer un critère différent pour les vols de nuit.

Pour nous le seuil de 10 mouvements à 62dB doit être complété par un seuil à 1 mouvement à plus de 50dB en vol de nuit (22h-06h)

En conclusion : ce projet ne peut être adopté en l'état, car la DGAC fait fi des seuls outils réglementaires dont nous disposons, PEB et PGS, inscrits depuis longtemps dans la loi. Il donne à la DGAC le moyen de déplacer les nuisances sur de nouvelles populations ou de les amplifier sur les populations déjà installées sans aucun contrôle préalable ni garde-fou réel. Loin d'améliorer l'acceptabilité du transport aérien, ce projet de décret est une nouvelle tentative de la DGAC pour se mettre au-dessus du droit commun

**Commentaire 97 :**

« Opposé au projet »

24/10/2020 à 22h46

**\*\* Opposition au projet de decret \*\***

Bonjour

nous nous opposons à la mise en place d'un système qui exclurait totalement les principaux concernés que sont les habitants de la région toulousaine et que nous demandons de changer les règles avec plus de concertation et de clarté.

merci

**Commentaire 98 :**

« Opposé à la modification du couloir aérien »

24/10/2020 à 23h14

**\*\* opposition modification couloir aérien \*\***

Bonjour,

J'ai fait le choix de m'écarter des nuisances liées au couloir aérien en installant ma famille à Plaisance du touch pour y trouver du calme, en effet nous habitons à Toulouse Lardenne très exposé. Le projet de modification des couloirs qui semble nous être imposé m'apparaît inacceptable.

**Commentaire 99 :**

« Demande plus de concertation et de clarté, la DGAC ne doit pas être juge et parti »

25/10/2020 à 5h38

**\*\* Contestation \*\***

Bonjour

La mise en place d'un tel système exclurait totalement les principaux concernés que sont les habitants de la région toulousaine.

Nous vous demandons de changer les règles afin que plus de concertation et de clarté soient les maîtres mots à l'avenir.

Il n'est pas concevable qu'une entité comme la dgac se voit attribuer tant de pouvoir décisionnaire (juge et parti) sur le sujet de changement de couloir aérien qui impacte la vie de milliers d'habitants.

**Commentaire 100 :**

« Demande la mise en place de plus de concertation »

25/10/2020 à 5h50

**\*\* Inquiétude face à ce texte \*\***

Texte surprenant de part les pouvoirs qu'il confère à un organisme tel que la dgac.

la mise en place d'un système qui exclu les principaux concernés que sont les habitants qui verront leur vie changer par le passage d'avions au dessus de leur tête ne semble pas un système digne

d'un pays démocratique ! Il est important que plus de concertation avec les populations concernées soit mise en place

**Commentaire 101 :**

« Non au projet »

25/10/2020 à 8h35

**\*\* L'argent pilote le monde \*\***

Messieurs dames les décideurs si importants parce que vous permettez tant de chiffre d'affaires et d'emploi, n'oubliez pas que sous les couloirs aériens habite le "peuple" méprisable et ignorant de tout qui paye sa maison tous les mois à la sueur de son front et qui aspire à la tranquillité et la sérénité dans cette fameuse maison.

Alors surtout, à la défaveur de quelques euros, n'hésitez pas à programmer des couloirs évitant les villages et permettant aux hommes et femmes que nous sommes de ne pas subir votre recherche de CA et d'euros.

Revoyez vos priorités à la lueur de l'homme.

Et fasse que le dieu homme qui se cache en vous excuse mes prières.

**Commentaire 102 :**

« Demande une concertation de tous les acteurs, population, élus locaux, association »

25/10/2020 à 9h05

**\*\*** Projet de décret relatif à l'enquête publique préalable à une modification aérienne de départ et d'approche aux instruments pour les aérodromes **\*\***

Toutes nouvelles trajectoires et d'exposition au bruit doit faire l'objet d'une concertation de l'ensemble des acteurs concernés de la population toulousaine .élus locaux.et les différentes associations

Veillez en conséquence le prendre en compte dans votre nouveau projet

**Commentaire 103 :**

« Contre le texte car aucune participation citoyenne...souhaite démocratie participative »

25/10/2020 à 9h06

**\*\*** Consultation des citoyens et travail ensemble, et non l'inverse ! **\*\***  
Bonjour,

Je suis contre ce texte qui n'ajoute aucune participation citoyenne dans des débats et décisions impactant durement les dits citoyens. Il faut plus de démocratie participative pour construire des projets cohérents.

Concernant le texte, voici les points que je partage avec nombre de personnes et d'associations.

**Point 1 : Impact sur le PEB (Plan d'exposition au Bruit)**

Une étude d'impact sur le PEB doit être réalisée avant décision sur l'enquête publique et présentée à l'ACNUSA et la CCE locale. Si la modification change les limites d'une zone du PEB, il doit y avoir enquête publique et mise à jour de ce plan. Le PEB a également l'avantage d'être un outil prospectif sur les 20 années à venir et donc de prendre en compte la croissance potentielle du trafic sur la nouvelle route.

**Point 2 : Impact sur le PGS (Plan de Gêne Sonore)**

Une étude d'impact sur le PGS doit être réalisée avant décision sur l'enquête publique et présentée à l'ACNUSA et la CCE locale. Si la modification change les limites d'une zone du PGS, il doit y avoir enquête publique et mise à jour de ce plan.

**Point 3 : Clarifier le fait que pour qu'il y ait enquête publique, il faut qu'il y ait une condition remplie et non les 3**

« §II L'enquête publique mentionnée à l'article L. 6362-2 du code des transports concerne tout projet de création ou de modification permanente de procédure en dessous de 2 000 mètres par rapport à l'altitude de l'aérodrome considéré qui satisfait aux à l'une des conditions suivantes :  
»

**Point 4 : les critères pour l'obligation d'une enquête publique doivent être modulés entre les vols de jour et nuit. Il faut un critère spécifique sur la nuit imposant l'enquête publique**

Par exemple : Le flux moyen sur au moins un segment de procédure à créer ou à modifier est d'au moins un survol d'avion muni de turboréacteurs ou de turbopropulseurs sur la période nocturne

Point 5 : minimum d'utilisation sur la piste

Pour les aérodromes concernés, le §II 1 écarte des pistes qui peuvent recevoir moins de 10 000 mouvements par an. Cette limitation semble exorbitante. Si l'on veut un critère d'utilisation d'une piste, on pourrait indiquer une piste qui a un trafic inférieur à x (par exemple 5 ou 10) mouvements pour tous les jours de l'année de référence.

Point 6 : minimum d'utilisation sur le segment (§II 2)

Plutôt que de flux moyen, il conviendrait de mettre un seuil sur un nombre maximum de vols (par exemple 30 ... ou moins) pour tous les jours de l'année de référence

Point 7 : Superficie (§II 3)

Ce paragraphe est obscur et accessible uniquement à la DGAC. Se référer à nos points 1 et 2. Il doit y avoir enquête publique si la modification de trajectoire entraîne une variation sur le PEB ou le PGS.

Point 8 : Seuil de niveau de bruit (§III)

Si un seuil de 10 mouvements à plus de 62dB sur 24 heures peut être envisagé, il convient de fixer un critère différent pour les vols de nuit.

Pour nous le seuil de 10 mouvements à 62dB doit être complété par un seuil à 1 mouvement à plus de 50dB en vol de nuit (22h-06h)

En plus de tous ces points remontés par de nombreux citoyens :

il faut augmenter la zone de prise en compte des nuisances pour toute enquête publique. Elle est aujourd'hui trop restreinte.

il faut impliquer toutes les associations citoyennes concernées par les nuisances afin de trouver les meilleures solutions avant toute mise en œuvre

Cordialement

### **Commentaire 104 :**

« Souhaite que les avions passent au-dessus de la forêt »

25/10/2020 à 9h43

\*\* déplacement de L'ILS15 \*\*

L'ADENAH association de défense contre les nuisances aériennes qui compte 200 membres actifs demande le déplacement de l'ILS15 de 1 à 2 degrés vers L'EST afin que les avions en phase d'atterrissages vers l'Euroairport ne survolent plus la commune de Habsheim mais passent au dessus de la forêt de la Harth ce que certains avions font déjà au point GPS 47°42'069" N 7°26'507" E

### **Commentaire 105 :**

« Projet non adoptable en l'état, demande étude d'impact complémentaire »

25/10/2020 à 9h54

**\*\* l'idée ne me semble pas opportune pour la défense des citoyens \*\***

Point 1 : Impact sur le PEB (Plan d'exposition au Bruit)

Une étude d'impact sur le PEB doit être réalisée avant décision sur l'enquête publique et présentée à l'ACNUSA et la CCE locale. Si la modification change les limites d'une zone du PEB, il doit y avoir enquête publique et mise à jour de ce plan. Le PEB a également l'avantage d'être un outil prospectif sur les 20 années à venir et donc de prendre en compte la croissance potentielle du trafic sur la nouvelle route.

Point 2 : Impact sur le PGS (Plan de Gêne Sonore)

Une étude d'impact sur le PGS doit être réalisée avant décision sur l'enquête publique et présentée à l'ACNUSA et la CCE locale. Si la modification change les limites d'une zone du PGS, il doit y avoir enquête publique et mise à jour de ce plan.

Point 3 : Clarifier le fait que pour qu'il y ait enquête publique, il faut qu'il y ait une condition remplie et non les 3

« §II L'enquête publique mentionnée à l'article L. 6362-2 du code des transports concerne tout projet de création ou de modification permanente de procédure en dessous de 2 000 mètres par rapport à l'altitude de l'aérodrome considéré qui satisfait aux à l'une des conditions suivantes :  
»

Point 4 : les critères pour l'obligation d'une enquête publique doivent être modulés entre les vols de jour et nuit. Il faut un critère spécifique sur la nuit imposant l'enquête publique

Par exemple : Le flux moyen sur au moins un segment de procédure à créer ou à modifier est d'au moins un survol d'avion muni de turboréacteurs ou de turbopropulseurs sur la période nocturne

Point 5 : minimum d'utilisation sur la piste

Pour les aérodromes concernés, le §II 1 écarte des pistes qui peuvent recevoir moins de 10 000 mouvements par an. Cette limitation semble exorbitante. Si l'on veut un critère d'utilisation d'une piste, on pourrait indiquer une piste qui a un trafic inférieur à x (par exemple 5 ou 10) mouvements pour tous les jours de l'année de référence.

Point 6 : minimum d'utilisation sur le segment (§II 2)



Plutôt que de flux moyen, il conviendrait de mettre un seuil sur un nombre maximum de vols (par exemple 30 ... ou moins) pour tous les jours de l'année de référence

#### Point 7 : Superficie (§II 3)

Ce paragraphe est obscur et accessible uniquement à la DGAC. Se référer à nos points 1 et 2. Il doit y avoir enquête publique si la modification de trajectoire entraîne une variation sur le PEB ou le PGS.

#### Point 8 : Seuil de niveau de bruit (§III)

Si un seuil de 10 mouvements à plus de 62dB sur 24 heures peut être envisagé, il convient de fixer un critère différent pour les vols de nuit.

Pour nous le seuil de 10 mouvements à 62dB doit être complété par un seuil à 1 mouvement à plus de 50dB en vol de nuit (22h-06h)

En conclusion : ce projet ne peut être adopté en l'état, car la DGAC fait fi des seuls outils réglementaires dont nous disposons, PEB et PGS, inscrits depuis longtemps dans la loi. Il donne à la DGAC le moyen de déplacer les nuisances sur de nouvelles populations ou de les amplifier sur les populations déjà installées sans aucun contrôle préalable ni garde-fou réel. Loin d'améliorer l'acceptabilité du transport aérien, ce projet de décret est une nouvelle tentative de la DGAC pour se mettre au-dessus du droit commun.

#### **Commentaire 106 :**

« Souhaite que les avions passent au-dessus de la forêt »

25/10/2020 à 10h19

**\*\* déplacement de L'ILS15 \*\***

Je demande le déplacement de l'ILS15 de 1 à 2 degrés vers L'EST afin que les avions en phase d'atterrissages vers l'Euroairport ne survolent plus la commune de Habsheim mais passent au dessus de la forêt de la Harth ce que certains avions font déjà au point GPS 47°42'069" N 7°26'507" E

#### **Commentaire 107 :**

« Souhaite que les avions passent au-dessus de la forêt »

25/10/2020 à 10h20

**\*\* déplacement de L'ILS15 \*\***

Je demande le déplacement de l'ILS15 de 1 à 2 degrés vers L'EST afin que les avions en phase d'atterrissages vers l'Euroairport ne survolent plus la commune de Habsheim mais passent au dessus de la forêt de la Harth ce que certains avions font déjà au point GPS 47°42'069" N 7°26'507" E

#### **Commentaire 108 :**

« Déplacement d'angle d'approche de l'avion ce qui entrainerai le survole de la forêt »

25/10/2020 à 10h33

**\*\* Déplacement angle d'approche de 1a2 degrés vers l'est à l'aéroport de Bale/Mulhouse \*\***  
Bonjour,

En tant qu'habitant de Rixheim - quartier du stade - je souhaiterais que la procédure d'approche des avions à l'aéroport de Bâle/Mulhouse soit déplacer de 1 à 2 degrés vers l'est .

En effet ceux ci survoleraient la forêt de la Harth et non plus la ville de Rixheim.

Bien cordialement

**Commentaire 109 :**

« Non au changement de circulation à Toulouse »

25/10/2020 à 10h47

**\*\* Non a changement de circulation à toulouse \*\***  
le changement prévu fait passer tous les avions au-dessus de Plaisance-du-Touch.

C'est une jeune considérable car ça devient un nœud de rencontre des circuits des avions.

non à ce changement.

**Commentaire 110 :**

« Demande déplacement de l'ILS15 pour vol des avions au-dessus de la forêt »

25/10/2020 à 11h09

**\*\* Déplacer l'ILS15 \*\***

L'ADENAH association de défense contre les nuisances aériennes qui compte 200 membres actifs demande le déplacement de l'ILS15 de 1à 2 degrés vers L'EST afin que les avions en phase d'atterrissages vers l'Euroairport ne survolent plus la commune de Habsheim mais passent au dessus de la forêt de la Harth ce que certains avions font déjà au point GPS 47°42'069" N 7°26'507" E

**Commentaire 111 :**

25/10/2020 à 11h25

**\*\* Aéroport bâle mulhouse \*\***

Nous subissons 90% des atterrissages NORD/SUD plus quelques décollages. A l'heure ou l'on fait atterrir des sondes sur des cailloux a des années de chez nous, il semble impossible de déplacer de 1 à 2 degrés l'ILS 15 vers l' est au - dessus de la HARTD LORS DES ATERRISSAGES ; Cela éviterait le survol des aglos de Rixheim et Habsheim sans gêner d'autres

**Commentaire 112 :**

« Le projet ne peut être adopté en l'état »

25/10/2020 à 11h27 par CORIAS Comité Riverains Aéroport Saint-Exupéry

**\*\* Commentaires concernant la Consultation publique sur le Projet de décret relatif à l'enquête publique \*\***

Le CORIAS est un collectif associatif regroupant essentiellement des associations qui, dans les villages, luttent contre les nuisances aéroportuaires. Ces villages sont situés dans trois départements : Rhône, Isère et Ain.

Avec l'idée de plateforme multimodale, les nuisances s'étendent aux infrastructures routières, ferroviaires : CFAL contournement ferroviaire de Lyon, CAREX transport liant fret avionné et TGV, A432 autoroute, zone logistique « Chêne » de la Communauté d'Agglo Porte de l'Isère (CAPI).

Le CORIAS a pour but l'information, la défense et la représentation des riverains face aux atteintes à leur sécurité, environnement, cadre de vie, santé, capital foncier, écologie.

Le CORIAS tient à apporter sa contribution ce jour à la consultation publique par internet concernant le projet de décret relatif à l'enquête publique préalable à une modification de la circulation aérienne de départ et d'approche aux instruments pour les aérodromes mentionnés au I de l'article 1609 quater viciés A du code général des impôts fait l'objet de la présente consultation du public.

Le CORIAS membre de l'UFCNA rappelle en premier lieu qu'il a été déposé, dans le cadre de la CEM (Collaborative Environmental Management), plateforme nationale de coopération opérationnelle aéronautique pour l'environnement, pilotée par la DSNA/DGAC dans laquelle siège l'UFCNA depuis 2015, un ensemble de propositions en Octobre puis en Novembre 2019 assorties de remarques sur les consultations en ligne du ministère.

Dans les remarques nous tenons à souligner que la procédure de consultation sur internet telle qu'elle est mise en place sur le site du ministère est une aberration dans le monde moderne. Nous ne détaillons pas mais nous déplorons l'absence de publicité de la procédure et nous nous posons la question : » Le Ministère veut-il vraiment recevoir des commentaires sur les projets de texte de loi ? ? ?

Le CORIAS constate également qu'aucune des propositions formulées à l'occasion de ces réunions CEM n'a été retenue. Il s'interroge donc sur l'intérêt de la CEM sensée rapprocher la DGAC et les professions aéronautiques des populations survolées et améliorer la concertation.

Voici donc les remarques du CORIAS concernant le projet de décret :

Point 1 : Impact sur le PEB (Plan d'Exposition au Bruit) Une étude d'impact sur le PEB doit être réalisée avant décision sur l'enquête publique et présentée à l'ACNUSA et la CCE locale. Si la modification change les limites d'une zone du PEB, il doit y avoir enquête publique et mise à jour de ce plan. Le PEB a également l'avantage d'être un outil prospectif sur les 20 années à venir et donc de prendre en compte la croissance potentielle du trafic sur la nouvelle route.

Point 2 : Impact sur le PGS (Plan de Gêne Sonore) Une étude d'impact sur le PGS doit être réalisée avant décision sur l'enquête publique et présentée à l'ACNUSA et la CCE locale. Si la modification change les limites d'une zone du PGS, il doit y avoir enquête publique et mise à jour de ce plan.

Point 3 : Clarifier le fait que pour qu'il y ait enquête publique, il faut qu'il y ait une condition remplie et non les 3 « §II L'enquête publique mentionnée à l'article L. 6362-2 du code des transports concerne tout projet de création ou de modification permanente de procédure en dessous de 2 000 mètres par rapport à l'altitude de l'aérodrome considéré qui satisfait à l'une des conditions suivantes : »

Point 4 : les critères pour l'obligation d'une enquête publique doivent être modulés entre les vols de jour et nuit. Il faut un critère spécifique sur la nuit 22h/6h imposant l'enquête publique. Par exemple

: le flux moyen sur au moins un segment de procédure à créer ou à modifier est d'au moins un survol d'avion muni de turboréacteurs ou de turbopropulseurs sur la période nocturne

Point 5 : minimum d'utilisation sur la piste pour les aérodromes concernés, le §II 1 écarte des pistes qui peuvent recevoir moins de 10 000 mouvements par an. Cette limitation semble exorbitante. Si l'on veut un critère d'utilisation d'une piste, on pourrait indiquer une piste qui a un trafic inférieur à x (par exemple 5 ou 10) mouvements pour tous les jours de l'année de référence.

Point 6 : minimum d'utilisation sur le segment (§II 2) Plutôt que de flux moyen, il conviendrait de mettre un seuil sur un nombre maximum de vols (par exemple 30 ... ou moins) pour tous les jours de l'année de référence

Point 7 : Superficie (§II 3) Ce paragraphe est obscur et accessible uniquement à la DGAC. Se référer à nos points 1 et 2. Il doit y avoir enquête publique si la modification de trajectoire entraîne une variation sur le PEB ou le PGS.

Point 8 : Seuil de niveau de bruit (§III) Si un seuil de 10 mouvements à plus de 62 dB sur 24 heures peut être envisagé, il convient de fixer un critère différent pour les vols de nuit. Pour nous le seuil de 10 mouvements à 62 dB doit être complété par un seuil à 1 mouvement à plus de 50 dB en vol de nuit (22h-06h)

En conclusion : ce projet ne peut être adopté en l'état, car la DGAC fait fi des seuls outils réglementaires dont nous disposons, PEB et PGS, inscrits depuis longtemps dans la loi ; ce projet vise à simplifier la procédure de lancement des enquêtes publiques concernant des modifications de procédure, pour la seule DGAC, et à la restreindre à une peau de chagrin pour les populations concernées. Loin d'améliorer l'acceptabilité du transport aérien par les riverains, ce projet de loi est une nouvelle tentative de la DGAC pour se mettre au-dessus du droit commun.

Pour le CORIAS

La collégiale

**Commentaire 113 :**

« Déplacement de l'ILS15 pour vol des avions au-dessus de la forêt »

25/10/2020 à 11h29

**\*\* déplacement de L'ILS15 \*\***

L'ADENAH association de défense contre les nuisances aériennes qui compte 200 membres actifs demande le déplacement de l'ILS15 de 1 à 2 degrés vers L'EST afin que les avions en phase d'atterrissages vers l'Euroairport ne survolent plus la commune de Habsheim mais passent au dessus de la forêt de la Harth ce que certains avions font déjà au point GPS 47°42'069" N 7°26'507" E

#### **Commentaire 114 :**

« Déplacement de l'ILS15 pour vol des avions au-dessus de la forêt »

25/10/2020 à 11h29

**\*\* Déplacement de L'ILS15 \*\***

L'ADENAH association de défense contre les nuisances aériennes qui compte 200 membres actifs demande le déplacement de l'ILS15 de 1 à 2 degrés vers L'EST afin que les avions en phase d'atterrissages vers l'Euroairport ne survolent plus la commune de Habsheim mais passent au dessus de la forêt de la Harth ce que certains avions font déjà au point GPS 47°42'069" N 7°26'507" E

#### **Commentaire 115 :**

25/10/2020 à 11h38

**\*\* Monsieur \*\***

Je pensais que j'habitais en France et pas en Biélorussie. Dommage...

#### **Commentaire 116 :**

« Demande de participation des habitants et plus de transparence »

25/10/2020 à 11h54

**\*\* Reponse à consultation publique \*\***

Je m'oppose à la mise en place d'un système qui exclurait totalement les principaux concernés que sont les habitants des communes survolées. Je demande à ce que les règles envisagées soient modifiées afin de garantir une totale transparence et une concertation systématique avec les habitants des communes survolées.

#### **Commentaire 117 :**

« Rejet pseudo consultation »

25/10/2020 à 12h00

**\*\* Rejet de la proposition de pseudo consultation quand la décision est déjà prise \*\***

Ce que vous proposez n'est rien d'autre qu'un diktat, un coup d'état où vous pensez trouver le moyen de décider comme bon vous semble sans donner une honnête possibilité aux gens concernés et gravement pénalisés par vos agissements de donner à temps un avis éclairé sur les décisions prises arbitrairement par vous. Nous vivons dans la vraie vie avec les nouvelles nuisances sonores de vos 'essais'. Si ces avions passent 15km à l'ouest ils ne dérangeront que les canards, informez vous donc.

**Commentaire 118 :**

« Déplacement de l'ILS15 pour vol des avions au-dessus de la forêt »

25/10/2020 à 12h21

**\*\* déplacement de L'ILS15 \*\***

il faut déplacer l'ILS15 de 3 degrés vers L'EST afin que les avions en phase d'atterrissages vers l'Euroairport ne survolent plus la commune de Habsheim mais passent au dessus de la forêt de la Harth ce que certains avions font déjà au point GPS 47°42'069" N 7°26'507" E.

ce déplacement vers l'est ne gêne en rien d'autres habitants alors que cela favoriserait grandement le sommeil et moins de pollution au dessus du village.

cela rendrait d'autant plus acceptable la création d'une nouvelle piste à l'horizon 2030.

**Commentaire 119 :**

« Déplacement de l'ILS15 pour vol des avions au-dessus de la forêt »

25/10/2020 à 12h42

**\*\* déplacement de l'ILS15 \*\***

L'ADENAH association de défense contre les nuisances aériennes qui compte 200 membres actifs demande le déplacement de l'ILS15 de 1 à 2 degrés vers L'EST afin que les avions en phase d'atterrissages vers l'Euroairport ne survolent plus la commune de Habsheim mais passent au dessus de la forêt de la Harth ce que certains avions font déjà au point GPS 47°42'069" N 7°26'507" E

**Commentaire 120 :**

« Déplacement de l'ILS15 pour vol des avions au-dessus de la forêt »

25/10/2020 à 13h13

**\*\* déplacement de L'ILS15 \*\***

L'ADENAH association de défense contre les nuisances aériennes qui compte 200 membres actifs demande le déplacement de l'ILS15 de 1 à 2 degrés vers L'EST afin que les avions en phase d'atterrissages vers l'Euroairport ne survolent plus la commune de Habsheim mais passent au dessus de la forêt de la Harth ce que certains avions font déjà au point GPS 47°42'069" N 7°26'507" E

**Commentaire 121 :**

« Déplacement trajectoire pour vol des avions pour éviter bruit »

25/10/2020 à 14h16

**\*\* Déplacement de la trajectoire d'atterrissage \*\***

Bonjour

Je suis habitant de 68440 Habsheim et subi depuis des années le bruit suite au passage passage d'avions pour se poser à l'Aéroport de Bâle-Mulhouse. Avec un petit déplacement de cette trajectoire nous serions épargnés d'un bruit incessant. Cela peut se faire sans impacter d'autres riverains et sans conséquence économique.

Merci pour votre compréhension

Bien cordialement

**Commentaire 122 :**

25/10/2020 à 16h00

**\*\* survol commune de habsheim 68440 \*\***

Point 1 : Impact sur le PEB

Une étude d'impact sur le PEB doit être réalisée avant décision sur l'enquête publique et présentée à l'ACNUSA et la CCE locale. Si la modification change les limites d'une zone du PEB, il doit y avoir enquête publique et mise à jour de ce plan.

Point 2 : Impact sur le PGS

Une étude d'impact sur le PGS doit être réalisée avant décision sur l'enquête publique et présentée à l'ACNUSA et la CCE locale. Si la modification change les limites d'une zone du PGS, il doit y avoir enquête publique et mise à jour de ce plan.

Point 3 : Clarifier le fait que pour qu'il y ait enquête publique, il faut qu'il y ait une condition remplie et non les 3

« §II L'enquête publique mentionnée à l'article L. 6362-2 du code des transports concerne tout projet de création ou de modification permanente de procédure en dessous de 2 000 mètres par rapport à l'altitude de l'aérodrome considéré qui satisfait aux à l'une des conditions suivantes :  
»

Point 4 : les critères pour l'obligation d'une enquête publique doivent être modulés entre les vols de jours et nuits. Il faut un critère spécifique sur la nuit imposant l'enquête publique

Par exemple : Le flux moyen sur au moins un segment de procédure à créer ou à modifier est d'au moins un survol d'avion muni de turboréacteurs ou de turbopropulseurs sur la période nocturne

Point 5 : minimum d'utilisation sur la piste

Pour les aérodromes concernés, le §II 1 écarte des pistes qui peuvent recevoir moins de 10 000 mouvements par an. Cette limitation semble exorbitante. Si l'on veut un critère d'utilisation d'une piste, on pourrait indiquer une piste qui a un trafic inférieur à x (par exemple 5 ou 10) mouvements pour tous les jours de l'année de référence.

Point 6 : minimum d'utilisation sur le segment (§II 2)

Plutôt que de flux moyen, il conviendrait de mettre un seuil sur un nombre maximum de vols (par exemple 30 ... ou moins) pour tous les jours de l'année de référence

Point 7 : Superficie (§II 3)

Ce paragraphe est obscur et accessible uniquement à la DGAC. Se référer à nos points 1 et 2. Il doit y avoir enquête publique si la modification de trajectoire entraîne une variation sur le PEB ou le PGS.

Point 8 : Seuil de niveau de bruit (§III)

Si un seuil de 10 mouvements à plus de 62dB sur 24 heures peut être envisagé, il convient de fixer un critère différent pour les vols de nuit.

Pour nous le seuil de 10 mouvements à 62dB doit être complété par un seuil à 1 mouvement à plus de 50dB en vol de nuit (22h-06h)

**Commentaire 123 :**

25/10/2020 à 16h05

**\*\* Mise à niveau des procédures \*\***

L'EP concerne "l'ensemble des procédures", et donc les moyens mis en oeuvre ;

Parmi ceux-ci, le guidage par voie satellitaire a remplacé celui par radar (selon déclaration officielle du Directeur de l'aéroport). L'installation radar du Grand Ballon est donc obsolète (à fortiori aussi pour le suivi des trajets au-delà de la zone aéroportuaire). Il est donc impératif de mettre en oeuvre le démantèlement de l'installation radar du Grand Ballon, conformément aux engagements fermes et répétés de la DGAC et de l'Etat (qui avaient d'ailleurs permis l'autorisation de construction).

(Documents correspondants volontiers à disposition).

Cette suppression et la remise en état de ce sommet mythique sont demandées par une vaste part des populations riveraines du massif, dont bien entendu des riverains de l'aéroport.

**Commentaire 124 :**

« Déplacement de l'ILS15 pour vol des avions au-dessus de la forêt »

25/10/2020 à 16h25



**\*\* DEPLACEMENT DE L'ILS QUINZE \*\***

L'ADENAH ASSOCIATION DE DEFENSE CONTRE LES NUISANCES AERIENNES QUI COMPTE DEUX CENTS MEMBRES ACTIFS DEMANDE LE DEPLACEMENT DE L'ILS quinze DE UN A DEUX DEGRES VERS L'EST AFIN QUE LES AVIONS EN PHASE D'ATTERRISSAGES VERS L'EUROAIRPORT NE SURVOLENT PLUS LA COMMUNE DE HABSHEIM MAIS PASSENT AU DESSUS DE LA FORET DE LA HARTH CE QUE CERTAINS AVIONS FONT DEJA AU POINT GPS N SEPT DEGRES VINGT SIX CINQ CENT SEPT E

**Commentaire 125 :**

« Déplacement de l'ILS15 pour vol des avions au-dessus de la forêt »

25/10/2020 à 16h28

**\*\* DEPLACEMENT DE L'ILS QUINZE \*\***

L'ADENAH ASSOCIATION DE DEFENSE CONTRE LES NUISANCES AERIENNES QUI COMPTE DEUX CENTS MEMBRES ACTIFS DEMANDE LE DEPLACEMENT DE L'ILS quinze DE UN A DEUX DEGRES VERS L'EST AFIN QUE LES AVIONS EN PHASE D'ATTERRISSAGES VERS L'EUROAIRPORT NE SURVOLENT PLUS LA COMMUNE DE HABSHEIM MAIS PASSENT AU DESSUS DE LA FORET DE LA HARTH CE QUE CERTAINS AVIONS FONT DEJA AU POINT GPS N SEPT DEGRES VINGT SIX CINQ CENT SEPT E

**Commentaire 126 :**

« Déplacement de l'ILS15 pour vol des avions au-dessus de la forêt »

25/10/2020 à 16h32

**\*\* deplacement de L'ILS 15 \*\***

L'ADENAH association de défense contre les nuisances aeriennes qui compte 200 membres actifs ,demande le déplacement de L'ILS 15 de 1 à 2 degrés vers l'EST afin que les avions en phase d'atterrissages vers l'Euroairport ne survolent plus la commune de HABSHEIM mais passent au-dessus de la foret de la Harth GPS 47° 42' 069" N 7° 26' 507""E

bonne reception

**Commentaire 127 :**

« Déplacement de l'ILS15 pour vol des avions au-dessus de la forêt »

25/10/2020 à 18h16

**\*\* Déplacement de l' ILS15 \*\***

L'ADENAH association de défense contre les nuisances aériennes qui compte 200 membres actifs demande le déplacement de l'ILS15 de 1à 2 degrés vers L'EST afin que les avions en phase d'atterrissages vers l'Euroairport ne survolent plus la commune de Habsheim mais passent au dessus de la forêt de la Harth ce que certains avions font déjà au point GPS 47°42'069" N 7°26'507" E

### **Commentaire 128 :**

« Déplacement de l'ILS15 pour vol des avions au-dessus de la forêt »

25/10/2020 à 18h20

**\*\* Déplacement de l' ILS15 \*\***

L'ADENAH association de défense contre les nuisances aériennes qui compte 200 membres actifs demande le déplacement de l'ILS15 de 1à 2 degrés vers L'EST afin que les avions en phase d'atterrissages vers l'Euroairport ne survolent plus la commune de Habsheim mais passent au dessus de la forêt de la Harth ce que certains avions font déjà au point GPS 47°42'069" N 7°26'507" E

### **Commentaire 129 :**

« Déplacement de l'ILS15 pour vol des avions au-dessus de la forêt »

25/10/2020 à 18h24

**\*\* Déplacement de l' ILS15 \*\***

L'ADENAH association de défense contre les nuisances aériennes qui compte 200 membres actifs demande le déplacement de l'ILS15 de 1à 2 degrés vers L'EST afin que les avions en phase d'atterrissages vers l'Euroairport ne survolent plus la commune de Habsheim mais passent au dessus de la forêt de la Harth ce que certains avions font déjà au point GPS 47°42'069" N 7°26'507" E

### **Commentaire 130 :**

« Déplacement de l'ILS15 pour vol des avions au-dessus de la forêt »

25/10/2020 à 18h25

**\*\* Déplacement de l' ILS15 \*\***

L'ADENAH association de défense contre les nuisances aériennes qui compte 200 membres actifs demande le déplacement de l'ILS15 de 1à 2 degrés vers L'EST afin que les avions en phase d'atterrissages vers l'Euroairport ne survolent plus la commune de Habsheim mais passent au dessus de la forêt de la Harth ce que certains avions font déjà au point GPS 47°42'069" N 7°26'507" E

### **Commentaire 131 :**

« Déplacement de l'ILS15 pour vol des avions au-dessus de la forêt »

25/10/2020 à 18h26

**\*\* Déplacement de l' ILS15 \*\***

L'ADENAH association de défense contre les nuisances aériennes qui compte 200 membres actifs demande le déplacement de l'ILS15 de 1à 2 degrés vers L'EST afin que les avions en phase d'atterrissages vers l'Euroairport ne survolent plus la commune de Habsheim mais passent au dessus de la forêt de la Harth ce que certains avions font déjà au point GPS 47°42'069" N

7°26'507" E

**Commentaire 132 :**

« Déplacement de l'ILS15 pour vol des avions au-dessus de la forêt »

25/10/2020 à 18h30

**\*\* Déplacement de l' ILS15 \*\***

L'ADENAH association de défense contre les nuisances aériennes qui compte 200 membres actifs demande le déplacement de l'ILS15 de 1à 2 degrés vers L'EST afin que les avions en phase d'atterrissages vers l'Euroairport ne survolent plus la commune de Habsheim mais passent au dessus de la forêt de la Harth ce que certains avions font déjà au point GPS 47°42'069" N 7°26'507" E

**Commentaire 133 :**

« Déplacement de l'ILS15 pour vol des avions au-dessus de la forêt »

25/10/2020 à 18h32

**\*\* Déplacement de l' ILS15 \*\***

L'ADENAH association de défense contre les nuisances aériennes qui compte 200 membres actifs demande le déplacement de l'ILS15 de 1à 2 degrés vers L'EST afin que les avions en phase d'atterrissages vers l'Euroairport ne survolent plus la commune de Habsheim mais passent au dessus de la forêt de la Harth ce que certains avions font déjà au point GPS 47°42'069" N 7°26'507" E

**Commentaire 134 :**

25/10/2020 à 18h41

**\*\* Flux aérien au dessus de Habsheim. \*\***

Trop c'est trop !

On est dérangé de tôt le matin à tard dans la nuit.

Il serait temps de faire quelque-chose.

**Commentaire 135 :**

« Refus du texte en l'état »

25/10/2020 à 18h43

**\*\* Pourquoi ? \*\***

Bonjour,

nous subissons les décisions non concertées des changements de couloirs aériens prises par la DGAC.

Changer les règles d'établissement des enquêtes publiques c'est donner encore plus de poids à la DGAC qui ne protège plus les citoyens mais va dans le sens du profit d'entreprise privée.

Ce nouveau texte donne à la DGAC le moyen de déplacer les nuisances sur de nouvelles populations ou de les amplifier sur les populations déjà installées sans aucun contrôle préalable ni garde-fou réel.

Je refuse que ce texte soit voté en l'état : rapprochez vous des représentants des citoyens par le biais des associations qui luttent contre le nouveau diktat de la DGAC qui représente plus le monde de l'industrie que le peuple français...

### **Commentaire 136 :**

« Contre le décret »

25/10/2020 à 19h13

**\*\* Contre ce décret \*\***

Je suis contre ce décret car il permettra trop de souplesse à la DGAC.

les enquêtes publiques doivent être faites pour toute modification de procédure et pas seulement selon certains critères obscurs qui n'arrangeront que la DGAC.

### **Commentaire 137 :**

« Opposé au décret »

25/10/2020 à 19h45

**\* Je m'oppose à ce décret \*\***

Je suis contre ce décret pour les raisons suivantes :

Une étude d'impact sur le PEB et sur le PGS doit être réalisée avant décision sur l'enquête publique.

Toute modification de procédure de circulation aérienne doit donner lieu à une enquête publique et ne pas être imposée aux habitants sans consultation

Interdire les vols de nuit

Je m'oppose à la mise en place d'un système qui exclurait totalement les principaux concernés que sont les habitants de la région toulousaine.

Je demande plus de concertation et de clarté.

### **Commentaire 138 :**

« Etude d'impact sur PEB et PGS avant tout projet de changement »

25/10/2020 à 20h50 par Union Fédérale contre les Nuisances de l'Aéroport de Strasbourg-Entzheim

**\*\* Etude d'impact sur PEB et PGS avant tout projet de changement \*\***

Dans le projet de nouveau décret, il faut inclure la nécessité de faire réaliser au préalable une étude d'impact sur le PEB et le PGS en cas de modifications envisagées sur les trajectoires d'approche et de départ.

Cette étude d'impact doit comprendre une évaluation sur les niveaux de bruit subis par les populations nouvellement survolées.

Le seuil de 10 mouvements à plus de 62 db sur 24 heures doit absolument être complété par un seuil nocturne sur la plage 22h-6h qui doit être limité à 1 seul mouvement autorisé à plus de 62 dB la nuit entre 22h et 6h.

Par ailleurs ces nouvelles règles doivent s'appliquer à tous les aéroports ayant un trafic journalier moyen supérieur à 10 mouvements.

### **Commentaire 139 :**

« Contre »

25/10/2020 à 20h57 par FNE IDF

**\*\* Un nouveau décret qui n'aidera en rien à la réduction des nuisances ! \*\***

"Jour pertinent ; Année civile de référence ; Flux moyen ; Zone survolée ; Nombre d'événements sonores aéronautiques de niveau instantané d'au moins 62 dB (A) ; la moyenne, sur les jours pertinents de l'année civile de référence" !!

Encore un ensemble de concepts abscons que nos associations ne peuvent considérer que comme un moyen supplémentaire permettant de ne pas engager réellement une politique efficace de réduction des nuisances. Ceci est dans la droite ligne des décrets précédents que nos associations contestent vigoureusement : 200 000 créneaux et non mouvements à Orly en 1994 ; l'IGMP de Roissy en 2003 ; le PNAC de 2016 pour les pics de pollution et le décret d'application de l'article 45 de la LTECV en 2016 également.

Seul point positif selon le projet de décret : tous les territoires concernés par une variation de trajectoire feraient partie de l'enquête publique et non seulement les nouveaux survolés comme précédemment (art. 1/ III).

Enfin pour un texte qui se veut sérieux et très précis, niveau instantané de 62 dB (A) tout court ne l'est pas, cf. le tableau établi par le CEREMA pour évaluer les "pics de bruit" des trains.

Je vois bien que l'objectif principal du législateur n'est en rien de mieux comprendre et de réduire les nuisances préjudiciables à la santé des populations. Pour le seul bruit un rapport de Bruitparif titrait fin 2018 : "Près d'un francilien sur six exposé à des niveaux de bruit lié au trafic aérien potentiellement néfastes pour sa santé".

A quand, enfin, des mesures législatives efficaces pour protéger la santé des populations survolées et baisser véritablement la gêne due en grande partie aux pics de bruit, car comme le dit le directeur du CIDB (Libération 7 juin 2019) : "Les avions ont fait beaucoup de progrès technologiques. La gêne n'est plus produite par les niveaux sonores, mais par le nombre d'appareils qui passent."

#### **Commentaire 140 :**

« Déplacement de l'ILS15 pour vol des avions au-dessus de la forêt »

25/10/2020 à 21h11

**\*\* Euroairport : déplacement de L'ILS15 \*\***

De nombreux avions survolent notre propriété en phase d'atterrissage.

C'est de plus en plus gênant. Je demande le déplacement de l'ILS15 de 1 à 2 degrés vers L'EST afin que les avions en phase d'atterrissages vers l'Euroairport ne survolent plus la commune de Habsheim mais passent au dessus de la forêt de la Harth ce que certains avions font déjà au point GPS 47°42'069" N 7°26'507" E

#### **Commentaire 141 :**

« Demande plus de concertation et de clarté »

26/10/2020 à 00h18

**\*\* Aeroport Toulouse Blagnac \*\***

Je m'oppose à la mise en place d'un système qui exclurait totalement les principaux concernés que sont les habitants de la région toulousaine et que je demande de changer les règles afin que plus de concertation et de clarté soient les maîtres mots à l'avenir.

#### **Commentaire 142 :**

« Demande plus de concertation et de clarté »

26/10/2020 à 00h18

**\*\* Aeroport Toulouse Blagnac \*\***

Je m'oppose à la mise en place d'un système qui exclurait totalement les principaux concernés que sont les habitants de la région toulousaine et que je demande de changer les règles afin que plus de concertation et de clarté soient les maîtres mots à l'avenir.

#### **Commentaire 143 :**

« Contre »

26/10/2020 à 6h28

**\*\* Bruit \*\***

Beaucoup trop de bruit autour de l'aéroport.

#### **Commentaire 144 :**

« Non au projet »

26/10/2020 à 8h32

**\*\* NON \*\***

Ce projet ne peut être adopté en l'état, car la DGAC pourrait faire fi des seuls outils réglementaires PEB et PGS inscrits depuis longtemps dans la loi. Il donne à la DGAC le moyen de déplacer les nuisances sur de nouvelles populations ou de les amplifier sur les populations déjà installées sans aucun contrôle préalable ni garde-fou réel.

### **Commentaire 145 :**

« Demande étude complémentaire »

26/10/2020 à 8h39

**\*\* Aéroport de Bâle-Mulhouse \*\***

Point 1 : Impact sur le PEB

Une étude d'impact sur le PEB doit être réalisée avant décision sur l'enquête publique et présentée à l'ACNUSA et la CCE locale. Si la modification change les limites d'une zone du PEB, il doit y avoir enquête publique et mise à jour de ce plan.

Point 2 : Impact sur le PGS

Une étude d'impact sur le PGS doit être réalisée avant décision sur l'enquête publique et présentée à l'ACNUSA et la CCE locale. Si la modification change les limites d'une zone du PGS, il doit y avoir enquête publique et mise à jour de ce plan.

Point 3 : Clarifier le fait que pour qu'il y ait enquête publique, il faut qu'il y ait une condition remplie et non les 3

« §II L'enquête publique mentionnée à l'article L. 6362-2 du code des transports concerne tout projet de création ou de modification permanente de procédure en dessous de 2 000 mètres par rapport à l'altitude de l'aérodrome considéré qui satisfait aux à l'une des conditions suivantes :  
»

Point 4 : les critères pour l'obligation d'une enquête publique doivent être modulés entre les vols de jours et nuits. Il faut un critère spécifique sur la nuit imposant l'enquête publique

Par exemple : Le flux moyen sur au moins un segment de procédure à créer ou à modifier est d'au moins un survol d'avion muni de turboréacteurs ou de turbopropulseurs sur la période nocturne

Point 5 : minimum d'utilisation sur la piste

Pour les aérodromes concernés, le §II 1 écarte des pistes qui peuvent recevoir moins de 10 000 mouvements par an. Cette limitation semble exorbitante. Si l'on veut un critère d'utilisation d'une piste, on pourrait indiquer une piste qui a un trafic inférieur à x (par exemple 5 ou 10) mouvements pour tous les jours de l'année de référence.

Point 6 : minimum d'utilisation sur le segment (§II 2)

Plutôt que de flux moyen, il conviendrait de mettre un seuil sur un nombre maximum de vols (par exemple 30 ... ou moins) pour tous les jours de l'année de référence

Point 7 : Superficie (§II 3)

Ce paragraphe est obscur et accessible uniquement à la DGAC. Se référer à nos points 1 et 2. Il doit y avoir enquête publique si la modification de trajectoire entraîne une variation sur le PEB ou le PGS.

Point 8 : Seuil de niveau de bruit (§III)

Si un seuil de 10 mouvements à plus de 62dB sur 24 heures peut être envisagé, il convient de fixer un critère différent pour les vols de nuit.

Pour nous le seuil de 10 mouvements à 62dB doit être complété par un seuil à 1 mouvement à plus de 50dB en vol de nuit (22h-06h)

**Commentaire 146 :**

« Demande d'études complémentaires »

26/10/2020 à 8h40

**\*\* Aéroport de Bâle-Mulhouse \*\***

Point 1 : Impact sur le PEB

Une étude d'impact sur le PEB doit être réalisée avant décision sur l'enquête publique et présentée à l'ACNUSA et la CCE locale. Si la modification change les limites d'une zone du PEB, il doit y avoir enquête publique et mise à jour de ce plan.

Point 2 : Impact sur le PGS

Une étude d'impact sur le PGS doit être réalisée avant décision sur l'enquête publique et présentée à l'ACNUSA et la CCE locale. Si la modification change les limites d'une zone du PGS, il doit y avoir enquête publique et mise à jour de ce plan.

Point 3 : Clarifier le fait que pour qu'il y ait enquête publique, il faut qu'il y ait une condition remplie et non les 3

« §II L'enquête publique mentionnée à l'article L. 6362-2 du code des transports concerne tout projet de création ou de modification permanente de procédure en dessous de 2 000 mètres par rapport à l'altitude de l'aérodrome considéré qui satisfait aux à l'une des conditions suivantes :  
»

Point 4 : les critères pour l'obligation d'une enquête publique doivent être modulés entre les vols de jours et nuits. Il faut un critère spécifique sur la nuit imposant l'enquête publique



Par exemple : Le flux moyen sur au moins un segment de procédure à créer ou à modifier est d'au moins un survol d'avion muni de turboréacteurs ou de turbopropulseurs sur la période nocturne

Point 5 : minimum d'utilisation sur la piste

Pour les aérodromes concernés, le §II 1 écarte des pistes qui peuvent recevoir moins de 10 000 mouvements par an. Cette limitation semble exorbitante. Si l'on veut un critère d'utilisation d'une piste, on pourrait indiquer une piste qui a un trafic inférieur à x (par exemple 5 ou 10) mouvements pour tous les jours de l'année de référence.

Point 6 : minimum d'utilisation sur le segment (§II 2)

Plutôt que de flux moyen, il conviendrait de mettre un seuil sur un nombre maximum de vols (par exemple 30 ... ou moins) pour tous les jours de l'année de référence

Point 7 : Superficie (§II 3)

Ce paragraphe est obscur et accessible uniquement à la DGAC. Se référer à nos points 1 et 2. Il doit y avoir enquête publique si la modification de trajectoire entraîne une variation sur le PEB ou le PGS.

Point 8 : Seuil de niveau de bruit (§III)

Si un seuil de 10 mouvements à plus de 62dB sur 24 heures peut être envisagé, il convient de fixer un critère différent pour les vols de nuit.

Pour nous le seuil de 10 mouvements à 62dB doit être complété par un seuil à 1 mouvement à plus de 50dB en vol de nuit (22h-06h)

#### **Commentaire 147 :**

« Demande déplacement de l'ILS15 pour que les avions survolent la forêt »

26/10/2020 à 10h12

\*\* déplacement de L'ILS15 \*\*

Titre

déplacement de L'ILS15

Commentaire

L'ADENAH association de défense contre les nuisances aériennes qui compte 200 membres actifs demande le déplacement de l'ILS15 de 1à 2 degrés vers L'EST afin que les avions en phase d'atterrissages vers l'Euroairport ne survolent plus la commune de Habsheim mais passent au dessus de la forêt de la Harth ce que certains avions font déjà au point GPS 47°42'069" N 7°26'507" E

#### **Commentaire 148 :**

« Demande l'utilisation de la ligne plus à l'est de fait le survol d'espaces non habités (forêt) »

26/10/2020 à 11h11

**\*\* Survol des communes HABSHEIM et RIXHEIM \*\***

Certains avions gros porteurs survolent en majorité ces communes lors de l'atterrissage à BALE MULHOUSE en générant bruit et pollution pour les riverains. D'autres suivent une ligne plus à l'EST et de ce fait survolent un espace non habité (Forêt de la Hart) et ne génèrent pas ces nuisances pour les riverains. Pourquoi ne pas utiliser la deuxième solution?

### **Commentaire 149 :**

« Demande l'utilisation de la ligne plus à l'est de fait le survol d'espaces non habités (forêt) »

26/10/2020 à 11h13

**\*\* Survol des communes HABSHEIM et RIXHEIM \*\***

Certains avions gros porteurs survolent en majorité ces communes lors de l'atterrissage à BALE MULHOUSE en générant bruit et pollution pour les riverains. D'autres suivent une ligne plus à l'EST et de ce fait survolent un espace non habité (Forêt de la Hart) et ne génèrent pas ces nuisances pour les riverains. Pourquoi ne pas utiliser la deuxième solution?

### **Commentaire 150 :**

« Demande que les avions survolent la forêt »

26/10/2020 à 12h01

**\*\* Nuisance Aérienne Euroairport Bale mulhouse \*\***

J'habite Habsheim en plein sur le couloir aérien. Je subis le survol des avions toutes les 5 minutes en trafic normal à quelque dizaine de mètres au-dessus de nos têtes. Ce qui nous oblige à interrompre notre conversation. Suite à l'augmentation prévisible du trafic, il est inacceptable de conserver ce couloir aérien qui passe au-dessus de plusieurs villages alors que la possibilité de survoler la forêt de la Hart serait d'une logique élémentaire et respectueuse de tous les habitants impactés.

Salutations

### **Commentaire 151 :**

« Demande que les avions survolent la forêt »

26/10/2020 à 12h01

**\*\* Nuisance Aérienne Euroairport Bale mulhouse \*\***

J'habite Habsheim en plein sur le couloir aérien. Je subis le survol des avions toutes les 5 minutes en trafic normal à quelque dizaine de mètres au-dessus de nos têtes. Ce qui nous oblige à interrompre notre conversation. Suite à l'augmentation prévisible du trafic, il est inacceptable de conserver ce couloir aérien qui passe au-dessus de plusieurs villages alors que la possibilité de survoler la forêt de la Hardt serait d'une logique élémentaire et respectueuse de tous les habitants impactés.

Salutations

### **Commentaire 152 :**

« Non au projet »

26/10/2020 à 13h55

**\*\* Double peine \*\***

Sur Plaisance du Touch nous serions doublement pénalisés par cette nouvelle directive. Nous sommes directement dans le sens d'atterrissage ou décollage et passage à très très basse altitude des avions militaires et autres en réparation, privés de l'ex-base de Franczal mais toujours en grande activité.

Nous avons fait construire en connaissance de cause mais pas avec ces futurs changements qui ajouteraient pour nous du bruit supplémentaire.

des inhalations et rejets de kérosène

de plus c'est encore pour des histoires de gros sous immobiliers et l'installation de la Foire exposition

c'est scandaleux !!

### **Commentaire 153 :**

« Bien prendre en compte l'évolution des impacts et bien informer les populations »

26/10/2020 à 14h59

**\*\* Oui bien prendre en compte l'évolution des impacts sur toutes les communes concernées \*\***

Bonjour, le trafic aérien croît continuellement et impacte de plus en plus les espaces habités, en particulier périurbains également soumis à des nuisances de plus en plus denses (pollutions, bruit...). Il est indispensable que les populations soient parfaitement informées des évolutions de trafic car les conséquences peuvent être très importantes pour leur quotidien : la fréquence des avions augmentant, c'est tout l'environnement sonore qui change ainsi que la qualité de l'air qui se dégrade notablement.

Des projets visent à survoler de façon plus dense les centres villes péri-aéroportuaires. Les écoles (les enfants donc !), les habitants n'en peuvent plus de subir. Donc oui, il est indispensable pour plus de transparence de soumettre à enquête publique toute évolution du trafic aérien qui a pour effet de modifier à la hausse, en densité, en fréquence, et modifier en horaires.

Ce, aussi, pour éviter les évolutions par "petites touches" - une façon de contourner les seuils soumis à enquête publique ! - qui ont un gros effet à moyen et long termes.

Merci.

### **Commentaire 154 :**

« Demande déplacement de l'ILS15 pour vol des avions au-dessus de la forêt »

26/10/2020 à 15h19

**\*\* Déplacement de ILS \*\***

L'ADENAH association de défense contre les nuisances aériennes qui compte 200 membres actifs demande le déplacement de l'ILS15 de 1 à 2 degrés vers L'EST afin que les avions en phase d'atterrissages vers l'Euroairport ne survolent plus la commune de Habsheim mais passent au dessus de la forêt de la Harth ce que certains avions font déjà au point GPS 47°42'069" N 7°26'507" E

### **Commentaire 155 :**

« Demande déplacement de l'ILS15 pour vol des avions au-dessus de la forêt »

26/10/2020 à 15h19

**\*\* Déplacement de ILS \*\***

L'ADENAH association de défense contre les nuisances aériennes qui compte 200 membres actifs demande le déplacement de l'ILS15 de 1 à 2 degrés vers L'EST afin que les avions en phase d'atterrissages vers l'Euroairport ne survolent plus la commune de Habsheim mais passent au dessus de la forêt de la Harth ce que certains avions font déjà au point GPS 47°42'069" N 7°26'507" E

### **Commentaire 156 :**

« Toute modification doit faire l'objet d'une concertation avec les populations »

26/10/2020 à 18h14

**\*\* Réponse à consultation publique sur Projet de décret sur la circulation aérienne \*\***

Toute modification des procédures de circulation aérienne de départ et d'approche des aérodromes concernés (mentionnés au I de l'article 1609 quater) du code général des impôts) doit être soumise à enquête publique. Les PEB et PGS doivent être systématiquement réévalués. L'exposition actuelle est déjà inacceptable (Toulouse Blagnac), toute modification doit donc faire l'objet d'un contrôle par les populations concernées. Le transport aérien est désormais honni, ce décret ne ferait qu'aggraver les choses...

### **Commentaire 157 :**

« Demande déplacement de l'ILS15 pour vol des avions au-dessus de la forêt »

26/10/2020 à 18h25

**\*\* Déplacement de L'ILS15 \*\***

L'ADENAH, association de défense contre les nuisances aériennes, qui compte 200 membres actifs demande le déplacement de l'ILS15 de 1 à 2 degrés vers l'Est afin que les avions en phase d'atterrissage vers l'Euro Airport ne survolent plus la commune de Habsheim mais passent au dessus de la forêt de la Harth, ce que certains avions font déjà, au point GPS 47°42'069" N / 7°26'507" E

### **Commentaire 158 :**

« Refuse le projet sans concertation des habitants au préalable »

26/10/2020 à 19h15

**\*\* Plaisance du Touch \*\***

J'habite depuis plusieurs années à Plaisance du Touch et je n'ai pas choisi d'habiter sous les couloirs aériens. Je ne veux pas que l'on nous impose un an d'expérimentation sans concertation avec les habitants

### **Commentaire 159 :**

« Demande déplacement de l'ILS15 pour vol des avions au-dessus de la forêt »

26/10/2020 à 19h52

**\*\* Déplacement de L'ILS15 \*\***

L'ADENAH association de défense contre les nuisances aériennes qui compte 200 membres actifs demande le déplacement de l'ILS15 de 1 à 2 degrés vers L'EST afin que les avions en phase d'atterrissages vers l'Euroairport ne survolent plus la commune de Habsheim mais passent au dessus de la forêt de la Harth ce que certains avions font déjà au point GPS 47°42'069" N 7°26'507" E

### **Commentaire 160 :**

« Demande déplacement de l'ILS15 pour vol des avions au-dessus de la forêt »

26/10/2020 à 19h55

**\*\* Déplacement de L'ILS15 \*\***

L'ADENAH association de défense contre les nuisances aériennes qui compte 200 membres actifs demande le déplacement de l'ILS15 de 1 à 2 degrés vers L'EST afin que les avions en phase d'atterrissages vers l'Euroairport ne survolent plus la commune de Habsheim mais passent au dessus de la forêt de la Harth ce que certains avions font déjà au point GPS 47°42'069" N 7°26'507" E

### **Commentaire 161 :**

« Demande déplacement de l'ILS15 pour vol des avions au-dessus de la forêt »

26/10/2020 à 19h56

**\*\* Déplacement de L'ILS15 \*\***

L'ADENAH association de défense contre les nuisances aériennes qui compte 200 membres actifs demande le déplacement de l'ILS15 de 1 à 2 degrés vers L'EST afin que les avions en phase d'atterrissages vers l'Euroairport ne survolent plus la commune de Habsheim mais passent au dessus de la forêt de la Harth ce que certains avions font déjà au point GPS 47°42'069" N 7°26'507" E

### **Commentaire 162:**

« Le projet ne peut être adopté en l'état »

26/10/2020 à 20h22 par VP ADVOCNAR

**\*\* Remarques ADVOCNAR sur le projet de déclenchement enquête publique \*\***  
Remarques générales :

1. Les impacts sur le PEB et le PGS ne sont pas pris en compte dans le projet de décret. Les impacts potentiels sur une zone du PEB ou du PGS doivent être des critères complémentaires pour l'ouverture d'une enquête publique et les plans doivent être mis à jour le cas échéant. Les impacts doivent être évalués dans une étude d'impact présentée au préalable à L'ACNUSA et la CCE locale.

2. Un critère spécifique pour déclencher l'enquête publique, plus restrictif que celui de la journée complète, doit être défini pour la nuit entre 22h et 6h.

3. Les zones impactées par au moins 10 mouvements à 62 dB (NA62/10), et les zones impactées par le critère spécifique à définir pour la nuit (22h – 6h), doivent faire l'objet d'une carte intégrée à l'enquête publique pour une parfaite visibilité.

Remarques sur les articles du projet de décret :

1. §II à clarifier : pour qu'il y ait enquête publique, il faut qu'il y ait une condition remplie et non les 3.

« L'enquête publique mentionnée à l'article L. 6362-2 du code des transports concerne tout projet de création ou de modification permanente de procédure en dessous de 2 000 mètres par rapport à l'altitude de l'aérodrome considéré qui satisfait à l'une des conditions suivantes : ... ».

2. §II 1 à modifier : le critère peut écarter des pistes recevant un nombre très important de mouvements, il serait judicieux d'utiliser par exemple le critère minimum suivant « une piste qui a un trafic de x (5 ou 10) mouvements pour tous les jours de l'année de référence ».

3. §II 2 à modifier : le flux moyen conduit à ne pas prendre en compte des pics de trafic très dommageables pour les populations, il conviendrait d'utiliser un seuil maximal de vols pour tous les jours de l'année (par exemple 30 ou moins).

4. §II 3 à modifier : le critère de 10% permet une augmentation considérable de la surface des zones nouvellement survolées sans enquête publique et les conditions ne sont accessibles qu'à la DGAC. En fait une enquête publique doit avoir lieu si la modification de trajectoire entraîne une variation sur le PEB ou le PGS.

5. §III à compléter : un seuil beaucoup plus faible doit être fixé pour les vols de nuit entre 22h et 6h.

En conclusion :

Ce projet a le mérite de déclencher la consultation des territoires déjà survolés.

Mais il ne peut pas être adopté en l'état, car la DGAC ne prend pas en compte les outils réglementaires dont nous disposons, PEB et PGS, inscrits depuis longtemps dans la loi et dont les seuils sont déjà plus élevés que les recommandations de l'OMS.

Le trafic nocturne doit faire l'objet d'un déclenchement d'enquête publique sur des critères plus restrictifs que celui appliqué en journée.

### **Commentaire 163:**

« Trouve inadmissible que la population en soit pas prévenue au préalable»

26/10/2020 à 23h04

**\*\* consultation publique sur les changements de trajectoires aériennes \*\***

Bonjour,

il est inacceptable de ne pas prévenir la population de tous changements de de trajectoire en atterrissage ou décollage d'un aéroport.

Les enquêtes publiques sur les nuisances aériennes qui entraînent des effets sur la santé doivent être mieux définies et la population doit être mieux informée.

Les nuisances engendré sont graves :

seuil 60dcb trop haut, l'OMS indique des troubles de la santé à partir de 50 dcb.

Pollution

chute de 25% des bien immobiliers

Des changements de trajectoire de décollage ont été fait par la DCGAC sur l'aéroport de Toulouse-Blagnac sans avertir les populations concernées et je suis maintenant impacté ainsi que mon enfant par le trafic aérien.

J'ai déménagé une 1er fois pour fuir ce types de nuisances qui me dérangent.

Avant d'acheter, Je suis allé en mairie , étudié le PEB et PGS de l'aéroport qui n'a pas été mis pas à jour depuis 2013 malgré l'évolution du trafic.

Depuis les essais, je me retrouve avec une autoroute d'avions qui passe au dessus de ma maison. Avant covid ,70 avions/jour. C'est grave. Trop bruyant, on entend avec portes et fenêtres fermées. L'été impossible de dormir avec les fenètre ouvertes. Canicule + bruit d'avions, bon mélange pour péter les plombs.

Un couvre feu de 23h jusqu'à 7h devrait être instauré.

Pourquoi 4 version de tests, pourquoi certaine zones sont elles évitées ou ne sont plus impactées?

Comment peut on autoriser qu'une entreprise privée nuise à la qualité de vie des citoyens.

La populations devrait être avertie et consultée avant tous changements de trajectoires 2 ans auparavant, avant d'entamer une procédure d'achat immobilier...

cordialement,

**Commentaire 164 :**

« Demande plus de concertation et plus de clarté »

26/10/2020 à 23h34

**\*\* La DGAC ne doit pas être la seule à décider \*\***

Je m'oppose à la mise en place d'un système qui exclut totalement les principaux concernés que sont les habitants de la région toulousaine. Je demande à changer les règles afin que plus de concertation et de clarté soient les maîtres mots à l'avenir.

la DGAC ne doit pas décider, elle-même, quelles modifications de trajectoires au voisinage des grands aéroports feront l'objet ... ou pas ... d'une enquête publique