

**Extraction brute des commentaires de la consultation du public concernant sur le plan de prévention du bruit dans l'environnement (PPBE) de l'aéroport de Nantes-Atlantique [format anonymisé]**

N°	Date	Heure	Titre	Texte
1	01/02/2025	15:45	Trajectoire désaxée 21	<p>Madame, Monsieur, Je me permets de vous écrire dans le contexte du réaménagement de l'aéroport de Nantes. En tant que citoyen habitant depuis plusieurs années sous le couloir nantais, je voulais vous transmettre mon ressenti ainsi que celui du voisinage. Bien que cela ne soit pas mis en lumière, la gêne sonore de l'aéroport est réel. Nous avons bien sûr eu une nette amélioration avec le COVID. Et cela nous a permis de nous rendre compte de cette nuisance évoluant depuis de nombreuses années. Nous avons tous des ressentis différents, mais nous sommes tous unanimes dans le quartier de la gare de Nantes pour affirmer que nous avons de réelles nuisances. Que cela soit au jardin des plantes, à l'école de nos enfants (Stalingrad), la nuit dans nos chambres ... la nuisance est réelle. Et nous avons peur que cela continue de se détériorer avec le projet de réaménagement. Sur le point de vue nocturne, le couvre feu améliore la situation pour les adultes, mais nos enfants ne se couchent pas à minuit...Et que dire des cargos de livraison à 6h du matin. Et que dire des soirées de canicule nantaise sans pouvoir ouvrir la fenêtre. Et que dire de la concentration des vols entre 21h et minuit pour éviter le couvre feu ... J'ai la chance de travailler dans le domaine cardio-vasculaire ; et je me permets de vous rappeler ce que peut entraîner des nuisances sonores/pollution sur la population nantaise. De « belles études » scientifiques recensent chez les survoles une majoration de l'hypertension artérielle, des accidents vasculaires cérébraux, des infarctus du myocarde ... sans oublier les troubles de vigilance et de concentration chez les plus jeunes !). Alors je comprends l'essor économique nécessaire avec cet aéroport qui est en train de devenir un HUB international. Cependant je pense qu'il faut lutter en priorité pour réduire les nuisances des riverains. Avec l'approche satellitaire des avions qui vient d'être décidé pour le survol de Nantes nous avons cette chance de diminuer les nuisances. La trajectoire actuelle survole le centre ville de Nantes et des zones densément peuplée. Population sous écoutée par la DGAC. Car population moins riche et moins propriétaire que dans les quartiers « hyper centre » et « ouest » de Nantes. Population sous estimée car de nouvelles populations arrivent sous les avions ! (le magnifique réaménagement de la caserne Mellinet / le futur réaménagement du site CHU Hotel Dieu / le futur CHU de Nantes / le bout ouest de l'île de Nantes avec des logements / la construction d'habitation sur la ZAC de l'isle après le pont des 3 continents ...) Bref une trajectoire actuelle survolant des zones en pleine mutation. Dans ce contexte, il faudrait pouvoir survoler des zones peu peuplées. Le guidage satellite le permet. Il y a la Loire, les lignes de train, les usines, les bureaux ... qui sont des zones non densément peuplées. Il y a un vrai travail à faire sur le sujet avant que cela ne soit trop tard et figé dans le marbre. Veuillez recevoir Madame, Monsieur, mes salutations distinguées.</p>
2	02/02/2025	15:04	NA ne doit pas être NDDL. Non à l'approche désaxée, non à l'accroissement du trafic	<p>Tout ce que je lis dans le document va à l'encontre de ce que nos élus nous mentent. On nous assomme avec un discours qui dit fort que NA se sera pas NDDL et, dans ce PPBE, il est écrit que la vocation du réaménagement c'est de faire de NA l'aéroport du grand ouest. Ca, je veux pas. Balayées les idées de répartir les vols avec Rennes et Brest ??? Tant pis pour les gueux riverains de NA. Pour éviter le survol des bourgeois nantais, on conservera l'approche désaxée. Et encore tant pis pour les gueux des Couets qui subiront des nuisances XXXL et une approche courbe par satellite. C'est nouveau, mais les nouveaux survolés, eux, on ne les a pas consulté avant, ils ne comptent pas. C'est l'atelier citoyen qui impose ses</p>

				idées ? Aussi, c'est quoi cette rampe ? Je suis contre. Aussi, on évoque le transfert du collège pour protéger les élèves. Combien de vols en semaine entre 8h30 et 17h ? Les riverains subissent 7j/7 et du matin au soir. Sans commune mesure mais pas de transfert pour eux, «qu'ils crèvent à petit feu». Tout ça pour accroître le nombre de vols et pour envoyer depuis NA bretons, vendéens etc.... se bronzer sur le bassin méditerranéen. Si le collège «bouge», il doit rester aux Couets. Le quartier doit rester vivant. On vit une époque formidable et ce PPBE le prouve. Il n'y avait pas de plan B pour protéger notre santé et notre sécurité. Aussi, parce que les crash à l'approche ne sont pas à négliger. Moins de vols, c'est plus de sécurité. Pas de vol (transfert), c'est sécurité max. On avait voté pour ça.
3	02/02/2025	15:06	NA ne sera pas NDDL. Non à l'approche désaxée, non à l'accroissement du trafic	<p>Tout ce que je lis dans le document va à l'encontre de ce que nos élus nous mentent. On nous assomme avec un discours qui dit fort que NA se sera pas NDDL et, dans ce PPBE, il est écrit que la vocation du réaménagement c'est de faire de NA l'aéroport du grand ouest. Ben ça, je veux pas. Balayées les idées de répartir les vols avec Rennes et Brest ??? Tant pis pour les gueux riverains de NA. Pour éviter le survol des bourgeois nantais, on conservera l'approche désaxée. Et encore tant pis pour les gueux des Couets qui subiront des nuisances XXXL et une approche courbe par satellite. C'est nouveau, mais les nouveaux survolés, eux, on ne leur demande pas avant, ils ne comptent pas. C'est l'atelier citoyen qui impose ses idées. C'est quoi cette rampe ? Je suis contre. Aussi, on évoque le transfert du collège pour protéger les élèves. Combien de vols en semaine entre 8h30 et 17h ? Les riverains subissent 7j/7 et du matin au soir. Sans commune mesure mais pas de transfert pour eux, «qu'ils crèvent à petit feu». Tout ça pour accroître le nombre de vols et pour envoyer bretons, vendéens etc.... se bronzer sur le bassin méditerranéen. Si le collège «bouge», il doit rester aux Couets. Le quartier doit rester vivant. On vit une époque formidable et ce PPBE le prouve. Il n'y avait pas de plan B pour protéger notre santé et notre sécurité. Aussi, parce que les crash à l'approche ne sont pas à négliger. Moins de vols, c'est plus de sécurité. Pas de vol (transfert), c'est sécurité max. On avait voté pour ça.</p>
4	03/02/2025	15:05	Amélioration Action O2025-03 et protection des riverains	<p>Ayant acheté une maison il y a plus d'un an avec ma famille à Carquefou 'La madeleine', nous subissons les nuisances liées au trafic aérien bien que n'étant pas officiellement dans une zone considérée comme exposée... Avec plus d'un an dans le quartier, je peux vous affirmer que les nuisances sont bien réelles et extrêmement pénibles. Les avions volant à 900M d'altitude génèrent un bruit entre 70 et 80db et ce parfois toutes les 2 minutes, ce qui fait qu'on les entend même à l'intérieur de notre logement pourtant pourvu de menuiseries en double vitrage. Nous avons même changé les vitrages et Velux mais rien n'y fait... En 2024, 8300 vols sont passés en Trajectoire 21 avec seulement 136 jours sans nuisance dans l'année. Aujourd'hui, nous pensons à revendre notre maison et à déménager du fait de ces nuisances et des perspectives à venir concernant le réaménagement de l'aéroport qui ne laisse présager qu'une dégradation de la situation aux vues des différents comptes-rendus que j'ai pu lire sur le projet et les perspectives de ce PPBE. Concernant l'action Action O2025-03 j'ai pu constaté dans ce PPBE que le couloir aérien actuel (Décalé de 12°) allait être définitif avec la mise en place de la technologie de Guidage par satellite ce qui permettra aux aéronefs de pouvoir atterrir en tout temps mais sans réduire les nuisances sonores. Quel est le bénéfice pour les riverains ? Aucun sauf pouvoir continuer d'admirer les avions survoler Nantes avec ces nuisances sonores, sa pollution et les risques d'accidents potentiels qui vont augmenter du fait de la croissance du trafic... Concernant la approche RNP AR en QF21, il serait également possible avec la technologie de guidage satellitaire des avions pour l'atterrissage des avions de modifier la trajectoire en les faisant survoler la Loire ce qui soulagerait tous les habitants de Carquefou, Sainte Luce et Nantes jusqu'à l'île de Nantes. Un projet nommé HERON existe sur ce sujet dans d'autres aéroports (Bruxelles, Calvi et même Montoir) afin de réduire les nuisances sonores pour</p>

				les populations (Test en cours avec des Beluga), donc pourquoi ne pas aller plus loin dans la démarche et modifier cette trajectoire en évitant les zones urbanisées au maximum. Ceci fait de l'aéroport un pionnier en la matière et réduirait significativement les nuisances sonores, pollution et risque de crashes (voir ceux récents de Washington et Philadelphie) A plus long terme, la question du maintien de l'aéroport à son emplacement n'est pas compatible avec une croissance du trafic et il est urgent d'étudier des alternatives pour son déplacement. Il existe des aéroports non exploités comme Rennes/Angers ou même Montoir qui sont plus à même d'accueillir un flux important d'avions. A court terme, il est nécessaire d'étendre le couvre feu pour avoir des nuits de 8H et de pouvoir regarder un film le soir sans bruit et d'éviter d'être réveillé à 6H du matin par un avion. Je voulais témoigner sur ce que l'on subit dans des zones pourtant 'non exposées' et je n'imagine même pas le calvaire encouru par les habitants de Rezé, Bouguenais et Saint Aignan de grand lieu. Merci pour votre prise en compte et je compte sur vous pour nous protéger de ces nuisances.
5	03/02/2025	19:55	départs vers le nord	comment et quand sont définies les procédures nouvelles?
6	04/02/2025	16:34	Proposition relative au PPBE Nantes atlantique	-Trop de survol de Reze secteur de Ragon lors de décollage nord ( 58% ! cf p 26 du PPBE) avec des niveaux de bruit instantané voisin de 80 db. - trajectoire de décollage nord a retravailler ou diversifier afin d'éviter la nuisance de survol de Reze secteur Ragon ( cf p 135 du PPBE action O2025-02) - couvre feu a recaler entre 23h et 7h (au lieu de 24h et 6h) permet de respecter les 8h de sommeil -Limitation de trafic au niveau 2023 ou 2024 , avec débordement ou extension a partir d'autres aéroports régionaux. - Capteurs de bruit a installer aussi sur Reze secteur Ragon vers l'antenne telecom située rue de la bouche thiraud a Reze. L'intérêt serait de mesurer le bruit lié a la proximité du périphérique nantais et de celui ponctuel lié au passage d'avion
7	05/02/2025	15:57	Interdiction Survol Nantes	Interdiction du survol de la ville de Nantes pour des raisons de sécurité (risque de crash aérien (ex: Washington et Philadelphie)) et de protection des habitants (pollution PUF et pollution sonore). L'atterrissage en QF21 impacte des centaines de milliers de personnes et les expose à de la pollution sonore et à un risque important d'incidents lié à l'augmentation prévue du trafic aérien à Nantes.
8	05/02/2025	17:01	nuisance décollage avions au dessus de la Chabossière	Nous constatons depuis plusieurs années en raison de l'augmentation du trafic une nuisance de plus en plus importante au dessus de La Chabossière notamment lors des périodes des vacances scolaires (heureusement il y a maintenant le couvre feu) Les avions volent relativement bas au décollage (nous pouvons facilement identifier la compagnie), ils sont pleins de gaz ce qui engendre pas mal de nuisances . J'ai du double vitrage mais nous nous rendons compte que ça ne suffit pas, nous aimerions que de temps en temps les couloirs de décollage changent. J'ai de plus en plus de mal à supporter le bruit des 1er décollages à 6h le matin surtout le WE où après une semaine de travail nous aimerions avoir un peu de tranquillité le matin
9	05/02/2025	17:44	PGS et capteur de bruit	- Etendre le PGS a La houssais et Ragon ouest - positionner un capteur de bruit au niveau de l'EPAHD du vert praud , rue de la bouche thiraud a Reze

10	07/02/2025	11:47	NUISANCES SONORES ET POLLUTIONS DE L'AIR	Bonjour J'habite à Bresles et je voudrais savoir s'il y avait possibilité de déporter le couloir aérien de 300m pour éviter que les avions passent au dessus des habitations Cordialement
11	07/02/2025	18:44	Participer à la consultation	Bonsoir, Je voudrais savoir comment participer à la consultation et surtout déposer mes commentaires en tant que citoyen. Pouvez-vous m'indiquer la procédure à suivre svp, Cordialement
12	09/02/2025	20:34	Quel avenir pour les populations ?	Pour une fois, un rapport pointe les nuisances au décollage et notamment la dispersion des décollages face au Nord. Bravo ! Il est urgent de définir des procédures plus strictes pour le virage vers l'Est, de constat visuel les low cost prennent des virages beaucoup plus larges avec des nuisances très étalées sur tout Rezé. Est-ce que les avions prennent les taxiway en bout de piste pour optimiser decoller le plus au Sud possible ? Dans tous les cas, ces mesures ne peuvent être que palliatives pour les populations, un plafonnement du trafic et un couvre feu large sont indispensables pour envisager un avenir pour les populations riveraines
13	09/02/2025	21:06	Nuisances sonores à l'Est de Nantes	Les divers engagements pris notamment par les compagnies me semblent illusoire par rapport à la réalité. Les annonces de nouvelles destinations permanentes ne vont certainement pas dans les sens d'une baisse des nuisances et du respect du couvre feu. Le quartier Est de Nantes est très impacté par les atterrissages quand il y a un vent de sud. L'été il est impossible de dormir avant minuit voir plus. Les impacts sur la santé des habitants sont clairement identifiés, mais sacrifier 130 000 personnes ne posent apparemment aucun problèmes à la DGAC, ses dirigeants ne doivent pas être concernés. Les revirements en fonction de ce qui arrange sont légion, hier quand 4 millions de passagers sera atteint il faudra déplacer l'aéroport, mais aujourd'hui avec 7 millions pas de problème il peut rester et continuer à ce développer. Le manque de courage sur ce dossier et l'aveuglement dont l'état fait preuve est tout simplement effarant. L'aéroport de Rennes sous utilisé pourrait prendre une partie du trafic sans difficultés, afin de soulager Nantes et ses habitants. Les seules solutions pour le bien de tous sont : - l'élargissement du couvre feu afin d'avoir 8h de sommeil préconisé par l'OMS. - la limitation du trafic. - la mise en place d'amendes très dissuasives pour les compagnie lors du non respect du couvre feu quelqu'en soit le motif. - obligation de survoler la ville avec des avions de dernière génération, moins bruyants. le développement de l'aérien à outrance est criminel tant sur le réchauffement climatique que sur la santé. Cordialement
14	10/02/2025	10:13	Impossibilité de participer à la consultation	L'adresse mail mentionnée sur le site reamenagement-nantes-atlantique.fr pour prendre RDV et laisser nos observations ne fonctionne pas : pref-politiques-publiques@loireatlantique.gouv.fr Merci d'indiquer un mail fonctionnel dans la partie consacrée à la consultation du PPBE pour que nous puissions prendre rdv et faire nos dépôts d'observation en préfecture.
15	11/02/2025	16:40	Protection des riverains - Plafonnement du trafic	Dès 2013, la DGAC recommandait de déménager l'aéroport si le trafic dépassait les 4 millions de passagers tellement les nuisances générées seraient difficilement supportables. Aujourd'hui, le PPBE n'évoque aucun plafonnement du trafic. Comme si le renoncement NDDL pouvait réduire ici les nuisances par miracle. LE TRAFIC EST LE SEUL SUJET STRUCTURANT POUR LES RIVERAINS. Moins d'avions c'est moins de nuisances. Dans le PPBE, on ose même évoquer des avions plus gros.

				<p>Étonnamment, moins bruyants et moins polluants. Ben oui, évidemment. Il faut un plafonnement du trafic. 7 millions de passagers semble LE maximum acceptable. Un revirement découvert dans le PPBE concerne la trajectoire. DGAC affirmait que la double approche était la seule option. En plus, elle permettait de panacher les nuisances. J'étais convaincu par la sécurité apportée par l'ILS. Maintenant, on nous pond une approche satellitaire pour dans 7 ans (???) Encore des années avec une approche moins sécurisée et des pilotes qui vont tester cette procédure au détriment d'une sécurité maximale pour nous. Non, à cette solution. Je ne suis même plus surpris par la carte de bruit (volontairement archi floue ?) du PPBE. Les élus ont besoin de terrains constructibles dans le quartier des Isles. Ben voilà, on fait les cartes qui vont bien. Sur vos cartes, le quartier de la grande ouche est au delà des courbes mais les nuisances sont réelles. Comment se fier à ces schémas!!! On passe du Ripolin pour faire le « PPBE qui convient » et les compagnies low-cost auront à cœur de développer le trafic pour une concession de plus de 40 ans. C'est une vaste fumisterie depuis 2018 et le renoncement au transfert. On ne peut pas développer l'aéroport et protéger les riverains. On nous propose uniquement l'isolation des habitations. Mais en été, c'est invivable et c'est à ce moment qu'il y a le plus de vols. Réfléchissez à la répartition des destinations avec les aéroports bretons, au transfert .....</p>
16	11/02/2025	22:42	AEROPORT	<p>C est un bon point que les réaménagements ne soient pas toujours sur les poles de Roissy ou orly. Il faut décentraliser pr redonner de la valeur et de l attrait aux regions .</p>
17	12/02/2025	18:41	Observations sur le PPBE 2025-2029 de l'aéroport de Nantes-Atlantique	<p>Bonjour, Riverain de l'aéroport Nantes-Atlantique et donc impacté par les nuisances sonores engendrées quotidiennement par le trafic aérien, vous trouverez ci-après mes observations concernant le PPBE 2025-2029 : 1. Sur la limitation du trafic aérien : Le PPBE mentionne principalement des mesures de réduction du bruit par des améliorations techniques et opérationnelles (utilisation de procédures de vol à moindre bruit, renouvellement de la flotte, mesures d'atténuation au sol). En journée, il ne propose toutefois pas de restriction du nombre de vols : en conséquence, l'augmentation du trafic annulera, de fait, les effets des mesures mises en place. Afin de garantir la santé des habitants, il conviendrait donc d'introduire une limitation explicite et stricte du nombre de mouvements aériens (décollages et atterrissages) par jour. Il conviendrait également d'élargir les restrictions horaires actuelles bien trop larges et ne permettant pas aujourd'hui de respecter les conditions de sommeil recommandées par l'OMS pour les enfants (9 à 12 heures de sommeil par nuit, selon l'âge) et les adolescents (8 à 10 heures de sommeil par nuit). Conditions impossibles à respecter avec l'arrêté de restriction d'exploitation actuel. La Stratégie française pour l'énergie et le climat (SFEC) prévoit pourtant la possibilité de réduire le trafic aérien (domestique et international) au travers du signal prix, des reports modaux et de la sobriété. Ces leviers de la SFEC ne transparaissent toutefois pas dans le PPBE 2025-2029. Le réaménagement de l'aéroport vise au contraire à favoriser encore plus de trafic aérien sur cette plateforme. Or, sans une limitation stricte du trafic, les éventuelles améliorations techniques ne permettront pas de compenser les nuisances sonores qui continueront de s'aggraver. 2. Sur le respect des restrictions existantes : Le PPBE mentionne un suivi du respect des restrictions d'exploitation en vigueur (couvre-feu, utilisation des moteurs auxiliaires de puissance, respect des trajectoires de vol). Pour autant, les données indiquent encore des infractions fréquentes, notamment sur le non-respect du couvre-feu. Le rapport d'activités 2024 de l'ACNUSA met en évidence que l'aéroport de Nantes-Atlantique est celui qui compte le plus de poursuites en France pour infractions à la réglementation</p>

			<p>environnementale : 290 poursuites en 2023 (contre 152 pour Paris – Charles-de-Gaulle ou 32 pour Paris – Orly). Il y a donc un gros problème factuel de respect de la réglementation par les compagnies aériennes sur cet aéroport. À l'inverse, les sanctions pour violation des règles de protection contre le bruit sont infimes pour Nantes-Atlantique : uniquement 4 sanctions en 2023 (contre 34 pour Bordeaux – Mérignac ou 22 pour Paris – Charles-de-Gaulle). Au-delà des chiffres, c'est la santé des riverains qui en subit les conséquences. Il conviendrait donc de renforcer les sanctions financières à l'encontre des compagnies ne respectant pas les restrictions. Il est aussi important que ces sanctions soient fiabilisées juridiquement afin qu'elles ne soient pas in fine annulées par le tribunal administratif en raison de problèmes de procédure. Les rapports de l'ACNUSA gagneraient à être encore plus détaillés sur les violations constatées (nature précise, compagnie responsable, jour et heure de l'infraction, etc.), par aéroport, et sur les mesures prises. Cela créerait une pression publique et politique plus forte sur les compagnies aériennes pour respecter les normes. L'ACNUSA dispose déjà de pouvoirs, mais leur portée mériterait d'être augmentée : l'augmentation des amendes ou l'introduction de sanctions plus sévères (telles que des interdictions de vol temporaire) pourrait agir comme un véritable levier dissuasif. En l'état, les amendes (lorsqu'elles sont finalement appliquées) ne sont pas toujours suffisamment élevées pour influencer les pratiques des compagnies.</p> <p>3. Sur les mesures de réduction du bruit : Le PPBE repose en grande partie sur des engagements volontaires des compagnies aériennes, notamment pour renouveler leurs flottes. Ces engagements restent toutefois non contraignants. Il conviendrait donc d'imposer des plafonds de bruit à chaque compagnie sous peine de sanctions. Il pourrait aussi être imposé l'électrification des équipements au sol pour réduire les nuisances sonores lors du roulage et de l'escale.</p> <p>4. Sur la cartographie du bruit : Les cartes de bruit aérien utilisées pour les PPBE sont basées sur des modèles standardisés. Ces modèles tiennent compte des paramètres généraux, comme le type d'aéronef, son altitude, sa vitesse, et les seuils de bruit associés à ces facteurs, mais ils ne reflètent pas parfaitement la réalité dynamique de la situation sur le terrain. Au-delà des obligations réglementaires, pour améliorer la précision des cartes de bruit et leur capacité à refléter la réalité du terrain, il conviendrait de prendre en compte des données réelles (des données collectées en temps réel provenant de capteurs de bruit installés dans les zones affectées pour mieux ajuster les projections) ; de mettre à jour les modèles de manière dynamique (mises à jour régulières en fonction de l'évolution réelle du trafic aérien, des nouveaux types d'aéronefs, et des routes aériennes modifiées) ; et de modéliser les conditions météorologiques locales (intégrer des données climatiques locales et des prévisions à court terme pour mieux anticiper l'impact du bruit en fonction des conditions réelles).</p> <p>5. Sur la concertation avec les riverains : Le PPBE prévoit des réunions de concertation et de suivi mais cela ne garantit pas une réelle prise en compte des revendications des riverains. Sur un sujet impactant directement la santé des riverains de l'aéroport et en particulier celle des enfants, premiers impactés, il ne serait pas illogique de faire preuve de démocratie « directe » : Afin que la parole des citoyens soit bien prise en compte, pourquoi ne pas instaurer un droit de véto citoyen sur certaines décisions stratégiques ? (des démocraties telle que la Suisse le pratique sans problème) Au-delà du PPBE, le transport aérien est une source majeure d'émissions de gaz à effet de serre (CO<sub>2</sub>, N<sub>2</sub>O, CH<sub>4</sub>) et de tout une série d'autres polluants (NO<sub>x</sub>, TSP, COVNM, SO<sub>2</sub>, CO) que les riverains respirent. Dans le contexte de crise climatique majeure (qui ne cessera de croître), n'est-il pas indispensable de faire preuve de sobriété comme le préconise la SFEC ?</p>
--	--	--	--

18	16/02/2025	18:34	Trajectoire RNP AR	Bonjour, Pourriez-vous préciser les raisons qui ont amené à décaler vers le nord de 100 à 200m la trajectoire RNP AR? Je ne comprends pas bien l'intérêt de ce décalage alors qu'un décalage vers le sud au dessus de la Loire aurait été plus judicieux afin d'éviter le survol de plusieurs centaines de milliers de personnes... Cette technologie permettrait de le faire comme cela a pu se faire ailleurs. Travaillant dans le secteur aéronautique, le principe de précaution est de rigueur et semble être oublié... Le risque 0 n'existe pas même dans l'aéronautique et ce choix de trajectoire interpelle d'autant plus avec l'augmentation du trafic prévu et les nombreux incidents récents. Avec cette nouvelle trajectoire, mon quartier et ma maison (madeleine à Carquefou) et l'école de mes filles vont se retrouver sous les avions et donc soumis au bruit à la pollution aux particules ultra fines. Ceci est clairement inadmissible sachant qu'il est possible de faire autrement... Merci de m'expliquer pourquoi ne survol de la Loire n'est il pas possible sachant qu'à Ajaccio les avions effectuent un virage à 90 degrés juste avant la piste et qu'il existe d'autre projets ailleurs qui visent à éviter les habitants (projet Héron) dont participent de grands noms de l'aéronautique. La prévention et la protection devraient être les maîtres mots d'un PPBE et ce n'est pas le cas à mon sens.
19	20/02/2025	16:31	Contribution du COLTRAN (Collectif pour le Transfert de l'Aéroport de Nantes)	Le réaménagement de l'aéroport Nantes-Atlantique annoncé depuis 2018, est une nécessité transitoire. Toutes les études récentes confirment une très forte croissance du trafic aérien. Cette évolution et les limites d'exploitation de la plateforme obligent à anticiper la relocalisation de l'aéroport sur un site adapté, hors milieu urbain, permettant d'annihiler les impacts du bruit sur les populations.
20	20/02/2025	16:34	Contribution du COLTRAN (Collectif pour le Transfert de l'Aéroport de Nantes)	Le réaménagement de l'aéroport Nantes-Atlantique annoncé depuis 2018, est une nécessité transitoire. Toutes les études récentes confirment une très forte croissance du trafic aérien. Cette évolution et les limites d'exploitation de la plateforme obligent à anticiper la relocalisation de l'aéroport sur un site adapté, hors milieu urbain, permettant d'annihiler les impacts du bruit sur les populations.
21	20/02/2025	17:34	Survol Nantes	Dans la présentation il est précisé que seulement 8 899 personnes sont exposées au bruit. Ce chiffre semble complètement déconnecté de la réalité. En effet, habitant à l'est de Nantes, je subis des nuisances lors des atterrissages des avions... Le chiffre des personnes subissant des nuisances est plus dans les centaines de milliers (Nantes/Nantes est/Sainte Luce sur Loire et Carquefou) et qui sont totalement oubliées dans les différentes études ou plan de gêne mais je vous assure que les nuisances existent bien. Dans le PPBE il est précisé : Afin de réduire les nuisances sonores, le survol de l'agglomération de Nantes sera évité autant que possible. Il n'existe aucun objectif chiffré relatif à ce point et aucune action engagée pour y répondre... Je sais qu'il existe un critère lié au vent de sud (<5 nœuds) permettant d'atterrir depuis l sud. Ne serait-il pas possible d'augmenter ce seuil car lors de plafond bas ou de vent fort et en l'absence de système de guidage via le nord les avions ont atterri via le sud avec un vent > 5 noeuds. La mise en place de l'approche RNP AR va permettre d'atterrir plus facilement via le nord mais cela va engendrer des nuisances pour toute l'agglomération de Nantes. Il serait plus pertinent de prioriser l'approche Sud autant que possible selon des critères définis et ambitieux et ainsi limité le plus possible l'approche nord que impacte énormément de personnes et génèrent de la pollution et des risques réelles sur la population. Les incidents aériens sont très nombreux depuis quelque temps et génère de l'inquiétude et du stress. Tous les moyens doivent être mis en œuvre pour éviter le survol de Nantes.

22	21/02/2025	19:52	A rajouter dans le PPBE 2025 2029	(O) : Dans les mesures opérationnelles sur les procédures de vol autour de l'aérodrome : « Modification des trajectoires de décollage face au nord pour interdire le survol du village du Champsiôme et de ses alentours » « Une équité dans l'équilibre des décollages face au nord et face au sud lorsque les conditions météo le permettent, puis ensuite si besoin une égale répartition entre l'est et l'ouest » « Un relèvement de l'altitude de survol des zones habitées après les décollages face au nord. (Avions à 3000 pieds minimum après 1 minute du décollage)» (A) : Tous les autres types qui ne rentrent pas dans les catégories précédentes : « Engagement de toutes les compagnies aériennes sur la programmation des vols : Aucun vol programmé entre 22 h et 7 h 30 ».
23	22/02/2025	09:43	Bruits des avions sur l'île de Nantes, quartier République, future école Josephine Baker.	Alors que le quartier République voit sa population se densifier, l'abandon de la double approche des avions sur la ville, qui permettait de répartir les nuisances, va aggraver la situation. Certes des vitrages appropriés peuvent réduire efficacement le bruit mais que se passe t'il aux beaux jours lorsque l'on souhaite ouvrir une fenêtre ou s'installer sur son balcon ? La future école Josephine Baker du quartier République, qui ouvrira en 2026, sera directement concernée: il ne sera pas possible d'ouvrir les fenêtres pendant les enseignements (je sais de quoi je parle j'habite à proximité) et les enfants subiront également le bruit lors des activités extérieures. La légère inflexion de trajectoire n'a aujourd'hui pas d'impact. Plus généralement tous les habitants et futurs habitants du quartier devront supporter cette gêne. En tant qu'habitant de ce secteur je demande donc qu'il y ait un plafonnement strict du nombre de vols quotidiens, l'exigence envers les compagnies aériennes de l'utilisation obligatoire d'avions moins bruyants et moins polluants, enfin autant que possible un partage des nuisances entre les différentes zones d'approche concernées. Merci pour cette concertation.
24	22/02/2025	19:23	Couvre feu	Madame, Monsieur Habitant la commune de Laversine je suis fortement impacté par les nuisances du à l'exploitation de l'aéroport de Beauvais-Tillé que se soit pour la pollution de l'air, les nuisances sonores ainsi que les nuisances lumineuses. Il mes donc utile de dire que je suis contre le décret de changé l'heure du couvre-feu s'il pouvait démarré plus tôt serait l'idéal. Merci de votre compréhension.
25	23/02/2025	17:04	favorable	Contre la la pollution sonore
26	01/03/2025	10:20	Bruit des avions	Il devient urgent de stopper les avions qui nous pertudent toutes les nuits A Eaubonne cela devient insupportable! Au moment de pointe vacances , été , la journée, on voit les avions survolés notre maison au niveau gare Ermont eaubonne toutes le 2 a 3 minutes !!!
27	01/03/2025	10:21	Bruit des avions	Il devient urgent de stopper les avions qui nous pertudent toutes les nuits A Eaubonne cela devient insupportable! Au moment de pointe vacances , été , la journée, on voit les avions survolés notre maison au niveau gare Ermont eaubonne toutes le 2 a 3 minutes !!!

28	07/03/2025	15:56	Consultation publique	Test de retour de commentaire
29	07/03/2025	15:59	Calcul lissé du bruit pour faire les cartes de bruit	Je trouve étonnant que les calculs de bruit soient faits sans tenir compte des pics (pouvant dépasser largement 80 db sur certains points de la trajectoire), contrairement aux réglementations applicables aux entreprises dans le cadre de la prévention de la santé au travail. Faire une carte de bruit uniquement avec des calculs lissés ne me semble avoir aucune valeur réelle et donc aucun intérêt. Un exemple concret du manque de pertinence de ce calcul : Mon logement se situe à la limite de la zone verte mais pour autant je suis réveillée tous les matins à 6 heures par les avions à la queuleuleu, ce qui écourte mon temps de sommeil et donc nuit à ma santé physique et mentale.
30	07/03/2025	16:01	Deux poids deux mesures	Je suis étonnée qu'il existe une loi qui m'interdise d'utiliser ma tondeuse en dehors des créneaux horaires 7h et 19h en faisant une pause méridienne, 10h et 12h le dimanche pour ne pas déranger mes voisins alors que les avions ont la possibilité de voler entre 6 et 23h tout jour calendaire.
31	07/03/2025	16:03	Changement concessionnaire	Je suis étonnée que le PPBE ne prenne pas en compte le fait que l'aéroport soit en train de changer de concessionnaire et que les prévisions prises en compte dans les calculs ne tiennent compte que de l'augmentation "naturelle" du trafic et non du fait que le concessionnaire sera libre de développer le trafic comme il le souhaite, donc potentiellement beaucoup, pour rentabiliser son investissement de départ
32	08/03/2025	12:07	Contribution des Ailes Pour l'Ouest	Le Plan de Prévention du Bruit dans l'Environnement est un document règlementaire obligatoire pour tous les aéroports recevant 50.000 mouvements par an qui doit élaborer des cartes stratégiques de bruit (CSB) et un plan d'actions en fonction de l'évolution du trafic et des populations impactées par le trafic. Ce plan s'articule autour de mesures qui visent à limiter les nuisances sonores dues au trafic aérien à travers ce qu'on appelle l'approche équilibrée que notre association défend autour de Nantes-Atlantique. Cette approche se décompose en 4 phases 1) la réduction, à la source, du bruit des avions 2) la planification et la gestion de l'utilisation des sols 3) les procédures opérationnelles d'exploitation de moindre bruit 4) en dernier recours, les restrictions d'exploitation. Etabli pour la période 2025-2029, ce PPBE présente un certain nombre de mesures à souligner en particulier : - L'incitation de l'Etat et du futur concessionnaire à faire preuve d'une politique incitative de renouvellement des flottes via la modulation des taxes aéroportuaires. - L'effort des compagnies aériennes pour faire évoluer leur flotte vers des avions moins bruyants avec par exemple la volonté d'Air Transat d'une desserte 100% en A321 Néo à Nantes-Atlantique - La poursuite de la mise en œuvre du dispositif d'aide à l'insonorisation des riverains et établissements publics - La poursuite des aides à l'insonorisation sur la base du Plan Gêne Sonore - La révision de l'aide à l'insonorisation pour une mise en œuvre sur la durée du plan - La relocalisation du collège de la Neustrie à Bouguenais et de 3 écoles de Saint-Aignan de Grand-Lieu - Le décalage du seuil de piste en approche par le Sud afin de préserver le bourg de Saint-Aignan de Grand-Lieu - La mise en œuvre dès 2026 d'une approche satellitaire en piste 21 par le Nord qui va permettre de conserver la trajectoire décalée de 13° évitant le survol des zones les plus densément peuplées. - La mise en place d'un comité de suivi des vols de nuit. - L'engagement de compagnies comme Easy Jet de vols programmés au plus tard à 23h laissant une marge d'une heure en cas de retard ou de Ryanair et

			<p>Volotea à 22h30. Au-delà du rappel historique, notamment les raisons qui ont amené à imaginer son transfert à Notre-Dame-des-Landes, le rapport souligne plusieurs éléments importants : - « L'aéroport de Nantes-Atlantique a vocation à répondre aux besoins de mobilité aérienne du Grand Ouest et de ses résidents. Il dessert un territoire large, qui s'étend sur la Loire-Atlantique, les Pays de la Loire et jusqu'en Bretagne. - L'aéroport répond à des besoins variés. Ses utilisateurs ont besoin de se déplacer sur de longues distances pour des raisons personnelles – grandes périodes de congés, visite à de la famille ou des amis géographiquement éloignés, congés de courte durée – et pour des raisons professionnelles et universitaires. Aujourd'hui, une large majorité d'entre eux se déplace en avion pour se rendre sans correspondance vers une destination finale en Europe ou à l'international. La forte croissance démographique dans le Grand Ouest, la région Pays de la Loire et dans la métropole de Nantes tend à accroître les besoins de mobilité aérienne. La présence de grandes entreprises à rayonnement national et international, mais également celle d'entreprises innovantes de plus petite taille, fait du Grand Ouest, et particulièrement des Pays de la Loire, un territoire dont l'économie est ouverte sur le monde. La mobilité aérienne est donc essentielle à la fois pour relier entre eux les pôles d'une même entreprise, pour commercer, mettre en relation les réseaux de recherche et d'innovation, attirer les talents et contribuer à la continuité des chaînes logistiques qui approvisionnent les sites industriels. En tant que porte d'entrée du territoire, l'aéroport est aussi indispensable à l'économie touristique portée par l'attrait croissant du Grand Ouest et de son littoral sur les touristes étrangers, notamment européens ». En ce qui concerne les personnes soumises à des niveaux élevés de bruit, le rapport donne des indications intéressantes par rapport à l'évolution constatée depuis 2020 : - Le nombre de personnes vivant dans des habitations soumises à un niveau Lden supérieur ou égal à 55 est en baisse significative de 13 100 à 8 899 - La surface des courbes isophones Lden est en baisse de 23 à 20 km<sup>2</sup> - Le nombre d'habitations exposées à un niveau Lden supérieur ou égal à 55 est en baisse significative de 7 004 à 3 975 - Le nombre d'établissements d'enseignement et de santé soumis à un niveau Lden supérieur ou égal à 55 est en augmentation de 26 à 29 Il apparaît donc que les mesures mises en place notamment l'insonorisation des logements ont permis de réduire sensiblement le nombre de personnes soumises à des niveaux élevés de bruit même si cela apparaît marginal pour les personnes concernées. D'une manière globale, l'association des Ailes pour l'Ouest souligne la volonté de transparence de l'Etat et le travail effectué en lien avec le gestionnaire et les compagnies pour réduire autant que possible les nuisances subies par les riverains. Cet engagement de toutes les parties prenantes est bien réel et doit être poursuivi. Toutefois, les Ailes pour l'Ouest regrette que l'Etat se limite à une vision de long terme à 2020 qui font état d'une prévision de 59.400 mouvements en 2030 dont 57.000 mouvements commerciaux soit une augmentation de 11% par rapport à 2024. Les entreprises et les citoyens ne peuvent se contenter d'une vision de long terme limitée à 5 ans car l'aéroport est amené à rester sur ce site pour au moins 15 ans. Dans ce contexte, l'association appelle l'Etat à élargir ses prévisions à un horizon de 15/20 ans qui permettrait de donner de la visibilité sur les prévisions de trafic et les capacités de Nantes-Atlantique à l'absorber, pas tant sur un plan fonctionnel qui ne fait pas de doutes, mais bien sur un plan environnemental et de santé publique. Nous rappelons en effet que le dossier de concertation sur le réaménagement de Nantes-Atlantique à horizon 2040 qui s'est déroulée du 27 mai au 31 juillet 2019 tablait sur des scénarios avec couvre-feu allant de 8,6 à 13,5 millions de passagers et de 67 000 à 106.000 mouvements. Si le nombre de passagers tend vers la fourchette haute, il semble que le nombre de mouvements soit plus contenu grâce à un meilleur emport des avions. Des prévisions de</p>
--	--	--	--

				trafic à 15/20 ans sont nécessaires pour permettre aux collectivités, aux entreprises, aux citoyens et à l'ensemble des parties prenantes de se positionner à moyen terme sur l'évolution de Nantes-Atlantique.
33	09/03/2025	21:59	Nuisances sonores	Le survol des avions à Maurecourt est devenu tres problematique. Tant sur le côté du repos, de la santé, et sur la qualité de vie au quotidien. Vols permanents, pollution... Cela devient meme tres problematique pr nos enfants. Il faudrait que les avions arretent de survoler nos habitations si bas ou pourquoi ne pas passer par une zone sans habitations? merci d'agir au plus vite
34	17/03/2025	09:33	JMC, le 17/03/2025	Agir essentiellement sur la réduction des nuisances sonores.
35	17/03/2025	16:16	Pollution sonore et atmosphérique	Il est urgent de réduire significativement le transport aérien de jour comme de nuit et de limiter drastiquement les niveaux sonores émis afin qu'ils ne dépassent pas 45 db ds jour comme de nuit. La lutte contre l'augmentation des gaz à effet de serre , en outre, ne pourra être compensée par l'amélioration des techniques. Ce projet d'extension doit être abandonné définitivement car la santé doit prévaloir sur le maintien de l'activité économique et de l'emploi.
36	17/03/2025	21:18	Stop aux nuisances de l'aéroport Charles de Gaulle	J'ai déménagé récemment de Cormeilles en Parisis à Parmain. Les nuisances aériennes à Cormeilles étaient beaucoup trop élevées et de plus en plus fortes, y compris la nuit et tôt le matin. Pourtant, la commune ne se trouve pas dans la zone la plus exposée du PEB. A Parmain aujourd'hui, nous commençons à vivre les mêmes nuisances alors que la zone d'exposition du PEB se trouve plus loin. Les avions circulent la nuit et tôt le matin (5-6 heures) et sont très bruyants car c'est du fret. Quand je suis réveillée vers 5 h30, je ne peux pas me rendormir me levant vers 6 h 30. Je perds donc une heure de sommeil réparateur. Les journées sont souvent très longues quand on ne dort pas assez. Je n'envisage pas que le doublet sud se reporte sur le doublet nord, je serai obligée de partir encore plus loin pour avoir des nuits de sommeil correctes. Je souhaite : - un plafonnement à 300 000 mouvements d'avions par an – un plafonnement des vols nocturnes à 20 000 mouvements d'avions entre 22h et 6h en 2025 puis une réduction progressive des vols de nuit jusqu'à un un couvre-feu. – le retrait immédiat des avions bruyants de marge inférieure à 17 EPNdB de jour comme de nuit dès 2025. Je demande : - La mise en place de la descente continue généralisée H24 - L'augmentation de l'angle d'atterrissage - Le décollage en seuil de piste. Je demande aussi : - la restriction sur les avions de marge acoustique <17 EPNdB, de jour comme de nuit. - Les restrictions sur les niveaux de bruit certifiés sont à mettre en place de jour comme de nuit : ▪ A l'approche : 95,5 PNdB dès 2025 puis intensifier la restriction au fil des années. ▪ En survol : 90 EPNdB dès 2025 puis intensifier la restriction au fil des années. J'espère que vous tiendrez compte de toutes les remarques des habitants qui subissent toutes ces nuisances, c'est presque tout le département du Val d'Oise qui est touché. Les personnes les plus touchées ne sont pas ceux qui travaillent sur l'aéroport.

37	18/03/2025	18:47	Aucune extension du trafic ni de l'aéroport	En tant qu'habitante de Seine Saint-Denis, souffrant donc des nuisances sonores et environnementales des aéroports du territoire, je tiens à transmettre à mon refus de voir se développer le trafic aérien et/ou les zones aéroportuaires. Je soutiens, à l'inverse, de diminuer l'un comme l'autre, et de renaturaliser une partie des zones actuellement occupées par l'aéroport.
38	19/03/2025	22:49	PPBE	Ce plan est une gigantesque mascarade, la DGAC se moque ouvertement des habitants soumis aux nuisances sonores, et à l'impact sur leur santé. Les compagnies low cost sont là pour gagner de l'argent et n'ont pas l'intention de moderniser leur flotte. Comment la DGAC qui estimait qu'avec 4 millions de passagers ce serait invivable pour les riverains, peut elle aujourd'hui nous dire que 7 millions voir plus ne pose pas de problèmes, ils ne doivent pas être concernés par les nuisances. Le couvre feu de 6 heures, quand il est respecté par les compagnies ne répond pas aux critères de l'OMS qui estime qu'il faut 8h de sommeil pour un adulte et 9 heures pour un enfant. L'impact sur l'environnement ne semble pas non plus être une priorité pour la DGAC. Depuis l'abandon de notre dame des Landes par manque de courage politique et surtout sans évaluation des conséquences, nous sommes aujourd'hui face à un problème insoluble pour les riverains qui ne souhaitent qu'une chose, avoir une vie normal et pour la DGAC qui veut faire de Nantes atlantique un aeroport international en augmentant Sans cesse le nombre de vols. Et ce n'est pas avec un ministre des transports qui change tous les 4 matins que les choses vont s'améliorer. La seule solution aujourd'hui est le projet que portent les 24 maires des communes concernées à savoir, extension du couvre feu, limitation du nombre de vols et amendes pour les compagnies plus importantes pour non respect du couvre feu. Les habitants étaient là avant les compagnies low cost et leur développement à outrance, ce serait bien de ne pas l'oublier.
39	21/03/2025	11:58	modification couloir aérien	Je suis habitant de Saint Philbert de Grand Lieu et je souhaite que le nord de la ville soit inscrit en zone calme dans le PPBE. Nous ne voulons NI nouvelle expérimentation, ni nouveau couloir aérien au dessus de nos tête. L'expérimentation de 2022 au dessus de Saint Philbert a démontré qu'il n'était pas possible de déplacer/étaler les nuisances de la Chevrolière vers Sait Philbert de Grand Lieu
40	21/03/2025	13:43	un PPBE qui ne protège pas la santé et la sécurité des riverains	Le projet Pirmil-les-Isles va pouvoir se réaliser because la DGAC pond un PBE qui répond exactement (mais alors EXACTEMENT !!!) aux besoins de ce projet de la métropole. Pas moi, mais certains peuvent dire oj merci à la DGAC. Je pensais naïvement que le PPBE était un document scientifique, indiscutable et bienveillant pour préserver à un niveau optimal la santé et la sécurité de la population survolée. Je ne suis pas surpris, étonné (juste écœuré). Aucune obligation pour les aviateurs, pas de plafonnement du nombre de vols. Au contraire, on veut proposer d'avoir des avions plus gros (mais moins bruyants, si si c'est écrit). Logique, logique. Et je comprends bien que la santé et la sécurité de la population riveraine ne sont pas vraiment les priorités (pourtant, c'est crié très fort par nos élus : on ne fera pas NDDL à NA). Une seule priorité transparaît : l'économie (et le(s) point(s) de PIB de Morançais). Il n'y avait pas de plan B au transfert NDDL. Par peur des zadistes, on a mis à la poubelle le vote de 2016. Aux riverains, on propose juste une insonorisation des logements. Le souci, c'est que les riverains vivent un enfer aux beaux jours quand les vols sont très très nombreux et l'insonorisation est une mesure bien ridicule. Aussi, le déménagement du collège de Bouguenais est uniquement une mesure politique : pas de collégiens les we et en été quand les résidents souffrent vraiment. On vit en absurdie. Je pense que la nouvelle approche satellitaire et courbe est moins sécuritaire que l'approche ILS proposée précédemment. Je souhaite la sécurité maximale pour les résidents des Couets mais on nous sacrifie au projet Pirmil les Isles. Non ?

41	21/03/2025	17:24	NON aux avions à Saint Philbert de Grand Lieu !!!	Je suis habitant de Saint Philbert de Grand Lieu et je souhaite que la ville, conformément à la directive européenne, soient inscrite en zone calme dans le nouveau PPBE. Nous ne voulons NI nouvelle expérimentation, NI nouveau couloir aérien. L'expérimentation de 2022 a démontré qu'il n'était pas possible de déplacer/étaler les nuisances de la Chevrolière vers Saint Philbert de Grand Lieu
42	21/03/2025	17:38	Avis	Je suis habitant de Saint Philbert de Grand Lieu et je souhaite que la ville, conformément à la directive européenne, soient inscrite en zone calme dans le nouveau PPBE. Nous ne voulons NI nouvelle expérimentation, NI nouveau couloir aérien. L'expérimentation de 2022 a démontré qu'il n'était pas possible de déplacer/étaler les nuisances de la Chevrolière vers Saint Philbert de Grand Lieu
43	21/03/2025	18:04	Quartier des grenais entre lycée et collège	Je suis habitant de Saint Philbert de Grand Lieu et je souhaite que la ville, conformément à la directive européenne, soient inscrite en zone calme dans le nouveau PPBE. Nous ne voulons NI nouvelle expérimentation, NI nouveau couloir aérien. L'expérimentation de 2022 a démontré qu'il n'était pas possible de déplacer/étaler les nuisances de la Chevrolière vers Saint Philbert de Grand Lieu
44	21/03/2025	19:04	Refus d'augmenter le nombre de mouvements	J'habite sous l'axe de décollage et d'atterrissage des avions et cela devient insupportable du fait d'un retour à l'activité de 2019 . Vous ne prenez pas en compte les critères qui font qu'aujourd'hui il y a un ras le bol des habitants impactés. En 2013 la DGAC tablait sur un transfert à partir de 50000 mouvements ..... Donc l'objectif c'est stagnation à un maximum de 50000 mouvements
45	21/03/2025	19:59	St Philbert de Grand Lieu en Zone calme	Je suis habitant de Saint Philbert de Grand Lieu et je souhaite que la ville, conformément à la directive européenne, soient inscrite en zone calme dans le nouveau PPBE. Nous ne voulons NI nouvelle expérimentation, NI nouveau couloir aérien. L'expérimentation de 2022 a démontré qu'il n'était pas possible de déplacer/étaler les nuisances de la Chevrolière vers Saint Philbert de Grand Lieu
46	21/03/2025	20:22	Vol d'avion	Je suis habitant de Saint Philbert de Grand Lieu et je souhaite que la ville, conformément à la directive européenne, soient inscrite en zone calme dans le nouveau PPBE. Nous ne voulons NI nouvelle expérimentation, NI nouveau couloir aérien. L'expérimentation de 2022 a démontré qu'il n'était pas possible de déplacer/étaler les nuisances de la Chevrolière vers Saint Philbert de Grand Lieu
47	21/03/2025	21:02	St philbert de grand lieu	Je suis habitante de Saint Philbert de Grand Lieu et je souhaite que la ville, conformément à la directive européenne, soient inscrite en zone calme dans le nouveau PPBE. Nous ne voulons NI nouvelle expérimentation, NI nouveau couloir aérien. L'expérimentation de 2022 a démontré qu'il n'était pas possible de déplacer/étaler les nuisances de la Chevrolière vers Saint Philbert de Grand Lieu Respectons le lac de grand lieu lors de l'expérimentation Nombreux délestages ont été effectuée au dessus du lac Cordialement
48	21/03/2025	21:02	St philbert de grand lieu	Je suis habitante de Saint Philbert de Grand Lieu et je souhaite que la ville, conformément à la directive européenne, soient inscrite en zone calme dans le nouveau PPBE. Nous ne voulons NI nouvelle expérimentation, NI nouveau couloir aérien. L'expérimentation de 2022 a démontré qu'il n'était pas possible de déplacer/étaler les nuisances de la Chevrolière vers Saint Philbert de Grand Lieu Respectons le lac de grand lieu lors de l'expérimentation Nombreux délestages ont été effectuée au dessus du lac Cordialement

49	22/03/2025	12:44	Non à la création d'un nouveau couloir aérien à St Philbert de Grand Lieu	Je conteste fermement la création d'un nouveau couloir aérien à St Philbert de Grand Lieu. D'une part ce projet est une nouvelle nuisance sonore, sécuritaire et surtout polluante pour la population, et pas seulement au dessus de St Philbert. Eviter le bourg de la Chevrolière pour en polluer un autre ne peut résoudre le problème d'un trafic aérien croissant et non adapté aux grandes villes. Délocaliser les aéroports des grandes villes vers des lieux beaucoup moins peuplés serait certainement plus judicieux d'un point de vue sanitaire, sécuritaire et écologique. D'autre part, Le Lac de Grand Lieu est un patrimoine précieux. Ce projet fragilise davantage cet éco-système. Non à cette création !
50	22/03/2025	12:56	Non à la création d'un nouveau couloir aérien à St Philbert de Grand Lieu	Je conteste fermement la création d'un nouveau couloir aérien à St Philbert de Grand Lieu. D'une part ce projet est une nouvelle nuisance sonore, sécuritaire et surtout polluante pour la population, et pas seulement au dessus de St Philbert. Eviter le bourg de la Chevrolière pour en polluer un autre ne peut résoudre le problème d'un trafic aérien croissant et non adapté aux grandes villes. Délocaliser les aéroports des grandes villes vers des lieux beaucoup moins peuplés serait certainement plus judicieux d'un point de vue sanitaire, sécuritaire et écologique. D'autre part, Le Lac de Grand Lieu est un patrimoine précieux. Ce projet fragilise davantage cet éco-système. Non à cette création ! A noter que je ne comprends pas pourquoi le nom de domaine doit absolument finir en FR. Beaucoup de foyers ont des noms en .COM c'est vraiment un frein à l'expression publique. Merci de faire passer aux personnes compétentes. Interdiction de diffuser nos données. Merci
51	22/03/2025	13:20	Pas de couloir aérien à Saint Philbert de Grand Lieu	Bonjour, Contre toute nouvelle expérimentation au décollage au dessus de Saint Philbert de Grand Lieu. Merci
52	22/03/2025	14:50	Pas d'accord avec le projet de nouveau couloir aérien au dessus de saint philbert de grand lieu et des communes avoisinantes	Pour des raisons sonores, de pollution et environnementales : passage au-dessus et à proximité d'une réserve naturelle, le lac de grand lieu
53	22/03/2025	15:18	Non à de nouveaux tests de survols de St-Philbert-de-Grand-Lieu	En tant qu'habitant de Saint-Philbert-de-Grand-Lieu, je demande que la commune soit, conformément à la directive européenne, inscrite en zone calme dans le nouveau PPBE. Nous ne souhaitons NI nouvelle expérimentation, NI création de nouveaux couloirs aériens. L'expérimentation de 2022 a en effet montré qu'il était impossible de déplacer ou d'étaler les nuisances de la Chevrolière vers Saint-Philbert-de-Grand-Lieu." Vivons en quiétude sur cette belle commune.
54	22/03/2025	15:42	PPBE	Je suis habitant de Saint Philbert de Grand Lieu et je souhaite que la ville, conformément à la directive européenne, soient inscrite en zone calme dans le nouveau PPBE. Nous ne voulons NI nouvelle expérimentation, NI nouveau couloir aérien. L'expérimentation de 2022 a démontré qu'il n'était pas possible de déplacer/étaler les nuisances de la Chevrolière vers Saint Philbert de Grand Lieu
55	22/03/2025	15:44	PPBE	Je suis habitante de Saint Philbert de Grand Lieu et je souhaite que la ville, conformément à la directive européenne, soient inscrite en zone calme dans le nouveau PPBE. Nous ne voulons NI nouvelle expérimentation, NI nouveau couloir aérien. L'expérimentation de 2022 a démontré qu'il n'était pas possible de déplacer/étaler les nuisances de la Chevrolière vers Saint Philbert de Grand Lieu

56	22/03/2025	15:49	Survols saint philbert de grand lieu	J'ai subi les nuisances de l'expérimentation de 2022. Il est impossible de vivre à long terme avec ces bruits insupportables d'autant plus que j'ai fait construire une maison en bois pour limiter mon impact sur l'environnement (bruit plus perceptible). Depuis 2022 vous avez déjà ajouter des lignes aériennes sur le nord/nord est de Saint Philbert de grand lieu. Aussi je vous demande de respecter ceux qui subissent les avions mais ne peuvent pas les prendre faute d'argent ainsi que la directive européenne qui inscrit notre commune en zone calme dans le nouveau PPBE. En résumé nous ne souhaitons ni nouvelle expérimentation ni création de nouveaux couloirs aeriens. Préservons notre planète c'est l'affaire de tous
57	23/03/2025	08:44	Pas de création de couloir aérien au dessus de Saint Philbert de Grand Lieu	Bonjour, Non à la création d'un nouveau couloir aerien au dessus de Saint Philbert de Grand Lieu, citée verte et bleue ! Non à l'étalement du nuisances ! Pas de nouvelle expérimentation ! Merci
58	23/03/2025	08:45	Pas de création de couloir aérien au dessus de Saint Philbert de Grand Lieu	Bonjour, Non à la création d'un nouveau couloir aerien au dessus de Saint Philbert de Grand Lieu, citée verte et bleue ! Non à l'étalement du nuisances ! Pas de nouvelle expérimentation ! Merci
59	23/03/2025	09:03	Non au survol de Saint Philbert de Grand Lieu	En tant qu'habitant de St philbert de grand lieu je demande que la commune soit, conformément à la directive européenne, inscrite en zone calme dans le nouveau PPBE. Je m'oppose à toutes nouvelles expérimentations ou création de couloirs aériens sur la commune. Nous avons choisi de vivre au Nord de st philbert pour son cadre de vie calme et reposant pour profiter pleinement de notre jardin. En aucun cas pour subir des nuisances sonores comme ce fût le cas lors de la précédente experimentation en 2022 qui ne s'est jamais réellement terminée puisque le nord de st philbert continue à être survolé ! L'expérimentation de 2022 a clairement montré que résoudre le survol de la Chevroliere en le deportant sur les communes voisines n'était pas la solution. Il s'agit d'une prise d'otages en mettant en peril la santé des habitants et la valeur de leur bien immobilier. Nous avons choisi d'habiter une commune non survolée par les avions. Respectez ce choix ! Respectez nous : on ne se debarasse pas d'un mal en le transférant à son voisin !
60	23/03/2025	17:27	Refus catégorique du changement de couloir aérien	Souffrant d hyperacousie, je ne peux envisager de vivre sous un couloir aérien
61	23/03/2025	17:42	PPBE sur la commune de Saint Philbert de Grand Lieu	Je suis un habitant du bourg de Saint Philbert de Grand Lieu. Je ne souhaite pas que les couloirs de navigation soient modifiés s'ils doivent passer au-dessus de notre commune. La commune a longtemps été épargnée par les nuisances des vols aériens et je souhaite que cela continue. Nos maisons n'ont pas été construites ou conçues pour supporter le bruit des avions à basse altitude. Les habitants n'ont reçu aucune subvention pour protéger efficacement leurs logements. Les projets politiques depuis plusieurs décennies étaient de déménager cet aéroport ailleurs. Lors du Covid, d'autres politiques ont évoqué une forte baisse du trafic aérien en lien avec la protection de l'environnement. Je pense qu'une baisse importante du trafic aérien serait la meilleure réponse à court terme pour la tranquillité des habitants et à long terme pour la population mondiale. Ces modifications de couloirs ne sont que des cache-misères que les générations futures nous reprocheront.

62	23/03/2025	21:11	Non à une nouvelle expérimentation	Il n'est absolument pas envisageable de subir une nouvelle fois une expérimentation sur les couloirs aériens au dessus de saint philbert de grand lieu Ayant été victime sur le premier essai en 2022 Ma famille et moi même s'opposent à toutes sortes de nouvelles expériences. Nous ne sommes pas des souris de laboratoires 1 fois ( résultat non concluant ) 2 fois c'est de trop
63	23/03/2025	22:12	Refus d'une nouvelle expérimentation pour de nouveaux couloirs aériens	J'habite à Saint Philbert de Grand Lieu et en 2022 j'ai été très perturbée par les nouveaux couloirs aériens. Je demande que la commune de Saint Philbert , conformément à la directive européenne , soit inscrite en zone calme dans le nouveau PPBE. Je ne souhaite ni nouvelle expérimentation, ni création de nouveaux couloirs aériens. L'expérimentation de 2022 a en effet montré qu'il était impossible de déplacer les nuisances de La Chevrolière vers Saint Philbert.
64	24/03/2025	11:28	Ce plan ne sont pas une solution mais un piètre palliatif à une vrai solution	Cet aéroport en pleine zone urbaine est une aberration. Seul un déménagement, une réorientation de la piste limitant le survol de l'agglomération ou une diminution drastique du trafic sont des solutions. L'isolation sonore des maisons apporte certe une petite amélioration en intérieur mais que faire pour l'extérieur où il n'est plus possible de s'installer. On interdit les nuisances sonores le week-end pour la tranquillité du voisinage alors qu'on autorise des avions faisant bien plus de bruit q'une tondeuse. Tant que les avions seront aussi bruyant on doit restreindre leur survol a basse altitude des zones fortement peuplées.
65	24/03/2025	12:22	Bruit et mauvaise foi	Le PPBE est insincère Le bruit que nous subissons alors que nous sommes soit disant hors zone est infernal notamment le matin et cela nuit gravement à notre sommeil et à notre santé
66	24/03/2025	15:03	Participation à la consultation Consultation du public concernant le projet de plan de prévention du bruit dans l'environnement (PPBE) de l'aérodrome de Nantes-Atlantique (Loire-Atlantique)	Bonjour, Habitant Saint Philbert de grand lieu depuis 1966 ( j'y suis né ), nous y avons vécu paisiblement, c' est à dire sans les nuisances des passages des avions qui n' arrêtent pas d' augmenter au fur à mesure des années. Je ne comprends pas qu' étant au moins à plus de 20 km de l' aéroport, on voit les avions passées à une faible altitude qui plus est quant ils décollent les moteurs à fond. Ce n' est pas pareil du coté de Nantes, ou là mystérieusement, les avions montent rapidement sans dépasser le périphérique nantais. Pourquoi, ils ne décollent pas de la même façon du coté sud Loire ? Pouvoir Politique ? Voilà pourquoi, je demande que la commune de Saint Philbert de Grand Lieu soit inscrit en zone calme dans ce nouveau PPBE conformément à la directive Européenne. De plus, et suite au désastre de la 1er expérimentation sur un nouveau couloir pour satisfaire quelques égos politique, je ne souhaite pas d'une nouvelle expérimentation, et ni la création de nouveaux couloirs aériens pour les années futures.
67	24/03/2025	15:58	Sans titre	6 heures de sommeil pour les riverains ; est-ce normal alors que les recommandations de l'OMS préconisent 8h pour ne pas nuire à la santé physique et mentale ? Comment pouvez-vous considérer que l'étude d'impact selon une approche équilibrée ne doit pas être conduite (p57 R2020-1) alors que l'impact sur la Santé de la pollution sonore, émis par le survol des avions, a été démontrée ? Nous souhaitons le doublement du montant des sanctions de 40 à 80 K€ sachant que la moyenne des amendes quand elles sont actées est de 13 k€ en moyenne. Pourquoi ne pas les faire payer puis rembourser après jugement de l'ACNUSA, si besoin ? Pourquoi Volotéa s'engage à ne pas violer le couvre-feu (entre 55 à 25 fois selon les années) ? Le respect du couvre-feu est-il optionnel ? Les hypothèses retenues concernant les flottes d'avions pour établir la carte de bruit ne sont pas détaillées Quel type d'avion a été utilisé pour paramétrer l'outil de modélisation de la carte de bruit de la DGAC ? Pourquoi intégrer dans le calcul le

				<p>remplacement des flottes dont on ne connaît pas la date de mise en service et ne pas intégrer les 3300 familles qui vont arriver sur Pirmil les Isles ? Comment sont embarquées les données relatives à la rose des vents dans les hypothèses de répartition des atterrissages et décollages entre le nord et le sud ? Comment passe-t-on de 80 000 personnes exposées en 2013 à 7000 en 2025 sans changer structurellement l'aéroport (orientation de la piste ou déplacement de l'aéroport sur un autre site) alors que dès 2013, l'hypothèse du remplacement de la flotte par des NEO[1] avait déjà été intégrée ? Comment sont utilisées les données de l'INSEE pour identifier les populations survolées ? Les cartes de bruit présentées sont des valeurs moyennées en rien liées avec le vécu des riverains (réveillés malgré tout à 6h tous les matins, dimanche et jour férié). Dans ce contexte, quelle crédibilité leur donner ? Comment expliquez-vous l'écart entre la modélisation de la CSB 2023 Lden et la réalité des mesures relevées par les 5 stations de bruit Maestro ? Les zones de bruit modélisées ne correspondent pas, en particulier sur l'île de Nantes et les quartiers Nord de l'île. Pourquoi ne pas avoir fait la comparaison, comme l'a demandé plusieurs fois le COCETA, avec la réalité des mesures ? Pouvez-vous confirmer que le modèle utilisé est le même que celui utilisé lors de « l'expérimentation de la Chevrolière » qui en a démontré les limites et l'écart par rapport aux mesures réalisées ? Dans ce contexte, quels sont vos arguments pour donner confiance à la projection CSB 2030 ? Supposer, comme l'affirme M. Mercenier, « que la lutte contre les nuisances sonores a franchi un cap » n'est-ce pas dangereux compte tenu de l'ensemble des incertitudes qui pèsent sur les hypothèses prises et de l'impact sur les programmes immobiliers qui vont sortir de terre ? Quelle est la responsabilité du délégué ministériel, de la DGAC et de la Préfecture dans les années à venir sur les conséquences de conclusions si arbitraires ? Comment se fait-il qu'il nous soit interdit d'utiliser du matériel bruyant (tondeuse, ponceuse...) dans nos jardins sur des périodes bien définies (uniquement à partir de 8h et jusqu'à 12h le WE) pour ne pas gêner nos voisins et que les avions aient la possibilité de gêner les survolés entre 6h et 00h WE et jours fériés ? Pourquoi les cartes de bruit prennent en compte les chiffres de 2023 et non le fait que l'aéroport change de concessionnaire et que le nombre de vols attendus sera plus important ? P 41 Hypothèses CSB 2030 : il est indiqué « Répartition jour (6h – 18h) / soirée (18h – 22h) / nuit (22h – 6h) : 68 % / 19 % / 13 % ». La réalité est que 13% des vols prévus la nuit sont programmés entre 22h et minuit, en l'état actuel du couvre-feu. Il faudrait indiquer cette plage sur le document et indiquer comment s'assurer de préserver les citoyens de la concentration des survols, plus ou moins accentuée selon la période. Ne serait-il pas plus ambitieux et transparent de représenter sur les Cartes Stratégiques de Bruit, les zones identifiées par l'OMS comme une forte gêne (&gt; 45 dB Lden) et fortes perturbations du sommeil (&gt;40 dB Ln la nuit) ? Il a été démontré qu'une exposition au-delà de ces seuils, les impacts sur la santé sont réels. Intégrer comme cela a été fait, des chiffres de personnes impactées dans un document de 180 pages est improductif en matière d'information du grand public. Nous demandons à ce que ces zones soient représentées sur les CSB.</p>
68	24/03/2025	16:54	respectez les philibertins !	<p>2022 des nuisances épouvantables sur pres de 5000 foyers philibertins drôle de concept ! impacter de nouvelles populations..pour desimpacter une autre? les philibertins ne sont pas la variable d'ajustement de l'echec de notre dame des landes pq foutre en l'air la vie ala camapgne de milliers de familles? il est inacceptatble de prévoir une nouvelle experimentation ds ce ppbe funeste pour notre sante et notre tranquillite ! donc c'est non au ppbe non a un couloir aerien sur st philbert avec des milliers d'avions ttes l'annee au dessus de nos tetes !</p>

69	24/03/2025	17:14	Prévention du bruit	Habitant le centre du bourg de st philbert j ai constaté depuis plusieurs mois le passage de nombreux avions. Le bruit et la fréquence nuisent à notre tranquillité de notre agréable commune. De plus ces avions passent assez bas ce qui augmente le niveau sonore . Tous ces désagréments dévalorisent notre patrimoine immobilier .
70	24/03/2025	17:14	NON AUX SURVOLS AERIEN DE LA COMMUNE DE SAINT PHILBERT DE GRAND LIEU	J'habite en zone nord de Saint Philbert de Grand Lieu depuis bientôt 40 ans quartier Vannerie / La Maison Neuve. Nous apprécions notre lieu de résidence pour son calme notamment, et sa proximité avec le lac de Grand Lieu, réserve naturelle où la faune et la flore sont remarquables. Hors en 2022 nous avons subi une expérimentation de nouvelles trajectoires d'avion au décollage depuis Nantes Atlantique. Ce déport des trajectoires vers le sud a mis en évidence une explosion du nombre de riverain au global impactés par le bruit, et en particulier sur notre commune qui ne connaissait pas pareilles nuisances jusqu'alors. En conséquence et afin de préserver la tranquillité de notre habitat, je m'oppose fermement à tous projets visant à faire passer les avions au dessus de nos maisons lors des décollages vers le sud. Dans ce contexte Je souhaite donc que Saint Philbert soit inscrite en zone calme dans le nouveau PPBE (comme la directive européenne le permet).. NON A DES NOUVEAUX ESSAIS, ET DES NOUVELLES TRAJECTOIRES EXPOSANTS AUX BRUITS DES AVIONS LES RIVERAINS DE SAINT PHILBERT DE GRAND LIEU
71	24/03/2025	17:43	PPBE insincère et imprécis	J'ai déjà déposé un commentaire parce que je trouve ce PPBE abjectement insincère et que les arguments et chiffrages avancés reflètent une fausse réalité que vous voulez imposer. J'ai trouvé les interrogations ci-dessous très appropriées et vous les soumet. Particulièrement perturbé par la nouvelle approche satellitaire. On va éviter le quartier cathédrale, on va pouvoir faire Pirmil les Isles .... mais pour les habitants des Couets, elle me paraît moins sûre que l'ILS, tant proné jadis et abandonné au final. Les zones calmes : Les zones calmes sont des zones identifiées 'à protéger', elles concernent les écoles, CHU, promenades, parcs, écoles, réserves naturelles etc. ... Ces zones calmes ne figurent pas sur ce PPBE alors que c'est une obligation réglementaire. Tableau d'évaluation des actions PPBE 2020-2024 - P55 à 58 : Les couleurs « vert » donnent l'impression que la mesure a été efficace alors qu'on indique uniquement le fait qu'elle a été mise en place sans se poser la question de son utilité. Exemple : Couvre-feu Délaissement : le dispositif est injuste car il ne concerne qu'une poignée d'habitations identifiées de manière arbitraire. «L'insonorisation », si tant est que les personnes puissent être éligibles aux aides (le périmètre des cartes PGS est à revoir par rapport à la réalité) et prendre en charge le reste à charge, est une mesure d'attente et non une mesure de protection. Comment exiger des citoyens qu'ils vivent les 40 prochaines années confinés chez eux, été comme hiver ? Est-ce crédible d'affirmer que l'abandon de l'extension de 400 m de la piste, mesure phare pour lutter contre les nuisances, a été compensée par des avions « moins bruyants » et une approche satellitaire qui aura pour impact de concentrer le survol sur une seule trajectoire pour les arrivées par le Nord ? Le couvre-feu entre 00h et 6h : 6 heures de sommeil pour les riverains ; est-ce normal alors que les recommandations de l'OMS préconisent 8h pour ne pas nuire à la santé physique et mentale ? Comment pouvez-vous considérer que l'étude d'impact selon une approche équilibrée ne doit pas être conduite (p57 R2020-1) alors que l'impact sur la Santé de la pollution sonore, émis par le survol des avions, a été démontrée ? Le guidage satellite doit améliorer la sécurité au moment du survol de Nantes : les compagnies s'engagent à investir dans le dispositif mais n'en ont pas l'obligation légale. Quand les avions nouvelles génération moins bruyants et équipés du guidage satellitaire seront-ils livrés ? Comment assurer que cet engagement sera respecté ? Qu'en est-il de la sécurité pour les personnes survolées à moins de 200m,

dans la phase terminale de l'atterrissage ? Les cartes stratégiques de bruit : Les hypothèses retenues concernant les flottes d'avions pour établir la carte de bruit ne sont pas détaillées Quel type d'avion a été utilisé pour paramétrer l'outil de modélisation de la carte de bruit de la DGAC ? Pourquoi intégrer dans le calcul le remplacement des flottes dont on ne connaît pas la date de mise en service et ne pas intégrer les 3300 familles qui vont arriver sur Pirmil les Isles ? Comment sont embarquées les données relatives à la rose des vents dans les hypothèses de répartition des atterrissages et décollages entre le nord et le sud ? Comment passe-t-on de 80 000 personnes exposées en 2013 à 7000 en 2025 sans changer structurellement l'aéroport (orientation de la piste ou déplacement de l'aéroport sur un autre site) alors que dès 2013, l'hypothèse du remplacement de la flotte par des NEO[1] avait déjà été intégrée ? Comment sont utilisées les données de l'INSEE pour identifier les populations survolées ? Les cartes de bruit présentées sont des valeurs moyennées en rien liées avec le vécu des riverains (réveillés malgré tout à 6h tous les matins, dimanche et jour férié). Dans ce contexte, quelle crédibilité leur donner ? Comment expliquez-vous l'écart entre la modélisation de la CSB 2023 Lden et la réalité des mesures relevées par les 5 stations de bruit Maestro ? Les zones de bruit modélisées ne correspondent pas, en particulier sur l'île de Nantes et les quartiers Nord de l'île. Pourquoi ne pas avoir fait la comparaison, comme l'a demandé plusieurs fois le COCETA, avec la réalité des mesures ? Pouvez-vous confirmer que le modèle utilisé est le même que celui utilisé lors de « l'expérimentation de la Chevrolière » qui en a démontré les limites et l'écart par rapport aux mesures réalisées ? Dans ce contexte, quels sont vos arguments pour donner confiance à la projection CSB 2030 ? Supposer, comme l'affirme M. Mercenier, « que la lutte contre les nuisances sonores a franchi un cap » n'est-ce pas dangereux compte tenu de l'ensemble des incertitudes qui pèsent sur les hypothèses prises et de l'impact sur les programmes immobiliers qui vont sortir de terre ? Quelle est la responsabilité du délégué ministériel, de la DGAC et de la Préfecture dans les années à venir sur les conséquences de conclusions si arbitraires ? Comment se fait-il qu'il nous soit interdit d'utiliser du matériel bruyant (tondeuse, ponceuse...) dans nos jardins sur des périodes bien définies (uniquement à partir de 8h et jusqu'à 12h le WE) pour ne pas gêner nos voisins et que les avions aient la possibilité de gêner les survols entre 6h et 00h WE et jours fériés ? Pourquoi les cartes de bruit prennent en compte les chiffres de 2023 et non le fait que l'aéroport change de concessionnaire et que le nombre de vols attendus sera plus important ? P 41 Hypothèses CSB 2030 : il est indiqué « Répartition jour (6h – 18h) / soirée (18h – 22h) / nuit (22h – 6h) : 68 % / 19 % / 13 % ». La réalité est que 13% des vols prévus la nuit sont programmés entre 22h et minuit, en l'état actuel du couvre-feu. Il faudrait indiquer cette plage sur le document et indiquer comment s'assurer de préserver les citoyens de la concentration des survols, plus ou moins accentuée selon la période. Ne serait-il pas plus ambitieux et transparent de représenter sur les Cartes Stratégiques de Bruit, les zones identifiées par l'OMS comme une forte gêne (> 45 dB Lden) et fortes perturbations du sommeil (>40 dB Ln la nuit) ? Il a été démontré qu'une exposition au-delà de ces seuils, les impacts sur la santé sont réels. Intégrer comme cela a été fait, des chiffres de personnes impactées dans un document de 180 pages est improductif en matière d'information du grand public. Nous demandons à ce que ces zones soient représentées sur les CSB. L'approche satellitaire : L'approche satellitaire aura pour impact de concentrer le survol sur une seule trajectoire pour les arrivées par le Nord : Quel est le fondement constitutionnel qui vous autorise à sacrifier volontairement une catégorie de Nantais et de Ligériens (+ de 100 000 personnes) pour préserver l'hyperCentre ? Avez-vous évalué l'impact d'une approche satellitaire qui privilégierait une arrivée axée sur la piste dès le stade de la Beaujoire ? Combien de personnes seraient impactées ? Comment annoncer que l'approche satellitaire est une amélioration puisque qu'on

				<p>concentre le bruit sur une population ? Comment sont choisies les personnes qui seront survolées ? Quels sont les critères ? Y a-t-il des citoyens de seconde zone ? Le nombre de mouvements : Pourquoi affiche-t-on 60 000 mouvements alors que les 24 maires de la métropole se sont engagés sur 56 000 max en 2030 ? Comment ces 60 000 mouvements ont été identifiés ? Ces valeurs sont-elles une limite ? si elles sont dépassées que se passe-t-il ?</p>
72	24/03/2025	18:05	Mme	<p>Je suis énormément impactée par les avions et les nuisances sonores. Je ne peux m'endormir que lorsque le bruit s'arrête, pas avant minuit. Je ne peux pas changer de logement, sinon il y a longtemps que ce serait fait. Je suis stressée, fatiguée, énervée, et désespérée. Je vis dans cet enfer depuis 2019, c'est un véritable cauchemar. Avant, c'était surtout l'été, désormais, c'est quotidien. Personne ne peut raisonnablement supporter cela. Je vous supplie de réguler davantage le trafic à Nantes Atlantique car ma qualité de vie est ruinée. Je vous invite à venir constater par vous-même. Je vous supplie de faire baisser le trafic et faire insonoriser mon logement et de faire diminuer le trafic. Cordialement.</p>
73	24/03/2025	19:03	Plan de Prévention du Bruit dans l'Environnement (PPBE)	<p>Pourquoi les zones calmes (zones identifiées 'à protéger') ne figurent pas sur ce PPBE alors que c'est une obligation réglementaire? Tableau d'évaluation des actions PPBE 2020-2024 - Jamais personne n'est venu dans notre secteur pour faire des relevés ... Comment pouvez-vous évaluer le niveau des nuisances sonore sans relevés ? Alors que les avions passent à la verticale de notre secteur (Zone cadastrale BY 152). Couvre-feu : 22h-7h serait un minimum à respecter. Délaissement : J'ai acheté en 2013 et je ne suis pas concerné par le délaissement ... POURQUOI !!!! «L'insonorisation», La maison que j'occupe devra être complètement insonorisée du sol au plafond, j'aimerais que ces travaux soient pris en charge en totalité, quelles indemnités proposez-vous ? Comme les 40 prochaines années je vais devoir être confiné chez moi, été comme hiver, prenez-vous en charge la climatisation pour les périodes d'été ? Depuis quelques temps les avions font plus de bruit et sont plus gros, je pensais que les infrastructures de l'aéroport ne le permettaient pas, est-ce une nouvelle réglementation qui vous l'autorise ? Les cartes stratégiques de bruit : Les hypothèses retenues concernant les flottes d'avions pour établir la carte de bruit ne sont pas détaillées Quel type d'avion a été utilisé pour paramétrer l'outil de modélisation de la carte de bruit de la DGAC ? Pourquoi intégrer dans le calcul le remplacement des flottes dont on ne connaît pas la date de mise en service et ne pas intégrer les 3300 familles qui vont arriver sur Pirmil les Isles ? Comment sont embarquées les données relatives à la rose des vents dans les hypothèses de répartition des atterrissages et décollages entre le nord et le sud ? Comment passe-t-on de 80 000 personnes exposées en 2013 à 7000 en 2025 sans changer structurellement l'aéroport (orientation de la piste ou déplacement de l'aéroport sur un autre site) alors que dès 2013, l'hypothèse du remplacement de la flotte par des NEO[1] avait déjà été intégrée ? Comment sont utilisées les données de l'INSEE pour identifier les populations survolées ? Les cartes de bruit présentées sont des valeurs moyennées en rien liées avec le vécu des riverains (réveillés malgré tout à 6h tous les matins, dimanche et jour férié). Dans ce contexte, quelle crédibilité leur donner ? Comment expliquez-vous l'écart entre la modélisation de la CSB 2023 Lden et la réalité des mesures relevées par les 5 stations de bruit Maestro ? Les zones de bruit modélisées ne correspondent pas, en particulier sur l'île de Nantes et les quartiers Nord de l'île. Pourquoi ne pas avoir fait la comparaison, comme l'a demandé plusieurs fois le COCETA, avec la réalité des mesures ? Pouvez-vous confirmer que le modèle utilisé est le même que celui utilisé lors de « l'expérimentation de la Chevrolière » qui en a démontré les limites et l'écart par rapport aux mesures réalisées ? Dans ce contexte, quels sont vos arguments pour donner confiance à la projection CSB 2030 ? Supposer, comme l'affirme M. Mercenier, « que la lutte contre les nuisances sonores</p>

				<p>a franchi un cap » n'est-ce pas dangereux compte tenu de l'ensemble des incertitudes qui pèsent sur les hypothèses prises et de l'impact sur les programmes immobiliers qui vont sortir de terre ? Quelle est la responsabilité du délégué ministériel, de la DGAC et de la Préfecture dans les années à venir sur les conséquences de conclusions si arbitraires ? Comment se fait-il qu'il nous soit interdit d'utiliser du matériel bruyant (tondeuse, ponceuse...) dans nos jardins sur des périodes bien définies (uniquement à partir de 8h et jusqu'à 12h le WE) pour ne pas gêner nos voisins et que les avions aient la possibilité de gêner les survolés entre 6h et 00h WE et jours fériés ? Pourquoi les cartes de bruit prennent en compte les chiffres de 2023 et non le fait que l'aéroport change de concessionnaire et que le nombre de vols attendus sera plus important ? P 41 Hypothèses CSB 2030 : il est indiqué « Répartition jour (6h – 18h) / soirée (18h – 22h) / nuit (22h – 6h) : 68 % / 19 % / 13 % ». La réalité est que 13% des vols prévus la nuit sont programmés entre 22h et minuit, en l'état actuel du couvre-feu. Il faudrait indiquer cette plage sur le document et indiquer comment s'assurer de préserver les citoyens de la concentration des survols, plus ou moins accentuée selon la période. Ne serait-il pas plus ambitieux et transparent de représenter sur les Cartes Stratégiques de Bruit, les zones identifiées par l'OMS comme une forte gêne (&gt; 45 dB Lden) et fortes perturbations du sommeil (&gt;40 dB Ln la nuit) ? Il a été démontré qu'une exposition au-delà de ces seuils, les impacts sur la santé sont réels. Intégrer comme cela a été fait, des chiffres de personnes impactées dans un document de 180 pages est improductif en matière d'information du grand public. Nous demandons à ce que ces zones soient représentées sur les CSB. L'approche satellitaire : L'approche satellitaire aura pour impact de concentrer le survol sur une seule trajectoire pour les arrivées par le Nord : Quel est le fondement constitutionnel qui vous autorise à sacrifier volontairement une catégorie de Nantais et de Ligériens (+ de 100 000 personnes) pour préserver l'hyperCentre ? Avez-vous évalué l'impact d'une approche satellitaire qui privilégierait une arrivée axée sur la piste dès le stade de la Beaujoire ? Combien de personnes seraient impactées ? Comment annoncer que l'approche satellitaire est une amélioration puisque qu'on concentre le bruit sur une population ? Comment sont choisies les personnes qui seront survolées ? Quels sont les critères ? Y a-t-il des citoyens de seconde zone ? Le nombre de mouvements : Pourquoi affiche-t-on 60 000 mouvements alors que les 24 maires de la métropole se sont engagés sur 56 000 max en 2030 ? Comment ces 60 000 mouvements ont été identifiés ? Ces valeurs sont-elles une limite ? si elles sont dépassées que se passe-t-il ? Les Sanctions : Nous souhaitons le doublement du montant des sanctions de 40 à 80 K€ sachant que la moyenne des amendes quand elles sont actées est de 13 k€ en moyenne. Pourquoi ne pas les faire payer puis rembourser après jugement de l'ACNUSA, si besoin ? Pourquoi Volotéa s'engage à ne pas violer le couvre-feu (entre 55 à 25 fois selon les années) ? Le respect du couvre-feu est-il optionnel ? Maillage du territoire par les stations de mesure de bruit : Afin de vérifier concrètement l'impact des actions sur la pollution sonore, il faut augmenter rapidement le maillage du territoire en stations de mesure de bruit, déployées sous les trajectoires afin d'objectiver les évaluations et les projections. Cdt.</p>
74	24/03/2025	19:13	Non au couloir aérien au dessus de la ville de St Philbert de Grand Lieu	Il n'est pas concevable que la ville de St Philbert de Grand Lieu accueille un couloir aérien. Une nouvelle population ne doit pas subir les nuisances sonores. Le

75	24/03/2025	19:25	Comment vendre au futur concessionnaire la poupée plus belle qu'elle n'est	Comment vendre au futur concessionnaire la poupée plus belle qu'elle n'est. Certes quelques avancées notoires effectives aujourd'hui (mise en place du couvre feu, allongement de piste supprimé) néanmoins la DGAC s'est arrangé librement dans ce projet de PPBE avec les chiffres et les projections futures d'une situation qui ne peut que satisfaire le nouveau concessionnaire qui va investir des millions. En aucun cas nous sommes sur un dispositif qui prendrait en compte la protection des citoyens, de leur santé et de l'environnement. La DGAC ne serait elle pas dans un exposé de balivernes ?
76	24/03/2025	19:33	Couloir aérien st philbert de grand lieu	Je constate de plus en plus d avions au dessus de la commune. Les nuisances sont insupportables. Un nouveau couloir est prévu, je suis radicalement défavorable
77	24/03/2025	19:33	Couloir aérien st philbert de grand lieu	Je constate de plus en plus d avions au dessus de la commune. Les nuisances sont insupportables. Un nouveau couloir est prévu, je suis radicalement défavorable
78	24/03/2025	19:39	Non au nouveau PPBE	Je trouve inadmissible d impacter une nouvelle ville dans un environnement bruyant. Il faut arrêter ce conflit de voisinage entre commune. On ne doit pas changer le couloir aérien en impactant d autre population
79	24/03/2025	21:30	Consultation du public concernant le projet de plan de prévention du bruit dans l'environnement (PPBE) de l'aérodrome de Nantes-Atlantique (Loire-Atlantique)	Ce PPBE 2025-2029 liste les actions sensées permettre la maîtrise des nuisances sonores d'un aéroport qui a vocation à se développer dans les prochaines années. Pour y parvenir, les services de l'Etat jonglent entre belles promesses et hypothèses tronquées, alors que dès l'énoncé, on comprend que les 2 paramètres sont incompatibles. Bilan du précédent PPBE RAS : le document liste des actions sans aucune indication de leur efficacité. On peut par conséquent douter de leur efficacités ! - Le délaissement ne concerne qu'une infime part des personnes impactées, tant les critères sont restrictifs. - L'insonorisation : avec un reste à charge rédhitoire et la perspective de vivre confinés chez soit pdt les 50 prochaines années, été comme hiver. - L'allongement de la piste a été abandonné car ingérable côté travaux avec un impact nul sur le bruit. - La double approche est révélatrice des méthodes des services de l'Etat pour jouer sur les chiffres. On double la population impactée pour diviser par 2 la moyenne de bruit ! Elle a été abandonnée. - Le couvre-feu : octroie généreusement 6 heures de sommeil, week end compris, alors que l'OMS recommande 8 heures pour les adultes mais bien plus pour les bébés, enfants et adolescents. Comment pouvez-vous écarter l'étude d'impact avant la signature de la concession alors que les impacts des survols sur la santé sont avérés et documentés ? Les cartes de bruit du PPBE 2025 2029 : 1/Les grands absents : l'environnement et la protection du lac de Grand lieu, ainsi que les zones calmes qui n'ont pas été identifiés alors que c'est une obligation règlementaire. 2/Les interrogations sur la méthode : Le nombre de mouvements : Pourquoi affiche-t-on 60 000 mouvements alors que les 24 maires de la métropole se sont engagés sur 56 000 max en 2030 ? Comment ces 60 000 mouvements ont été identifiés ? Ces valeurs sont-elles une limite ? Si elles sont dépassées que se passe-t-il ? Et après 2030, un PPBE encore plus favorable au développement du trafic et des nuisances ? - Les Compagnies prennent des engagements pour les 4 ans avenir et après ? Quel pouvoir réel a le délégué ministériel de leur faire respecter leurs engagements qui n'ont aucune valeur légale ou contractuelle ? Il

dit qu'il agira mais ne précise pas comment puisqu'il n'y a pas de cadre légal pour agir. - Quels types d'avions ont été retenus pour établir la carte de bruit ? Les données constructeurs sont elles aussi faibles que celles de Volkswagen pour les émissions de CO2 de leur véhicules diesel ? - Pourquoi intégrer dans le calcul le remplacement des flottes dont on ne connaît pas la date de mise en service et ne pas intégrer les 3300 familles qui vont arriver sur Pirmil les Isles avant 2029 ? - Le PPBE va impacter le PLU. Quel recours auront les nouveaux venus sous les couloirs aériens quand ils constateront qu'ils ont été induit en erreur par les services de l'Etat, les mairies, les promoteurs et les notaires via un document qui ne reflète pas la réalité ? La responsabilité de ces derniers sera t elle engagée ? - Les avions moins bruyants, sans être silencieux, et avec ce guidage satellitaire ne sont pas encore sortis d'usine et l'augmentation de leurs rotations pour amortir leur coût d'achat annulera le pseudo bénéfice bruit. - Il y a un écart entre la CSB 2023 Lden et la réalité des mesures relevées par les 5 stations de bruit Maestro, pourquoi ? De plus, pourquoi les cartes de bruit prennent en compte les chiffres de 2023 et non le fait que l'aéroport change de concessionnaire et que le nombre de vols attendus sera plus important ? - Comment passe-t-on de 80 000 personnes exposées en 2013 à 7000 en 2025, sans changer structurellement l'aéroport (orientation de la piste ou déplacement de l'aéroport sur un autre site) alors que dès 2013, l'hypothèse du remplacement de la flotte par des NEO1 avait déjà été intégrée et écartée ? - Pourquoi ne pas établir des cartes de bruit à partir de mesures objectives et intégrer les paramètres de l'OMS avec les zones identifiées avec une forte gêne (> 45 dB Lden) et fortes perturbations du sommeil (>40 dB Ln la nuit) ? Il a pourtant été démontré qu'une exposition au-delà de ces seuils, les impacts sur la santé sont réels. Afin d'établir des cartes de bruit reflétant la réalité et de vérifier concrètement l'impact des actions sur la pollution sonore, il est indispensable d'augmenter rapidement le maillage du territoire en stations de mesure de bruit, déployées sous les trajectoires afin d'objectiver les évaluations et les projections. - Le couvre-feu : A noter que Volotéa s'engage à ne violer le couvre-feu que 35 fois en 2025 et 25 fois en 2026. Certes il y a du progrès mais comment la DGAC et le Délégué Ministériels et les autres compagnies peuvent accepter cela ? Imaginez un chauffard qui s'engage à ne griller que 35 feux rouge en 2025 et seulement 25 en 2026 ? Pourquoi ne pas faire payer les compagnies dès qu'il y a violation du couvre-feu et les rembourser après enquête de l'ACNUSA, si violation non avérée ? Les amendes sont en moyenne de 13 000 € pour 40 000 encourus, il faut doubler le montant des sanctions de 40 à 80 K€ pour atteindre les 40 k€ de moyenne. 13% des vols prévus la nuit sont programmés entre 22h et minuit, en l'état actuel du couvre-feu. Il faut mentionner cette plage horaire sur le document et préciser comment s'assurer de préserver les citoyens de la concentration des survols, plus ou moins accentuée selon la période. - L'approche satellitaire par le Nord, si elle sécurise le survol de l'aire urbaine et les atterrissages va concentrer les nuisances sur une seule population. Comment affirmer que c'est une amélioration ? Comment ces Nantais et Ligériens ont-ils été choisis ? Sur quels critères constitutionnels ? Avez-vous étudié d'autres solutions ? - Une nouvelle expérimentation est prévue pour les décollages sud, allez-vous utiliser le même modèle que précédemment sur St Philibert avec le même paramétrage des données d'entrée ? Quand M. Le Délégué Ministériel affirme que la lutte contre les nuisances sonores a franchi un cap, veut-il dire qu'il a été utilisé tous les leviers pour obtenir le résultat souhaité c-à-d diviser par 10 le nombre de personnes impactées par le bruit sans aucune donnée tangible et objective pour faire gober le projet au plus grand nombre ?

80	24/03/2025	22:33	Observations relatives au projet PPBE - période 2025-2025	<p>Les hypothèses pour lesquelles le PPBE s'appuie s'avèrent contestables. L'année 2023 étudiée correspond à une année en sortie de période pandémie, avec un trafic aérien en phase de redémarrage. A contrario, l'année 2024 se rapproche du nombre de mouvements de l'année de référence de 2019. La date d'études retenue pour les mouvements est le 20/07/2023 : or, en période estivale, les journées avec les trafics les plus conséquents sont les samedis et les dimanches, avec des mouvements sur des créneaux horaires réduits (principalement le matin et enfin de journée). -&gt; les mesures acoustiques de pointe ou moyennées se trouvent être non représentatives du niveau généré, et donc de la gêne occasionnée par habitant. De même, le nombre de personnes exposées au bruit de 50 db(A) est bien supérieur au nombre énoncé dans le PPBE (un niveau de 50 db(A) correspond au niveau sonore d'un lave-vaisselle !). La valeur cible de 13 EPNdB par aéronef et par compagnie n'est pas explicitée dans le rapport et la manière d'être déterminé par compagnie (selon la flotte d'aéronefs atterrissant à Nantes-Atlantique). Par ailleurs, il est fait mention d'actions à mener après 2024 'Actions du PPBE' : qui finance ces actions ? Ce n'est pas aux collectivités locales ou habitants impactés de financer, même pour une cote part, des actions résultantes de la décision du gouvernement du 17/01/2018 (ex: déplacement d'écoles ou d'isolation acoustique...). Certaines actions s'avèrent même irréalisables et coûteuses. A l'idée d'allongement de la piste, le changement de quelques centaines de mètres du point d'impact au sol ne réduit nullement le niveau sonore à atterrissage comme au décollage : action inutile et ne respectant pas les contraintes environnementales aux abords de la réserve naturelle du lac de Grand-Lieu. Qualité de l'air (1ère page du PPBE trompeuse) : il n'est pas fait état dans le PPBE des actions à mener pour lutter et réduire les PUF (Particules Ultra-Fines), contaminant l'ensemble des populations survolées (Nantes métropole + autres communautés de communes). Au regard de ce qui précède, le présent projet de PPBE s'appuie donc sur des hypothèses inexactes conduisant de fait à des inexacitudes dans les résultats et des conclusions erronées.</p>
81	24/03/2025	22:53	Commentaires PPBE	<p>Bonjour, Voici les commentaires que je vous transmets qui prennent en compte mes interrogations sur ce PPBE. Les zones calmes : Les zones calmes sont des zones identifiées 'à protéger', elles concernent les écoles, CHU, promenades, parcs, écoles, réserves naturelles etc. ... Ces zones calmes ne figurent pas sur ce PPBE alors que c'est une obligation réglementaire. Ce point a été abordé dans le cadre de la démarche Sonorez. Tableau d'évaluation des actions PPBE 2020-2024 - P55 à 58 : Les couleurs « vert » donnent l'impression que la mesure a été efficace alors qu'on indique uniquement le fait qu'elle a été mise en place sans se poser la question de son utilité. Exemple : Couvre-feu Délaissement : le dispositif est injuste car il ne concerne qu'une poignée d'habitations identifiées de manière arbitraire. «L'insonorisation », si tant est que les personnes puissent être éligibles aux aides (le périmètre des cartes PGS est à revoir par rapport à la réalité) et prendre en charge le reste à charge, est une mesure d'attente et non une mesure de protection. Comment exiger des citoyens qu'ils vivent les 40 prochaines années confinés chez eux, été comme hiver ? Est-ce crédible d'affirmer que l'abandon de l'extension de 400 m de la piste, mesure phare pour lutter contre les nuisances, a été compensée par des avions « moins bruyants » et une approche satellitaire qui aura pour impact de concentrer le survol sur une seule trajectoire pour les arrivées par le Nord ? Le couvre-feu entre 00h et 6h : 6 heures de sommeil pour les riverains ; est-ce normal alors que les recommandations de l'OMS préconisent 8h pour ne pas nuire à la santé physique et mentale ? Comment pouvez-vous considérer que l'étude d'impact selon une approche équilibrée ne doit pas être conduite (p57 R2020-1) alors que l'impact sur la Santé de la pollution sonore, émis par le survol des avions, a été démontrée ? Le guidage satellite doit améliorer la sécurité au moment du survol de Nantes : les compagnies s'engagent à investir dans le dispositif mais</p>

n'en ont pas l'obligation légale. Quand les avions nouvelles génération moins bruyants et équipés du guidage satellitaire seront-ils livrés ? Comment assurer que cet engagement sera respecté ? Les cartes stratégiques de bruit : Les hypothèses retenues concernant les flottes d'avions pour établir la carte de bruit ne sont pas détaillées Quel type d'avion a été utilisé pour paramétrer l'outil de modélisation de la carte de bruit de la DGAC ? Pourquoi intégrer dans le calcul le remplacement des flottes dont on ne connaît pas la date de mise en service et ne pas intégrer les 3300 familles qui vont arriver sur Pirmil les Isles ? Comment sont embarquées les données relatives à la rose des vents dans les hypothèses de répartition des atterrissages et décollages entre le nord et le sud ? Comment passe-t-on de 80 000 personnes exposées en 2013 à 7000 en 2025 sans changer structurellement l'aéroport ( orientation de la piste ou déplacement de l'aéroport sur un autre site) alors que dès 2013, l'hypothèse du remplacement de la flotte par des NEO[1] avait déjà été intégrée ? Comment sont utilisées les données de l'INSEE pour identifier les populations survolées ? Les cartes de bruit présentées sont des valeurs moyennées en rien liées avec le vécu des riverains (réveillés malgré tout à 6h tous les matins, dimanche et jour férié). Dans ce contexte, quelle crédibilité leur donner ? Comment expliquez-vous l'écart entre la modélisation de la CSB 2023 Lden et la réalité des mesures relevées par les 5 stations de bruit Maestro ? Les zones de bruit modélisées ne correspondent pas, en particulier sur l'île de Nantes et les quartiers Nord de l'île. Pourquoi ne pas avoir fait la comparaison, comme l'a demandé plusieurs fois le COCETA, avec la réalité des mesures ? Pouvez-vous confirmer que le modèle utilisé est le même que celui utilisé lors de « l'expérimentation de la Chevrolière » qui en a démontré les limites et l'écart par rapport aux mesures réalisées ? Dans ce contexte, quels sont vos arguments pour donner confiance à la projection CSB 2030 ? Supposer, comme l'affirme M. Mercenier, « que la lutte contre les nuisances sonores a franchi un cap » n'est-ce pas dangereux compte tenu de l'ensemble des incertitudes qui pèsent sur les hypothèses prises et de l'impact sur les programmes immobiliers qui vont sortir de terre ? Quelle est la responsabilité du délégué ministériel, de la DGAC et de la Préfecture dans les années à venir sur les conséquences de conclusions si arbitraires ? Comment se fait-il qu'il nous soit interdit d'utiliser du matériel bruyant (tondeuse, ponceuse...) dans nos jardins sur des périodes bien définies (uniquement à partir de 8h et jusqu'à 12h le WE) pour ne pas gêner nos voisins et que les avions aient la possibilité de gêner les survolés entre 6h et 00h WE et jours fériés ? Pourquoi les cartes de bruit prennent en compte les chiffres de 2023 et non le fait que l'aéroport change de concessionnaire et que le nombre de vols attendus sera plus important ? P 41 Hypothèses CSB 2030 : il est indiqué « Répartition jour (6h – 18h) / soirée (18h – 22h) / nuit (22h – 6h) : 68 % / 19 % / 13 % ». La réalité est que 13% des vols prévus la nuit sont programmés entre 22h et minuit, en l'état actuel du couvre-feu. Il faudrait indiquer cette plage sur le document et indiquer comment s'assurer de préserver les citoyens de la concentration des survols, plus ou moins accentuée selon la période. Ne serait-il pas plus ambitieux et transparent de représenter sur les Cartes Stratégiques de Bruit, les zones identifiées par l'OMS comme une forte gêne (> 45 dB Lden) et fortes perturbations du sommeil (>40 dB Ln la nuit) ? Il a été démontré qu'une exposition au-delà de ces seuils, les impacts sur la santé sont réels. Intégrer comme cela a été fait, des chiffres de personnes impactées dans un document de 180 pages est improductif en matière d'information du grand public. Nous demandons à ce que ces zones soient représentées sur les CSB. L'approche satellitaire : L'approche satellitaire aura pour impact de concentrer le survol sur une seule trajectoire pour les arrivées par le Nord : Quel est le fondement constitutionnel qui vous autorise à sacrifier volontairement une catégorie de Nantais et de Ligériens (+ de 100 000 personnes) pour préserver l'hyperCentre ? Avez-vous évalué l'impact d'une approche satellitaire qui privilégierait une arrivée axée

				<p>sur la piste dès le stade de la Beaujoire ? Combien de personnes seraient impactées ? Comment annoncer que l'approche satellitaire est une amélioration puisque qu'on concentre le bruit sur une population ? Comment sont choisies les personnes qui seront survolées ? Quels sont les critères ? Y a-t-il des citoyens de seconde zone ? Le nombre de mouvements : Pourquoi affiche-t-on 60 000 mouvements alors que les 24 maires de la métropole se sont engagés sur 56 000 max en 2030 ? Comment ces 60 000 mouvements ont été identifiés ? Ces valeurs sont-elles une limite ? si elles sont dépassées que se passe-t-il ? Les Sanctions : Nous souhaitons le doublement du montant des sanctions de 40 à 80 K€ sachant que la moyenne des amendes quand elles sont actées est de 13 k€ en moyenne. Pourquoi ne pas les faire payer puis rembourser après jugement de l'ACNUSA, si besoin ? Pourquoi Volotéa s'engage à ne pas violer le couvre-feu (entre 55 à 25 fois selon les années) ? Le respect du couvre-feu est-il optionnel ? Maillage du territoire par les stations de mesure de bruit : Afin de vérifier concrètement l'impact des actions sur la pollution sonore, il faut augmenter rapidement le maillage du territoire en stations de mesure de bruit, déployées sous les trajectoires afin d'objectiver les évaluations et les projections. MERCI pour vos précisions. Cordialement</p>
82	25/03/2025	08:55	COULOIR AERIEN NANTES ATLANTIQUE	<p>Bonjour, Vous n'avez pas respecté notre vote lors du référendum pour le déplacement de l'aéroport, vous avez gaspillé de l'argent public en bâclant le travail qui a été fait depuis 40 ans et en donnant les terres de Notre-Dame des Landes à des Zadistes. Et maintenant vous voulez impacter de nouvelles populations avec les nuisances qui vont être forcément en augmentation. Saint Philbert de Grand lieu est déjà impacté par le survol des avions sans couloir aérien. Alors un nouveau couloir aérien mettra en colère sa population (comme lors de l'expérimentation). Vous êtes surpris que l'on ne fasse plus confiance aux politiciens!! RESPECTER notre voie et ÉCOUTER les citoyens. Cordialement,</p>
83	25/03/2025	09:08	Pas de PPBE - Les Sorinières Ouest Couloir Aérien	<p>Fortes nuisances sonores : La partie ouest des Sorinières survolés intensément par des avions dès 6h20 ne semble pas être couverte par le PPBE... Je relève plusieurs dizaines d'avions survolant notre lotissement (La forêt) avec des relevés à plus de 89 Décibels... L'été , il est impossible de laisser les fenêtres ouvertes...</p>
84	25/03/2025	09:30	Avis de la Commune de Saint-Aignan de Grand Lieu sur le projet de PPBE NA 2025-2029	<p>Réunis en conseil municipal le 24 mars 2025, les élus de la commune de Saint-Aignan de Grand Lieu ont émis l'avis suivant sur le projet de PPBE NA 2025-2029 La directive européenne (2002/49/CE) impose l'établissement d'un Plan de Prévention du Bruit dans l'Environnement (PPBE) pour tous les aéroports qui comptabilisent plus de 50 000 mouvements par an, comme c'est le cas de Nantes Atlantique depuis 2016. Ce plan vise à prendre toutes les mesures pour réduire ou prévenir le bruit et ses nuisances. Le plan doit notamment faire le bilan des actions des 10 dernières années en matière de réduction et prévention du bruit et planifier les mesures sur les 5 prochaines années. Le 13 novembre 2017, le conseil municipal de Saint-Aignan de Grand Lieu avait délibéré pour solliciter l'adoption d'un plan de prévention et de gestion du bruit dans l'environnement (PPBE) lié à l'aéroport de Nantes Atlantique, en respect de la directive européenne 2002/49/CE. Le 1er PPBE de la plateforme aéroportuaire de Nantes atlantique a ensuite été élaboré. Le conseil municipal avait émis un avis défavorable sur ce projet de plan qui ne reprenait pas les amendements et recommandations établies par les membres des collèges II et III de la CCE (données obsolètes, groupe de suivi des vols de nuit, délais et périmètres du droit de délaissement, conditions d'exercice de l'aide à la revente, mesure de relèvement de l'altitude de survol en approche, évitement du survol de Bouaye, mesures de restriction pour les petits aéronefs, étude de santé, association de la ville de Nantes au groupe contact, production des données en événement bruit, mesure d'abattement de la valeur locative du foncier bâti, mise en place d'approches satellitaires de</p>

précision, modification des trajectoires de décollage face au Nord, mise en place des procédure de décollage de moindre bruit.) Ce PPBE avait été approuvé par arrêté préfectoral le 24 septembre 2024 sans la majeure partie des préconisations établies. Il est arrivé aujourd'hui à échéance et une procédure de révision a été enclenchée. Le projet de nouveau PPBE dresse un bilan des actions mises en œuvre sur les dix dernières années et recense les nouvelles actions qui seront mises en œuvre par les acteurs concernés pendant la période 2025-2029 dans le but de maîtriser les nuisances sonores et de limiter la gêne sonore ressentie par les riverains. Il prévoit 52 mesures de réduction des nuisances sonores dont 40 nouvelles : • 9 actions sont portées par l'État, • 3 actions sont portées par le concessionnaire actuel, Aéroport du Grand Ouest (AGO), et le futur concessionnaire, • 28 engagements sont portés par les compagnies aériennes. Parmi ces nouvelles mesures : • L'optimisation des trajectoires de décollage vers le Nord au-dessus de Rezé, • L'amélioration de l'accessibilité de l'aéroport pour les approches face au Sud afin de réduire les remises de gaz, • La mise en place d'un comité de suivi des vols de nuit avec les compagnies aériennes pour garantir un meilleur respect du couvre-feu sur la durée, • Le renouvellement des flottes pour des avions moins bruyants, • Une programmation moins tardive des derniers vols de la journée. En l'absence de volonté de prise en compte par l'Etat et d'intégration, en une nouvelle version, de leurs propositions dans le document destiné à être mis à consultation du public, lors de la présentation du projet de PPBE en Commission consultative de l'environnement (CCE) de Nantes atlantique, les communes et la majeure partie des associations se sont abstenues, considérant que ce projet n'était ni suffisamment ambitieux, ni acceptable en l'état mais notant un certain nombre d'avancées dont des engagements forts des compagnies aériennes pour moderniser leurs flottes et établir des programmations visant à réduire les infractions au couvre-feu. Le projet a recueilli 9 votes favorables, 2 contre et 15 abstentions. Il est notamment regretté : - L'absence de Carte Stratégiques de Bruit (CSB), en amont de la construction de ce plan, qui sont destinées à permettre l'évaluation globale de l'exposition au bruit dans l'environnement et à établir des prévisions générales de son évolution. Le décompte des populations impactées par une forte gêne pour les cartes en indice Lden et par la forte perturbation du sommeil pour les cartes en indice Ln est joint à ces cartes. - L'absence d'hypothèses de trafic par typologie d'aéronefs qui ont pourtant déjà été communiquées par le passé, notamment en 2013 lors de la Commission du dialogue instaurée par le Premier Ministre, et qui permettraient de s'assurer que nous sommes en accord avec ces bases de réflexion. - L'absence de bilan des mesures de restriction d'exploitation qui, selon les études de la DGAC devaient avoir un impact sur l'emploi et le chiffre d'affaires du monde économique tel que le scénario le présentait. A ce jour, cet impact n'est pas prouvé et ne semble pas s'être réalisé. - Le silence sur l'engagement du Ministre Clément Beaune de réaliser une étude d'impact selon l'approche équilibrée Monsieur le Maire indique qu'il peut également être demandé qu'une action soit ajoutée pour faire concorder ce PPBE et le Plan de Protection de l'atmosphère Nantes – St-Nazaire en cours d'élaboration. Depuis le 1er février et jusqu'au 31 mars 2025, ce projet de PPBE est soumis à consultation publique, étape indispensable avant que les services de l'État ne présentent leur projet final. Celui-ci devra tenir compte des différents avis avant d'être soumis à l'approbation du préfet puis mis en application par arrêté préfectoral. La commune peut s'exprimer l'occasion de cette consultation. Pour nourrir sa réflexion, la municipalité a invité les Aignanai(se)s à une réunion publique le lundi 10 mars 2025 en présence des représentants de la DGAC. Une centaine de personnes sont venues échanger. En complément des expressions ci-avant, la commune demande les mesures suivantes : - Appliquer strictement de la Directive Européenne 2002/49/CE et de ses annexes, et notamment l'élaboration des CSB avec les indicateurs Lden 45 dB et Ln 40 dB (et non 55 et 50), -

				<p>Appliquer la Directive européenne 2002/49/CE et ses annexes, dans la création de zones calmes au-delà des zones C appliquées depuis la mise en œuvre du PEB de septembre 2004. - Assurer une application effective de l'arrêté d'exploitation de la plateforme du 23 mai 2024 qui ne prévoit pas de marge de tolérance de 5 minutes. - Inclure un dispositif de contrôle et de pénalités en cas de non-respect des engagements des compagnies aériennes, - Organiser &amp; compléter les moyens et campagnes de mesures acoustiques sur l'ensemble du territoire pour identifier les émergences en LAmaz dans les zones d'habitats couvertes par le PEB et en limite, - Utiliser les indicateurs de bruit certifiés et non de marge acoustique cumulée non représentatif des puissances acoustiques des aéronefs, notamment en phase décollage, dans le contexte urbain d'implantation de la plateforme. - Intégrer le principe de programmation des vols avec la COHOR toute l'année et non exclusivement sur la période aéronautique estivale tel que le prévoit l'arrêté du 26 septembre 2023, pour organiser les périodes de vols vacances de la saison aéronautique hivernale, - Repositionner l'engagement ministériel d'Etude d'Approche Equilibrée pour étudier de nouveaux scénarios de restriction d'exploitation, considérant que les populations ne peuvent attendre la fin d'une nouvelle période du PPBE rallongée des temps d'études et de validation, - Travailler les hypothèses d'emport, de trafic et de tarifications en respect de la demande territoriale. Au même-titre que les membres des collèges élus de la CCE, la commune de Saint-Aignan de Grand Lieu ne peut se satisfaire du projet de PPBE en l'état, tel qu'il est soumis à consultation du public. Elle regrette la non prise en compte par l'Etat des éléments cités ci-avant et appelle de ses vœux un projet de PPBE révisé qui tiendra compte des avis émis à l'issue de la consultation publique actuellement en cours. Le Conseil municipal, après avoir entendu l'exposé du rapporteur, et en avoir délibéré, à l'unanimité : • Emet un avis défavorable sur le projet de PPBE Nantes-Atlantique 2025-2029 si sa version finale ne prend pas en compte les demandes énoncées. • Demande la production des éléments cités plus avant • Invite la population à participer à la consultation publique</p>
85	25/03/2025	09:32	Non au survol de de Saint Philbert de Grand Lieu	<p>Après une expérimentation en 2022de l'aéroport de Nantes de Déplacer et d'étaler les nuisances sonores de la Chevrolière à Saint Philbert de Grand Lieu et en tant qu'habitant de Saint Philbert de Grand Lieu ou nous sommes arrivés depuis 10 ans pour des raisons de santé et de besoins de calme et de sérénité , nous demandons que la commune de Saint Philbert de Grand Lieu soit, inscrite en zone calme dans le nouveau PPBE. Nous ne voulons ni nouveaux couloirs aériens, ni nouvelles expérimentations, ni nouvelles pollutions. Nous souhaitons pouvoir vivre sereinement et pouvoir ouvrir nos fenêtres, pouvoir profiter et discuter dans notre jardin, ne pas entre réveille des 6 heures le matin par le survols des avions sur le village. Avoir le loisir de profiter et d'observer un peu de nature encore PROTEGEE. MERCI...MR et Mme.</p>
86	25/03/2025	09:53	Survole Ville de Paulx	<p>Nous habitons Paulx depuis 1an et demi. Nous ne sommes pas officiellement dans le couloir aérien (dixit notre notaire) Nous constatons depuis notre arrivée plusieurs gênes. Certains jours balai incessant d avions parfois à très basse altitude. Certains avions très brillants. Nous sommes même à vol d oiseau très loin de Nantes. Pourquoi Certains avions sont ils si bas ? Pourquoi Paulx et il presque systématiquement survolé ? Comment compenser cette nuisance pour laquelle nous n avons pas signé ?</p>
87	25/03/2025	10:01	Non aux nuisances	<p>Je suis habitant de Saint Philbert de Grand Lieu et je souhaite que la ville, conformément à la directive européenne, soient inscrite en zone calme dans le nouveau PPBE. Nous ne voulons NI nouvelle expérimentation, NI nouveau couloir aérien. L'expérimentation de 2022 a démontré qu'il n'était pas possible de déplacer/étaler les nuisances de la Chevrolière vers Saint Philbert de Grand Lieu</p>

88	25/03/2025	11:31	opposition au couloir aérien au dessus de St Philbert	non, je m'oppose au nouveau test de couloir aérien.
89	25/03/2025	11:41	Pas de couloir aérien au dessus de Saint Philbert de Grand Lieu	Nous ne voulons pas de nouvelle expérimentation ni de nouveau couloir au dessus de Saint Philbert de Grand Lieu. L' expérimentation de 2022 a fait ses preuves et nous sommes déjà impactés par un couloir à l'atterrissage. Pas de nouvelles populations impactées Pas d'étalement de nuisances avec la Chevrolière Pas de nouveaux tests, nous ne sommes pas des rats de laboratoire ! La colère monte de nouveau à Saint Philbert et nous ne nous laisserons pas faire.
90	25/03/2025	12:39	Projet de PPBE de l'aérodrome de Nantes-Atlantique	Un expérimentation du décollage face au sud a déjà eu lieu du 08/09/2022 au 09/11/2022 et n'a absolument pas donné satisfaction : survol anarchique de Saint Philbert de Grand Lieu et augmentation des nuisances de toute nature. Or le projet de PPBE 2025-2029 prévoit une expérimentation du même type alors même que nous subissons toujours aujourd'hui des trajectoires basses et erratiques hors couloirs aériens. Nous savons que les mêmes causes produiront les mêmes effets. C'est pourquoi, en tant que résident(e)s du village de La Bégauderie à Saint Philbert de Grand lieu, nous demandons : - le rejet de toute nouvelle expérimentation et de toute nouvelle création de couloirs aériens, - l'inscription de la commune de Saint Philbert de Grand lieu en ZONE CALME du nouveau Plan de Prévention du Bruit dans l'Environnement en référence à la directive européenne qui l'encadre.
91	25/03/2025	13:15	opposition a toutes nouvelles expérimentations au dessus de St Philbert de Grand Lieu	Le camping de Saint Philbert de Grand Lieu en rétro littoral fonctionne avec 180 emplacements parce que nous sommes en pleine nature et parce que nous proposons du calme a nos clients et pêcheurs... Si nous avons des avions qui passent au dessus de notre camping nous allons perdre notre clientèle et l'entreprise devra fermée alors que nous avons investis depuis quelques années plus 1,5 millions d'euros en équipements, hébergements et travaux !!! Si c'est le cas, il faudra nous indemniser... Les Français avaient voter OUI pour notre Dame des Landes, pourquoi le choix démocratique n'a pas été respecté ? Une poignée d'individus décident contre les intérêts et la volonté du peuple, de qui se moque t-on ???
92	25/03/2025	13:47	Non aux changements de couloir aérien	Je m'oppose fermement à la création d'un couloir aérien au décollage au-dessus de la commune de St Philbert de Grand Lieu, respectons les habitants qui sont installés et de la réserve ornithologique qui est déjà extrêmement perturbée par le couloir d'atterrissage actuel. Au temps de l'écologie, c'est une honte de vouloir développer l'aérien nantais alors qu'on est à Paris en 2h. Il faut savoir combiner actes et paroles politiques et être cohérent pour notre planète et les générations futures. Ayons du courage politique!
93	25/03/2025	13:59	Nuisances sonores	Depuis la dernière expérimentation, nous avons retrouvé le silence habituel que ce soit le matin, la journée ou en soirée. Si nous devons subir de nouvelles nuisances, nous réfléchirons à quitter notre logement. C'est un vrai problème. Nous avons investi dans notre maison en sachant que la ville de St Philbert est au calme. C'est inacceptable que nous deviens subir des dérangement car le problème est reporté d'une ville à l'autre. En espérant une compréhension de votre part. Cordialement
94	25/03/2025	15:02	Couloir aérien St Philbert de Grand Lieu	Je suis contre le survol des avions au dessus de la commune de St Philbert de Grand Lieu.

95	25/03/2025	16:05	Inscription de la ville de Saint Philbert de Grand Lieu en zone calme dans le nouveau PPBE	J'ai la chance d'habiter à Saint Philbert de Grand lieu depuis l'été 2021. Ce que j'apprécie tout particulièrement c'est le calme et le silence qu'il règne dans ce lieu de vie. C'est pourquoi, conformément à la directive européenne, je demande à ce que la commune soit inscrite en zone calme dans le nouveau PPBE. Je ne souhaite ni nouvelle expérimentation, ni création de nouveaux couloirs aériens. J'ai été significativement impactée par l'expérimentation de 2022 qui a détérioré la qualité de vie à Saint Philbert de Grand Lieu par le bruit des nombreux avions qui ont survolé mon domicile. Je ne souhaite aucunement revivre une telle expérience.
96	25/03/2025	16:09	Limitation du trafic aérien et respect du couvre feu	Bonjour, Habitante du quartier Nantes Est (Rond Point de Paris) depuis 40 ans, je suis survolée par les avions à l'atterrissage (500 mètres d'altitude). Je lutte contre le développement de cet aéroport urbain, dont le gouvernement a refusé le déménagement malgré les décisions de justice et le référendum auquel j'ai participé. Comme il a été décidé de poursuivre son activité, il ne peut pas à cet endroit se développer sans gâcher la vie de 100 000 habitants nantais. Je souhaite donc que le couvre feu soit élargi et strictement respecter les préconisations du WHO (World Health Organization) de 7 heures minimum. Aussi, le trafic aérien doit être plafonné à 5 millions de passagers par an (les soirées d'été c'est l'enfer). Enfin, les compagnies doivent être imposées d'utiliser des avions de dernière génération pour limiter les nuisances sonores, équivalent à la classe B ou C selon les critères CALIPSO.
97	25/03/2025	16:45	Seuils et acceptabilité sonore du trafic aérien	Les simulations effectuées et les données de base utilisées pour l'établissement du PPBE permettent-elles réellement de refléter l'acceptabilité de l'impact sonore du trafic sur la population ? Actuellement, le PPBE repose sur des répartitions de trafic établies pour deux journées dites « caractéristiques » : les 20 et 24 juillet 2023. Cependant, le choix de seulement deux journées soulève des interrogations. Pourquoi ne pas avoir inclus davantage de journées-types dans les simulations, notamment afin d'intégrer des situations plus extrêmes et ainsi « borner » les scénarios présentés comme représentatifs de 90 % des journées de l'année (selon les échanges avec les représentants de la DGAC) ? Historique et crédibilité des prévisions : Depuis 30 ans, les prévisions de trafic fournies par la DGAC ont montré une grande variabilité. Il serait pertinent d'établir un historique des prévisions successives pour analyser leur fiabilité. La pandémie de COVID-19, en particulier, a amplifié ces fluctuations et complexifié les analyses. En outre, l'augmentation du trafic aérien dans des zones comme le Moyen-Orient, l'Asie-Pacifique et l'Afrique, constatée avant mais également après la pandémie, impacte significativement la crédibilité des prévisions. Proposition de seuils comme alternatives aux prévisions Plutôt que de se baser sur des prévisions incertaines, pourquoi ne pas envisager la fixation de seuils pour dimensionner les infrastructures et évaluer les impacts ? Il pourrait être utile de définir des limites spécifiques, telles qu'un nombre maximal de mouvements par heure selon les trajectoires, et de calculer le PPBE en fonction de ces seuils. Avec le couvre-feu actuel, les prévisions de mouvements annuels peuvent être interprétés de la manière suivante : • 64 000 mouvements par an : 1 mouvement toutes les 6 minutes ; • 100 000 mouvements par an : 1 mouvement toutes les 4 minutes ; • 140 000 mouvements par an : 1 mouvement toutes les 3 minutes. Ces moyennes ne prennent pas en compte les variations saisonnières et horaires qui engendrent des densités réelles bien plus élevées à certaines périodes. En conclusion, il apparaîtrait plus judicieux d'établir le PPBE sur la base de seuils fixés, comme le préconisent une majorité d'élus, en adoptant un trafic maximum pour mieux répondre aux enjeux d'acceptabilité et de viabilité environnementale. Par ailleurs, rien n'est apparemment indiqué en termes d'impacts cumulés éventuels (trafic routier)

98	25/03/2025	17:10	Consultation du public concernant le projet de plan de prévention du bruit dans l'environnement (PPBE) de l'aérodrome de Nantes-Atlantique (Loire-Atlantique)	Je reste opposé à toute nouvelle expérimentation de couloirs aériens au dessus de Saint-Philbert de Grandlieu pour décharger des communes voisines dont les habitants ont, pour une grande majorité, décidé de s'installer en connaissance de cause et à un coût tenant compte de cette nuisance.
99	25/03/2025	17:21	Couloir aerien	Bonjour Je m opposé fermement à toute nouvelle expérimentation de couloir aérien au dessus de st philbert de grand lieu. Je suis entièrement d accord avec notre maire.
100	25/03/2025	17:26	non aux nuisances	Notre famille habite au nord de Saint Philbert de Grand Lieu en direction La Chevrolière. Lors du premier essai, nous étions réveillés tous les soirs à minuit et tous les matins à 6h par les avions passant au-dessus de notre maison. Dans le jardin, nous devons stopper nos conversations pour nous entendre. Nous avons choisi St Philbert pour la tranquillité. Nous disons non au couloir aérien sur St Philbert de Grand Lieu.
101	25/03/2025	17:43	Monsieur	Je suis opposé à toute expérimentation supplémentaire des passages d'avions
102	25/03/2025	17:44	Opposition à toute expérimentation au dessus de Saint philbert	Bonjour, j habite le bourg de Saint philbert et la précédente expérimentation qui devait impacter qu une centaine de personnes fut un fiasco. Je ne comprends pas le besoin de cette nouvelle expérimentation et je m'y oppose de faite. La clef et la limitation du trafic au dessus dun espace naturel unique, prolonger ici la trajectoire est aussi une aberration environnementale. La clef sera q une limitation du trafic et je ne vois aucune expérimentation en ce sens , taxation, etc..
103	25/03/2025	17:44	Non AU SURVOL De ST PHILBERT	Il est inadmissible de penser à créer ou ajouter des couloirs aériens au dessus de communes qui n'étaient pas impactées auparavant. De plus l'agrandissement de cet aéroport n'a aucun sens, il y a déjà bien assez d'avions qui transitent dans le coin et cela va à l'encontre de mesures écologiques qui visent à réduire les empreintes carbonées. Les citoyens Philbertins dont je fais partie ont acheté au prix fort des maisons il y a quelques années et ces dernières vont voir leur valeur impactée suite aux nuisances sonores provoquées par des couloirs aériens. Il n'y a pas besoin de refaire de test, c'est non.
104	25/03/2025	17:48	Contre toute expérimentation nouvelle trajectoire sud ma chevroliere	Bonjour, j habite le bourg de Saint philbert et la précédente expérimentation qui devait impacter qu une centaine de personnes fut un fiasco. Je ne comprends pas le besoin de cette nouvelle expérimentation et je m'y oppose de faite. La clef et la limitation du trafic au dessus dun espace naturel unique, prolonger ici la trajectoire est aussi une aberration environnementale. La clef sera q une limitation du trafic et je ne vois aucune expérimentation en ce sens , taxation, etc..
105	25/03/2025	17:55	Contre la nouvelle expérimentation du couloir aérien	Bonjour Nous sommes contre cette nouvelle expérimentation qui nous impactera

106	25/03/2025	18:00	<p style="text-align: center;">POSITION DE CONTESTATION ABSOLUE AU PPBE 2025-2029 :</p>	<p>À l'encontre d'un projet nuisible, injuste, inadapté et potentiellement illégal. --- 1. Une atteinte grave et manifeste au droit fondamental à un environnement sain L'article 1er de la Charte de l'environnement, adossée à la Constitution, garantit à toute personne « le droit de vivre dans un environnement équilibré et respectueux de la santé ». Or, le PPBE 2025-2029 acte une intensification des nuisances sonores, y compris la nuit, dans des zones densément peuplées. Le secteur de Saint-Philbert-de-Grand-Lieu, déjà indirectement exposé, est à terme menacé d'un élargissement du périmètre de bruit selon les projections du plan (zone III et II du PGS en expansion). Ceci constitue une violation manifeste de ce droit constitutionnel, avec des effets établis sur la santé humaine : stress chronique, troubles du sommeil, maladies cardiovasculaires. Même l'Union européenne l'a reconnu (Directive 2020/367/CE), et la France l'a transposé en 2021. --- 2. Un cynisme écologique doublé d'un greenwashing réglementaire Le PPBE annonce des actions de réduction de bruit « à la source », comme des engagements des compagnies aériennes à renouveler leur flotte. En réalité : Aucun de ces engagements n'est juridiquement contraignant. Le plan prévoit un trafic en hausse à moyen et long terme, avec une croissance prévue bien au-delà de la capacité écologique et humaine du site. Le choix de ne pas restreindre significativement les vols de nuit est un reniement de la promesse gouvernementale d'apaisement faite en 2018 lors de l'abandon de Notre-Dame-des-Landes. Les engagements environnementaux de l'État sont réduits à des mesures accessoires (3 stations de mesure supplémentaires en 2025 ?) face à une explosion des nuisances. C'est une manipulation : on maquille en plan de « prévention » un plan de perpétuation et d'amplification des nuisances. --- 3. Une trahison du principe de non-régression environnementale (article L110-1 du Code de l'environnement) Ce principe empêche toute régression des mesures de protection de l'environnement. Or : Le PPBE 2025-2029 ne prévoit aucune nouvelle restriction forte, ni réelle réduction des mouvements de nuit. Le nombre de mouvements reste librement modulable, tant que les seuils moyens sont 'tenus', en totale contradiction avec l'esprit de la directive européenne de 2002. Les populations les plus exposées, notamment dans les communes périphériques comme Saint-Philbert-de-Grand-Lieu, ne sont ni concertées, ni véritablement protégées. --- 4. Une absence de concertation démocratique réelle Le PPBE a été soumis à la consultation publique en catimini pendant l'hiver 2024, alors que l'information est restée largement confidentielle, sans relais local adapté (pas d'affichage dans toutes les mairies concernées, pas de réunion publique accessible en zone rurale, etc.). Cette méthode viole le droit de participation du public aux décisions environnementales (article 7 de la Charte de l'environnement, et la Convention d'Aarhus). --- 5. Un mépris total pour l'intérêt général et les équilibres territoriaux Pourquoi concentrer un aéroport international en pleine zone urbaine et rurale dense, alors même que : La zone est sururbanisée et fragile écologiquement, en particulier les zones humides proches du Lac de Grand-Lieu. L'alternative d'un aéroport en zone moins peuplée (comme Notre-Dame-des-Landes) avait été validée par une consultation publique majoritaire en 2016. Le trafic long-courrier à bas coût ne répond pas à un besoin vital du territoire, mais à des logiques commerciales court-termistes déconnectées des enjeux climatiques et sanitaires. Saint-Philbert-de-Grand-Lieu et ses voisins deviennent des zones sacrifiées, sans compensation suffisante, dans une logique d'abandon territorial. --- 6. Des engagements juridiques flous, donc facilement contournables La majorité des engagements pris dans le PPBE sont 'indicatifs', 'à l'étude', ou 'sous réserve d'opportunité confirmée'. Les seuils de bruit sont des moyennes annuelles, permettant des pics violents de nuisances non comptabilisés. Aucune obligation de résultats : seul un suivi des 'valeurs cibles', sans sanction en cas de dépassement. On est donc dans l'illusion juridique : un plan sans force obligatoire réelle, et donc sans protection effective. --- 7. Un risque contentieux majeur pour l'État En tant</p>
-----	------------	-------	---	---

				qu'habitants organisés, nous avons désormais tous les éléments pour porter cette affaire devant : Le tribunal administratif (pour défaut de concertation, disproportion des nuisances, non-respect du droit à un environnement sain). La Commission européenne (pour manquement à la directive 2002/49/CE si les niveaux de bruit réels dépassent les seuils tolérés). La Cour européenne des droits de l'homme (article 8 : droit au respect de la vie privée et familiale, menacé par les nuisances persistantes). --- Conclusion : nous, habitants de Saint-Philbert-de-Grand-Lieu, disons NON Ce PPBE n'est pas un plan de prévention. C'est un plan de soumission au trafic aérien, au détriment de la santé, du climat, du cadre de vie, de la justice sociale et de la démocratie locale. Il doit être rejeté.
107	25/03/2025	18:00	NON AU VIRAGE A SAINT PHILBERT DE GRAND LIEU	Je refuse catégoriquement une nouvelle expérimentation et un virage au dessus de la cité des oiseaux, Saint Philbert de Grand Lieu.
108	25/03/2025	18:30	Non au projet	Nous ne sommes pas d accord pour que les avions décolle en direction de Saint Philbert de Grand lieu
109	25/03/2025	19:03	aéroport de nantes	Ce n'est pas compliqué, la seule solution c'est de ne pas prendre l'avion pour se faire bronzer aux canaris. Par contre consommer local et bronzer dans son jardin !!!! On nous a fait voter par référendum pour un nouvel aéroport sur la zone de Notre des Landes ????? Petite parenthèse : les avions qui survolent la ville déposent une pollution dans nos jardins, sur les toits et les terrasses etc (une pellicule noire et grasse). Pour ce qui est des nuisances sonores, on s'y habituent. Mais par contre pour les écolos et leurs nuisances sonores (musique toute la journée, payés aux RSA) on ne s'y habituent pas. La solution tout le monde au travail à Notre Dame des Landes a construire un nouvel aéroport.
110	25/03/2025	19:33	Augmentation des nuisances	Bonjour, En tant que riverain de l'aéroport, nous ne pouvons que constater l'augmentation continue du trafic aérien, et le non respect fréquent de la pause nocturne.
111	25/03/2025	21:34	Opposition au nouveau couloir aérien au dessus de Saint Philbert de Grand Lieu	Bonjour, Je m'oppose au nouveau couloir aérien prévu au dessus de Saint Philbert de Grand Lieu et à toute nouvelle experimentation.
112	25/03/2025	21:42	Contre de nouvelles expérimentations	Nous avons fait le choix de nous éloigner des métropoles pour préserver notre santé. Nous sommes totalement opposés à subir de nouvelles expérimentations sur de nouveaux couloirs aériens. Nous ne voulons pas être les victimes de l'abandon du projet de Notre Dame des Landes.

113	25/03/2025	23:19	Non au survol de Saint Philbert	Bonjour Philbertine depuis 8 ans, je refuse catégoriquement que notre belle commune soit survolée par les avions pour, je site ' réduire les nuisances de La Chevroliere'. Mr Boblin veut de débarrasser d'un problème et nous le refourguer ! Condamner 10 000 philibertins c'est hors de question. Je demande, et sans condition, que Saint-Philbert de grand lieu soit inscrit en zone calme dès maintenant (je rappelle que les zones calmes doivent obligatoirement être identifiées selon les textes qui régissent un PPBE). Les philibertins se mobiliseront, soyez en sûr. Une 1ere expérimentation en 2022 a déjà prouvé que de nouvelles populations seraient impactées si le bourg de la Chevrolière est évité lors des décollages face au sud (dois-je rappeler l'engagement des 21 maires concernant la préservation des populations non impactées par les nuisances aériennes?).
114	26/03/2025	08:05	travaux aéroport Nantes ATLANTIC	Je suis un habitant de Saint-Philbert-de-Grand-Lieu, je demande à ce que la commune soit, conformément à la directive européenne, inscrite en zone calme dans le nouveau PPBE. Nous ne souhaitons pas de nouvelle expérimentation, et pas de création de nouveaux couloirs aériens. L'expérimentation de 2022 nous a fortement impacté et à démontré qu'il était impossible de déplacer ou d'étaler les nuisances de la Chevrolière vers Saint-Philbert-de-Grand-Lieu."
115	26/03/2025	08:15	Contre l'expérimentation du nouveau couloir aérien	En tant qu'habitant de Saint-Philbert-de-Grand-Lieu, je demande que la commune soit, conformément à la directive européenne, inscrite en zone calme dans le nouveau PPBE. Nous ne souhaitons NI nouvelle expérimentation, NI création de nouveaux couloirs aériens. L'expérimentation de 2022 a en effet montré qu'il était impossible de déplacer ou d'étaler les nuisances de la Chevrolière vers Saint-Philbert-de-Grand-Lieu." Attention tous les textes copiés-collés déposés lors d'une consultation publique comptent pour une seule contribution, chacun/chacune doit utiliser ses propres mots et remarques. Nous avons besoin de la mobilisation de chacun d'entre vous. Sinon demain nous ne pourrons plus ouvrir nos fenêtres, nous ne pourrons plus prendre l'apéro entre amis sur nos terrasses, nos maisons seront décotées, notre santé altérée....
116	26/03/2025	08:16	Opposition au survol de Saint-Philbert-de-Grand-Lieu – Consultation publique PPBE Nantes-Atlantique 2025-2029	Madame, Monsieur, Dans le cadre de la consultation publique sur le Plan de Prévention du Bruit dans l'Environnement (PPBE) 2025-2029 de l'aéroport de Nantes-Atlantique, je souhaite exprimer mon opposition ferme au survol de la commune de Saint-Philbert-de-Grand-Lieu par les aéronefs. Il est primordial de protéger Saint-Philbert-de-Grand-Lieu du bruit des avions. Les dernières expérimentations de trajectoires ont été catastrophiques pour la faune, notamment les oiseaux. J'ai personnellement observé une diminution drastique, voire l'absence totale, de nombreuses espèces pourtant bien implantées depuis des années. Cette disparition coïncide avec les mois d'expérimentation du survol de la commune, ce qui démontre un impact direct sur l'équilibre de notre écosystème. Saint-Philbert-de-Grand-Lieu est située à proximité de la réserve naturelle du lac de Grand-Lieu, un site d'exception bénéficiant d'une protection particulière en raison de son importance écologique. Le survol de cette zone constitue une menace grave pour cette biodiversité unique, déjà fragilisée par d'autres pressions environnementales. Le bruit généré par le passage des avions est violent, soutenu et particulièrement désagréable, rompant brutalement le silence paisible de notre ville. La fréquence élevée des survols a un impact majeur non seulement sur le quotidien des habitants, mais aussi sur l'ensemble de la faune, qui ne peut s'en protéger par aucun moyen. De plus, les nuisances sonores nocturnes affectent gravement la qualité du sommeil des riverains et, à long terme, leur santé. Bien que le PPBE prévoit une réduction progressive du nombre de personnes exposées aux nuisances sonores, cela ne doit pas se faire au détriment de communes jusqu'alors préservées. Il est inacceptable de déplacer le problème vers de nouveaux territoires sous prétexte d'une simple redistribution des nuisances. Ainsi, je demande instamment que des mesures soient prises pour : - Interdire le survol de Saint-Philbert-de-Grand-Lieu,

				afin de préserver la qualité de vie de ses habitants et la biodiversité locale. - Renforcer les restrictions de vol de nuit, pour limiter l'impact des nuisances sonores sur la santé des riverains. - Préserver la réserve naturelle du lac de Grand-Lieu, en excluant toute trajectoire d'aviation au-dessus de cette zone fragile. J'espère que ces préoccupations seront prises en compte dans les décisions à venir. Je vous prie d'agréer, Madame, Monsieur, l'expression de mes salutations distinguées.
117	26/03/2025	08:51	Pourquoi impacter une commune Natura 2000 ?	Bonjour, Je vis sur la Commune de Saint Philbert de Grand Lieu. Sur cette commune se trouve le plus grand lac de plaine d'hiver d'Europe. C'est un site Natura 2000, une ZNIEFF, un parc naturel protégé pour la biodiversité qu'il habite, notamment en matière d'oiseaux. Ces oiseaux parcourent la Ville le jour, on les retrouve dans les champs, dans les parcs... Pourquoi impacter une commune riche d'une telle faune/faure avec le bruit qui nuit aux oiseaux ? Comment est-il possible qu'avec le niveau de protection environnemental, qui impacte fortement tous les habitants et porteur de projet de la Ville, il soit même possible d'envisager un tel impact aérien ? Visiblement le respect du droit environnemental ne concerne pas l'Etat.
118	26/03/2025	10:39	modification couloir	Bonjour J'apprends que le couloir d'atterrissage face au sud serait modifié de 200m vers le nord. J'apprends également que ce nouveau couloir n'est pas diffusé à la population. Nous sommes donc consultés sur le nouveau plan de prévention du bruit, avec cette modification de couloir dont nous ne pouvons rien savoir. Et 200m de modification ce n'est pas anodin surtout pour les habitants de Nantes dont je fais partie, quand on sait qu' il avait été envisagé de rallonger la piste pour gagner 75 m de hauteur.... Je m'inscris donc en opposition avec ce nouveau plan dont les informations divulguées sont à priori volontairement parcellaires!
119	26/03/2025	10:51	Contre le projet de Plan de Prévention du Bruit dans l'Environnement (PPBE) pour l'aéroport de Nantes-Atlantique	Madame, Monsieur, Je souhaite exprimer mon opposition au projet de Plan de Prévention du Bruit dans l'Environnement (PPBE) pour l'aéroport de Nantes-Atlantique pour les raisons suivantes : Insuffisance des mesures proposées : Le PPBE semble se contenter de recenser des actions sans garantir une réduction significative des nuisances sonores. Il est crucial de mettre en place des mesures concrètes et efficaces pour protéger la santé des riverains. Impact sur la santé publique : Les niveaux de bruit générés par les activités aériennes peuvent avoir des effets néfastes sur la santé des habitants, notamment en perturbant leur sommeil et en augmentant le stress. Le PPBE doit impérativement inclure des actions visant à réduire ces impacts. Manque de transparence : Les informations fournies sur les actions mises en œuvre ces dix dernières années et celles prévues pour la période 2025-2029 manquent de clarté. Les citoyens doivent être pleinement informés des mesures envisagées et de leur efficacité potentielle. Participation insuffisante des riverains : La consultation publique est une étape importante, mais elle doit être complétée par une véritable implication des riverains dans l'élaboration et le suivi des actions. Leur expérience et leurs préoccupations doivent être prises en compte de manière plus significative. Absence de solutions innovantes : Le PPBE devrait explorer des solutions innovantes et durables pour réduire le bruit, comme l'optimisation des trajectoires de vol ou l'utilisation de technologies d'insonorisation avancées. Je vous demande donc de revoir ce projet en profondeur, en intégrant des mesures plus ambitieuses et en associant davantage les riverains au processus. La qualité de vie et la santé des habitants doivent être au cœur de ce plan. Je vous remercie de votre attention et reste à votre disposition pour toute discussion complémentaire. Cordialement,

120	26/03/2025	11:46	Mon avis sur le projet de PPBE Nantes-Atlantique	<p>Le texte du projet est très détaillé et très technique, pas toujours compréhensible pour un public non spécialisé. Il y a de réels efforts pour limiter les nuisances sonores, à des degrés divers selon les compagnies. Habitant près du lycée Clémenceau, juste sous la ligne des avions en phase d'atterrissage, je dois supporter environ 200 passages d'avions par jour, en moyenne toutes les trois minutes : c'est pénible, même si je ne suis pas dans la zone d'étude des nuisances sonores. Si le couvre-feu reste de 0h à 6 h, je demande que le nombre de vols soit limité le soir, entre 22 h et 24h, et le matin, entre 6 h et 7h. De plus, je souhaite que le nombre total des vols sur une année soit plafonné, pour limiter à la fois les nuisances sonores et les émissions de gaz à effet de serre. Les compagnies aériennes doivent prendre une part plus grande dans la lutte contre le dérèglement climatique.</p>
121	26/03/2025	12:22	Modification des trajectoires d'atterrissage et de décollage	<p>Bonjour, comment peut on avoir laissé s'étendre les villes (Et donc les habitants) sous les trajectoires actuelles et historique des avions? Comment peut on aujourd'hui venir avec des chiffres de personnes impactées par ces bruits qui n'existeraient pas si tous ces permis n'avait pas été autorisés ? Comment peut on demander au simple citoyen qui n'a rien demandé à personne d'assumer les 'erreurs' des autres? Le cas échéant, qui paiera pour la perte de valeur des biens nouvellement impactés par ces modifications et combien ? Ces trajectoires ne doivent pas être modifiées car 100% des personnes qui se sont installées là où elles sont l'ont fait en connaissance de cause. Ceux qui sont aux calme comme ceux qui sont sous les avions.</p>
122	26/03/2025	13:48	Nantes Métropole - Courrier signé des 24 Maires	<p>Monsieur le Préfet, Comme vous le savez, la prise en compte de la santé des populations et la préservation de l'environnement font partie de nos préoccupations majeures. Ces enjeux sont au oeur du socle commun qui nous réunit autour de la nécessaire modernisation de la plateforme aéroportuaire. Le projet de Plan de Protection du Bruit dans l'Environnement (PPBE) de Nantes-Atlantique et les Cartes Stratégiques de Bruit qui lui sont associées, présentés à l'avis de la Commission Consultative de l'Environnement (CCE) le 19 décembre 2024 ont recueilli l'abstention des représentants de Nantes Métropole. Cette abstention acte un certain nombre d'avancées et porte l'espoir d'amélioration du plan d'actions. Dans le cadre de la consultation publique en cours, nous souhaitons par la présente préciser notre position sur deux points majeurs. Sur la méthode, nous regrettons l'absence de Cartes Stratégiques de Bruit (CSB) produites en amont de la démarche ce qui nous a privé de la situation de référence (trafic de l'année n-1) permettant d'identifier les mesures à prendre dans le cadre du PPBE. Concernant l'élaboration de ces cartes, nous ne disposons pas des hypothèses de trafic qui ont permis leur modélisation et réitérons notre demande de disposer des caractéristiques acoustiques des aéronefs simulées. L'évolution des flottes des compagnies aériennes constitue en effet une large part des actions retenues à ce jour dans ce PPBE. En l'absence de diagnostic réellement partagé il ne nous semble pas possible de construire un Plan d'actions qui réponde aux besoins du territoire et de ses habitants. Sur le fond, tout en reconnaissant les efforts proposés par les compagnies aériennes pour moderniser leurs flottes et établir des programmations visant à réduire les manquements au respect du couvre-feu, nous regrettons le manque d'ambition de ce PPBE et vous proposons de le compléter. Le socle commun porté par les 24 Maires de la Métropole guide ces propositions. Nous réitérons la demande de réaliser une Étude d'Impact selon l'Approche Équilibrée pour évaluer l'efficacité de nouvelles mesures de restriction et de protection (volume de protection environnementale, affectation des flottes sur les plages horaires critiques, encadrement et dimensionnement du trafic – vols – passagers, etc.) ainsi que nous l'avons inscrit dans notre socle commun (mesure 3.3). Nous souhaitons que cette démarche coconstruite puisse être engagée sans délai en s'appuyant sur l'évaluation et le bilan des effets socio-économiques et en termes de santé publique, des mesures de restriction déjà adoptées. Tel était l'engagement du Ministre</p>

				Clément BEAUNE, dans son courrier du 12 octobre 2023, pourtant, à ce stade aucune évaluation en ce sens ne nous a été présentée. Nous souhaitons également comme cela a été évoqué dans les différentes instances, et dans notre socle commun, que le PPBE intègre la prise en compte de l'indicateur de bruit certifié pour les aéronefs volant aux plages horaires proches du couvre-feu en vigueur. Votre collègue, Préfet du Val d'Oise, vient de proposer le renforcement de cette disposition en vigueur à Roissy Charles De Gaulle dans le cadre de l'EIAE en cours sur cet aéroport. Il nous apparaît également souhaitable que le Plan de Protection de l'Atmosphère Nantes – Saint-Nazaire en cours d'élaboration, ne limite pas son ambition, aux co- bénéfiques du PPBE. Il y a en effet lieu de programmer des actions spécifiques permettant d'améliorer la qualité de l'air en lien avec l'activité aéroportuaire. Dans l'attente de la prise en compte de nos observations, nous considérons en conclusion que le projet de PPBE 2025-2029 ne peut en l'état satisfaire l'ensemble de nos attentes. Une réponse précise et argumentée avant le 30 avril serait de nature à nous rassurer. Veuillez agréer, Monsieur le Préfet, l'expression de notre considération distinguée.
123	26/03/2025	14:41	Mme	Je suis habitant de Saint Philbert de Grand Lieu et je souhaite que la ville, conformément à la directive européenne, soient inscrite en zone calme dans le nouveau PPBE. Nous ne voulons NI nouvelle expérimentation, NI nouveau couloir aérien. L'expérimentation de 2022 a démontré qu'il n'était pas possible de déplacer/étaler les nuisances de la Chevrolière vers Saint Philbert de Grand Lieu.
124	26/03/2025	18:05	Et la circulation routière ???	Bonjour, Plus de 6 millions de passagers, soit plus de 2 millions de voitures en passage à proximité à minima. Si l'impact du bruits, de la pollution de l'air est incontestablement lié aux avions, qu'en est-il de l'impact de la voiture dans l'environnement proche ? Aucun projet connu des approches de l'aéroport, des villages traversés dès 3h du matin ! Les parkings 'sauvages' qui génèrent un aller retour supplémentaire (dépose/repose). Ce projet est TRES incomplet.
125	26/03/2025	19:32	X	Bonjour, Les marais de L'Erdre sont des espaces protégés. <a href="https://www.natura2000.fr/site-natura/marais-erdre">https://www.natura2000.fr/site-natura/marais-erdre</a> Suis étonnée que des avions puissent survoler l'Erdre entre Nantes et La Chapelle-sur-Erdre. A quelle altitude ont-ils le droit de voler avant/après La Chapelle ? Je doute qu'ils puissent faire des piqués en arrivant en zone urbaine.
126	26/03/2025	21:52	Aéroport Nantes	Aucune pertinence Toujours autant de nuisances sonores pour les personnes habitantes des Couets Bouguenais
127	27/03/2025	06:30	X	J'habite Saint-Philbert-de-Grand-Lieu, j'exige que la commune soit, conformément à la directive européenne, inscrite en zone calme dans le nouveau PPBE. Je ne veux pas de nouvelle expérimentation, et encore moins la création de nouveaux couloirs aériens sur ma commune. L'expérimentation de 2022 a en prouvé qu'il était impossible de déplacer ou d'étaler les nuisances de la Chevrolière vers Saint-Philbert-de-Grand-Lieu. Vouloir déplacer ces nuisances chez ses voisins en dis long sur la citoyenneté et le vivre-ensemble du maire de la Chevrolière...

128	27/03/2025	07:10	Nuisances aéroport Nantes	Il faudrait limiter le développement du transport aérien ! Réduire les vols low cost pour limiter la pollution et le bruit ! Stop aux vols inutiles
129	27/03/2025	09:50	Avis favorable	Je suis en accord avec ce projet de plan. En effet, les bruits dans les alentours de l'aérodrome de Nantes-Atlantique sont nocifs et altèrent les usagers qui sont aux alentours de cet environnement. Il faut donc préserver le public concerné par les bruits.
130	27/03/2025	10:06	Non au changement de trajectoire	Bonjour On a construit sur st philbert pour être au calme Les gens qui ont choisi la chevroliere l ont fait en connaissance de causes
131	27/03/2025	10:12	Bruit sur la commune de St Philbert de Grand lieu	Bonjour , Habitante de st Philbert de Grand lieu depuis 2011 , je n'ai jamais été dérangé par le bruit des avions ayant le couloir d atterrissage depuis des années mais sans trop de gêne . En 2022 , je déménage a 500m toujours sur la même orientation Couloir atterrissage non gênant . Mais surprise en septembre 2022 me voilà avec des décollage au dessus de la maison . Horreur , la journée le soir et le pire c'est les décollages du matin a 6h du matin . Toute la semaine et le week end. L avantage plus besoin de réveil mais cela est il normal d'être autant impacté surtout que l achat de notre maison a été faite en février 2022 et septembre 2022 voilà des vols et des vols ..
132	27/03/2025	10:13	NON au survol de st philbert de grand Lieu	depuis qu'une expérimentation a été faite, nous subissons plus de nuisances. Cela n'est pas acceptable. Le maire de la chevrolière a milité pour garder cet aéroport et veut nous en reverser les nuisances. nous avons choisit la campagne et ses inconvénients en terme d'emploi pour la tranquillité. Merci de la respecter. Nous avons payé un référendum à l'époque et avons voté oui à notre dame des landes. Faut il que nous appelions les zadistes pour qu'ils viennent habiter à st aignan pour conserver la paix chez nous? Vous avez prévu de ne pas impacter de nouvelles populations alors merci de respecter ce point
133	27/03/2025	10:14	Opposition	Bonjour, Je m'oppose a ce projet qui survol saint philbert de grand lieux et provoque beaucoup de nuisance. Cordialement
134	27/03/2025	10:33	X	Je m oppose au couloir aérien sur saint Philbert de Grand lieu J y habite depuis plus de 10 ans et je ne comprends pas ce changement de couloir. Pourquoi un tel changement ???
135	27/03/2025	10:46	Madame	Je m'oppose catégoriquement au ppbe St Philbert de Grand Lieu ne doit pas devenir une nouvelle zone avec des nuisances des avions

136	27/03/2025	10:50	Monsieur	Il est hors de question que la commune de St Philbert de Grand Lieu soit soumise à des nuisances sonores liées à des nouveaux couloirs aériens ou expérimentations. Ma commune doit rester un havre de paix où il fait bon vivre.
137	27/03/2025	10:52	Monsieur	Saint Philbert de Grand Lieu est une commune paisible et calme. Elle ne doit pas devenir une commune avec des nuisances sonores. Je m'oppose au PPBE.
138	27/03/2025	10:52	Témoignage nuisances	En tant qu'habitant de St Philbert de Grand Lieu, je ne souhaite pas de développement de cet aéroport car je subis les nuisances à l'atterrissage par le sud et le flux d'avions a considérablement augmenté ces derniers mois avec un trafic important en soirée et des avions passant plus bas qu'avant.
139	27/03/2025	10:58	Saint Philbert de Grand Lieu = Zone Calme	Bonjour, Je suis habitante de St Philbert de Grand Lieu depuis 2008, j'y vis avec mon mari et mes 3 enfants. Nous avons vécu un enfer lors de l'expérimentation 2022 avec les multiples passages d'avions au dessus de notre maison. Nous n'étions ' normalement' pas dans le couloir de l'expérimentation, mais ce fut le cas. Avec des avions qui nous réveillaient tard dans la nuit ou tôt le matin. Sans parler de tous les passages dans la journée. Pollution sonore + pollution tout court ( dépôt noir sur notre terrasse et mobilier de jardin). Je demande que Saint Philbert de Grand Lieu soit, conformément à la directive européenne, inscrite en zone CALME du prochain PPBE. Je ne souhaite surtout pas de nouvelle expérimentation, ni de création de nouveaux couloirs aériens. Les nuisances ne doivent pas arriver sur St Philbert de Grand Lieu qui est commune grandissante, en bord du lac de grand lieu et qui accueille de nombreux écoliers et bientôt des lycéens. Que nous quiétude continue dans la belle commune de St Philbert de Grand Lieu. Merci,
140	27/03/2025	11:20	Stop	NON À LA SURVOLÉ DE SAINT PHILBERT DE GRAND LIEU
141	27/03/2025	11:22	Survol La Chevrolière	Habitante du bourg de La Chevrolière, je ne comprends pas que le bourg soit impacté par le décollage des avions par le sud, sachant qu'il existe des alternatives pour contourner le bourg en impactant moins de populations. Une minorité d'habitants de St-Philbert de Grand lieu se plaignent alors que les écoles et les crèches de La Chevrolière sont concernées, de plus si le trafic doit augmenté... Pourquoi pas développer l'aéroport de Rennes? Très peu de vols pour cet aéroport alors tous les bretons viennent prendre l'avion à Nantes, aéroport qui est saturé... NDDL ne s'est pas concrétisé mais ce n'est pas à Nantes de récupérer tous le trafic....
142	27/03/2025	11:22	Non au couloir aérien au-dessus de Saint Philbert de Grand Lieu	Bonjour, Depuis quelques années, les avions se font de plus en plus nombreux à polluer notre ciel et la tranquillité de notre petite commune de presque 10000 habitants de par la déviation des couloirs aériens ne tenant même pas compte de l'environnement protégé (faune et flore - lac de grand lieu, etc....) Les avions volent bas - on peut parfois y voir le nom de la compagnie parfois et font un bruit détonant ! Très tôt le matin et parfois tard le soir, on peut entendre comme un orage déchirer notre ciel. Plutôt que de voir

				<p>si grand, la solution serait tout simplement de diminuer le nombre de vols, de limiter le nombre de passagers, de proposer d'autres modes de transport plus écologiques. A quoi sert toute la politique engagée par notre gouvernement pour diminuer la pollution de l'air, des nuisances sonores, une protection de l'environnement si c'est pour augmenter le nombre de vols par jour, d'augmenter un trafic aérien ? J'en viens à penser que tout cet argent dépensé pour la protection de l'environnement est du gaspillage inutile si c'est pour profiter aux plus grands groupes qui eux se fichent des conséquences de leurs actes ! St Philbert de Grand Lieu, petite commune dans laquelle ma famille s'est installée il y a une vingtaine d'années pour sa tranquillité et sa proximité des grands axes routiers voit son environnement évoluer dans de bien mauvaises conditions avec ces nuisances sonores venant polluer sa tranquillité et l'air que nous respirons tous. Je suis en colère pour ces propositions incohérentes et non conformes aux souhaits des habitants des communes ne supportant plus les nuisances sonores liées aux trafics aériens de plus en plus importants. Arrêtez-diminuez les vols pour ne pas rajouter de couloirs aériens ! Les citoyens feront sans car ils savent que leur environnement est précieux et en danger. Merci de prendre en considération mon désaccord quant aux survols de Saint Philbert de Grand Lieu et notamment au nouveau PPBE 2025-2029 menaçant notre commune par l'ouverture d'un nouveau couloir aérien. Cordialement.</p>
143	27/03/2025	11:39	Modifications couloirs aériens	<p>Nous habitons à Saint-Philbert de Grand Lieu et nous avons déjà subi l'expérimentation de 2022 qui concernait la modification de la trajectoire au décollage vers le sud. Pendant de nombreux jours, nous avons été réveillés à 6h00 pour les premiers décollages. Nous avons du souffrir de cette situation tout au long de trop nombreuses journées, jusqu'au soir, très tard. Jusqu'à présent, la ville de Saint-Philbert était préservée et il nous semble inadmissible de répartir les nuisances sonores sur des communes qui n'ont rien demandé. Sauf peut-être un déplacement de l'aéroport par un vote démocratique... Le fichier de 180 pages a beau nous expliquer une réduction de bruit des avions, un couvre-feu mieux respecté, entre autres, il reste que des survols aériens restent une nuisance exceptionnelle et insupportable pour des habitants habitués au calme de la campagne. J'espère que nous ne servirons pas de cobayes comme en 2022 où l'expérimentation devait engendrer des nuisances réduites pour une faible partie de la population, ce qui n'avait d'ailleurs pas été le cas vu la forte mobilisation des habitants de la commune de Saint-Philbert de Grand Lieu.</p>
144	27/03/2025	11:51	Mr	Je suis contre
145	27/03/2025	11:59	Contre le passage des avions sur St Philbert de Grand lieu	<p>Bonjour, Nous avons acheté notre maison en décembre 2020, sur l'acte de vente il est bien spécifié que les avions ne survolent pas notre maison. C'était aussi un des critères lors de l'achat de notre maison qu'aucun avion ne la survole. Nous ne souhaitons pas subir cette modification. Nous avons actuellement la tranquillité et souhaitons la garder. Merci de prendre en compte ce commentaire. Cordialement</p>
146	27/03/2025	12:23	Bruit au dessous de Trentemoult	<p>Le passage des avions au dessus du village de Trentemoult (petit mais très dense en population) constitue une nuisance sonore forte, nous obligeant à cesser les conversations au passage de chaque avion lorsque nous sommes dans les jardins, etc</p>

147	27/03/2025	12:48	La totalité de l'exposition au bruit des populations n'est pas prise en compte ?	Nous sommes exposés au bruit venant de l'aéroport et aussi au bruit venant de l'agglomération qui est proche. C'est donc un cumul de bruits qui est vécu par la population et le constat du bruit total supporté doit être pris en compte dans les cartographies du bruit pour pouvoir évaluer les nuisances subies. Or les cartographies présentées ne semblent 'axées' que sur les seuls bruits de l'aéroport. En particulier les bruits additionnels venant des grandes voies de circulation automobile n'apparaissent pas ici. Quelle en est l'explication? Je souhaite qu'une station de mesure de bruit soit mise en place dans la rue du Moulin Laheux à Bouguenais afin d'avoir une mesure exacte des nuisances subies, aéroport, périphérique, route de Pornic. Merci!
148	27/03/2025	13:16	Survol de la commune de St Philbert	Non au survol de cette commune à partir de 2027, il y a sûrement d'autres options que le survol d'une ville calme dite 'la ville des oiseaux'. Le développement de cette ville en dépend. Il est grand temps de penser aux habitants avant les profits
149	27/03/2025	13:29	PPBE survol Sorinieres	Notre habitation est située vers la rue de l'Ilette, sous un couloir aérien au décollage vers Les Couets. Nous sommes impactés par les nuisances sonores de 6 heures du matin à minuit depuis 2018. Le trafic aérien nous impose des nuits très courtes (24h - 6h). 6 heures de sommeil c'est largement insuffisant, surtout pour les enfants. L'OMS recommande 8 heures minimum de sommeil. Pourquoi notre démocratie si évoluée et pointilleuse sur la législation et les recommandations, passe-t-elle outre ces recommandations? La santé des habitants est donc sacrifiée sur l'autel du profit des compagnies low cost et pour satisfaire le bon plaisir des happy few qui vont passer quelques jours au soleil. En contrepartie, nos enfants souffrent et nous sommes amenés à payer, sans aucune aide financière, des séances de psychomotricité et autres spécialités pour traiter des troubles de nos enfants liés au manque de sommeil. C'est une profonde injustice. De plus, notre commune Les Sorinieres, n'est pas intégrée dans le PEB. Donc nous ne pouvons bénéficier d'aucune aide financière pour améliorer l'isolation phonique de nos habitations. Deuxième injustice: on est contraint de subir, de se priver...un pur scandale. Quand est-ce qu'on va prendre en compte des demandes légitimes de citoyens ordinaires qui demandent qu'on respecte leur droit à vivre en bonne santé?
150	27/03/2025	13:50	Transparence et réalisme	Je souhaite la mise en place d'une communication à grande échelle et claire du nombre d'infractions au couvre-feu par les différentes compagnies aériennes assorties des montants des amendes payées (et non pas simplement dues) par celles-ci. Je souhaite le rééquilibrage du trafic aérien entre les aéroports de Nantes et de Rennes, car la montée prévue de trafic sur l'aéroport de Nantes n'est tout simplement pas compatible avec les recommandations de santé publique en termes de nuisances sonores.
151	27/03/2025	13:52	Non aux nuisances	Bonjour, non aux nuisances sonores et visuelles. D'autres solutions existent pourquoi ne pas les exploiter. Merci
152	27/03/2025	14:43	Trop de bruit au dessus du jardin des plantes	Nous avons peu de lieu nature en centre ville. S'aérer, observer la nature auprès des arbres loin du tumulte de la ville, écouter les oiseaux, En ça le jardin des plantes est une chance. Un petit coin pour souffler, se ressourcer. Les jours où les avions passent au dessus, nous perdons ce coin de ressourcement. Le bruit des avions est assourdissant. On doit arrêter les discussions, tellement le bruit des moteurs couvrent tous les autres sons. Ne laissez plus les avions survoler notre quartier et polluer notre qualité sonore &#128591; Merci à vous pour votre écoute.

153	27/03/2025	15:07	Retour au calme	Bonjour Pourquoi un changement depuis 2022 et cela devient de pire en pire ? Pourquoi déplacer les avions sur des zones qui étaient calmes ? Des aides sont ils prévus pour des naissances ? Naissances = dépréciation des biens immobiliers. ...
154	27/03/2025	16:06	Pas d'accord avec le discours du PPBE ... la réduction des nuisances doit être l'objectif prioritaire	- Le PPBE vise à démontrer que les nuisances ne concernent qu'une population réduite et que des actions sont possibles pour réduire ces nuisances dans les 5 ans y compris dans un contexte de développement de l'activité aéroportuaire, 60000 vols en 2030 ... - Le riverain de Bouguenais que je suis constate que les nuisances sont principalement proportionnelles au nombre d'avions qui me survolent où que je sois y compris à Nantes - Par conséquent, au nom du principe de précaution, il convient de ne prendre aucun risque et de stopper immédiatement la croissance de la plateforme aéroportuaire pour ne pas dégrader davantage la situation de la population survolée - Les réductions des nuisances qui seront obtenues grâce à l'évolution des avions et des pratiques permettront de soulager les populations survolées (qui auraient déjà du être débarrassées de ces nuisances en 2017) - Les hypothèses de développement de l'aéroport du 'Grand Ouest' ne sont pas celles souhaitées par la population de l'agglomération et du département cf courrier des maires de la Métropole de Nantes qui fixe un plafond de 56000 vols annuels maximum - La multiplication des vols vacances à partir de Nantes n'a pas d'intérêt majeur compte tenu de l'existence de plusieurs plateformes moins contraintes par les nuisances dans l'Ouest excepté d'augmenter les bénéfices du concessionnaire et des compagnies aériennes - La nécessité de modifier les comportements et la consommation pour réduire les impacts environnementaux cf transition écologique n'est à ce jour pas compatible avec des ambitions de développement du trafic aérien. Quelle est la règle politique svp cf Mr le Président, Mr le Premier Ministre, Mr le Ministre des Transports, Mr le Préfet, Mesdames, Messieurs les élus locaux?
155	27/03/2025	16:29	Bruit	Bonjour, la vie était devenue impossible en effet a partir de 6h du matin (tout les jours) les murs tremblais et ensuite a un rythme très soutenue jusque tard dans la nuit habitant de 20 ans j espère conserve mon calme.
156	27/03/2025	16:31	Vers davantage d'injustices et d'inégalités dans l'agglomération nantaise entre les non-survolés et les sacrifiés ...?	- Le PPBE évalue à 9000 le nombre de personnes fortement gênées par les nuisances aéroportuaires, chiffre tendant à se réduire (un peu) au fil des ans et des mesures de réduction du bruit (jusqu'au jour de l'avion silencieux ..., c'est pas du 'trumpisme' même si c'est de la même veine) - D'autres évaluent ce nombre à 100000 personnes - Je propose d'ajouter aux dispositifs de mesure des nuisances un sondage des riverains de l'aéroport sur leur perception du bruit pour départager ces chiffres - Je suggère que les élus locaux tirent les conclusions des cartographies des nuisances sonores et ferment au bétonnage les zones impactées - Dans l'avenir sont prévues des zones calmes et des zones 'pas calmes' du point de vue du survol aérien, avec un resserrement des couloirs de circulation qui sera permis par les nouveaux moyens de guidage des avions. Ainsi il y aura les veinards d'un côté et les sacrifiés de l'autre. Ceci n'étant pas admissible en république égalitaire, qui seront les sacrifiés et comment leur situation sera-t-elle compensée svp?

157	27/03/2025	16:58	Plafonner le nombre de passagers	Vous voulez laisser l'aéroport ? Ici la seule solution est de plafonner le nombre de passagers comme l'avait recommandé la DGAC lorsque l'état voulait le transfert de notre dame des Landes : plafonner à 5 millions de passagers.
158	27/03/2025	17:24	AVIS DEFAVORABLE AU PROJET PPBE ET LE NOUVEAU COULOIR AERIEN AU DESSUS DE SAINT PHILBERT DE GRAND LIEU	Concernant l'éventuel d'un nouveau couloir aérien au-dessus de Saint Philbert de Grand Lieu en 2027 et le Projet de Prévention du Bruit de l'Environnement (PPBE) 2025-2029 qui menace directement notre commune, en tant qu'habitant de la commune de Saint Philbert de Grand Lieu, je m'oppose fermement à ce projet et je soutien le Maire et le Conseil Municipal qui s'opposent à toute expérimentation impactant la population. Je demande explicitement que la ville de St Philbert de Grand lieu passe en ' zone calme'.
159	27/03/2025	17:29	Non au nouveau PPBE	Bonjour, Je n'approuve pas le nouveau PPBE. Nous avons très mal vécu le test de 2022 et ne voulons pas revivre cela. Nous demandons que St. Philbert devienne une zone calme et ne subisse pas de nouvelles nuisances. Le bourg de la Chevroliere ne veut plus de couloir aérien au dessus de l'église et essaye de nous envoyé leur problème. Merci de faire également en sorte que les avions ne passe plus au nord de St.Philbert car nous subissons des nuisances que nous ne connaissions pas avant. Les phi libertins risquent de se lasser et de réagir. Merci de prendre en compte ma demande.
160	27/03/2025	17:31	Non au survol de St Philbert	Non à une nouvelle expérimentation comme en 2022. Saint Philbert de Grand lieu doit devenir une zone calme surtout avec l'ouverture prochaine du lycée
161	27/03/2025	18:19	Passages sur Saint-Philbert-de-Grand-Lieu	Bonjour, Je suis habitant de Saint-Philbert-de-Grand-Lieu depuis 25 ans, et j'y ai toujours apprécié son calme et son agréable cadre de vie. La modification des couloirs aériens va bouleverser la vie des habitants au quotidien, nous en avons eu la preuve avec la première expérimentation il y a quelques mois, avec des nuisances sonores insupportables, toutes les 5 à 10 minutes. Je m'oppose donc farouchement à des passages d'avions plus fréquents au-dessus de ma commune. Je souhaite y vivre, comme aujourd'hui, dans le calme et la tranquillité.
162	27/03/2025	18:43	Contribution MEDEF Pays de la Loire et MEDEF Loire Atlantique	Contribution du MEDEF Pays de la Loire et du MEDEF Loire-Atlantique au Plan de Prévention du Bruit dans l'Environnement (PPBE) 2025-2029 – Aéroport de Nantes-Atlantique Le développement maîtrisé de l'aéroport de Nantes-Atlantique est un levier incontournable pour l'attractivité, la mobilité et la compétitivité de notre territoire. Le MEDEF Pays de la Loire et le MEDEF Loire-Atlantique souhaitent, à travers cette contribution, réaffirmer leur engagement en faveur d'un développement responsable, équilibré et concerté de l'aéroport de Nantes-Atlantique, infrastructure stratégique pour l'avenir économique de notre territoire. L'aéroport de Nantes-Atlantique constitue bien plus qu'un simple équipement de transport. Il est un vecteur de mobilité, de rayonnement économique et d'attractivité territoriale, indispensable au développement des entreprises, au dynamisme touristique, à la mobilité des talents, à la continuité familiale et aux échanges internationaux. L'étude réalisée par le cabinet Utopies pour VINCI Airports sur les données de 2019 est explicite : 27 100 emplois soutenus en France, dont 16 600 dans les Pays de la Loire et 13 250 en Loire-Atlantique, 1,5 milliard d'euros de PIB généré, dont 0,9 Md€ dans la région et 0,7 Md€ dans le département, 3 250 emplois directs sur la plateforme et 560 M€ de retombées touristiques. Ces chiffres illustrent la place centrale qu'occupe Nantes-Atlantique dans l'écosystème économique du Grand Ouest. Nous saluons la démarche du PPBE 2025-2029 qui s'inscrit

				<p>dans le cadre de l'approche équilibrée conciliant ainsi impératifs économiques et réduction des nuisances sonores, en cohérence avec le règlement européen (UE) n°598/2014, puisqu'articulée autour de quatre piliers : réduction du bruit à la source, aménagement du territoire, optimisation des procédures de vol et en dernier recours, restrictions d'exploitation. Les efforts engagés par les compagnies, l'État, le gestionnaire et les collectivités ont d'ores et déjà permis des résultats tangibles : - Réduction de 86 % des mouvements de nuit entre 2019 et 2024 : passant de 28 pour 1 000 avant le couvre-feu à moins de 4 pour 1 000 en 2024. - Baisse significative de l'exposition au bruit : le périmètre des nuisances sonores s'est contracté : baisse de 23 à 20 km<sup>2</sup> des courbes Lden, réduction de 7 004 à 3 975 logements exposés à un bruit ≥ 55 dB, et de 13 100 à 8 899 personnes concernées, - Poursuite du soutien à l'insonorisation des logements et établissements publics, - Déploiement de nouvelles procédures de vol à moindre bruit et l'introduction d'approches satellitaires, - Engagement des compagnies à renouveler leurs flottes (Air Transat, easyJet, Volotea...). Ces résultats démontrent que les trois premiers piliers sont pleinement mobilisés. Ils doivent être poursuivis et amplifiés avant d'envisager toute mesure de restriction qui compromettraient la performance et la résilience de la plateforme, essentielle aux flux économiques et humains de notre région. Nous rappelons que l'objectif de l'approche équilibrée est de réduire le bruit, pas l'activité économique. Des restrictions trop hâtives ou excessives risqueraient de pénaliser les compagnies basées localement qui investissent déjà dans des avions moins bruyants, d'affaiblir la compétitivité de l'aéroport face à d'autres plateformes européennes ... Le maintien de l'aéroport sur son site actuel pour encore au moins 15 ans appelle une planification cohérente à horizon 2040. Les projections actuelles, limitées à 2029, ne permettent pas d'anticiper suffisamment les enjeux de capacité, d'impact environnemental et de transformation du secteur. Nous pensons qu'il serait plus pertinent d'envisager un élargissement des scénarios de trafic à 15-20 ans, en cohérence avec les tendances démographiques et économiques et qui permettrait une meilleure lisibilité pour les entreprises et les collectivités dans leurs décisions d'investissement et la prise en compte des dynamiques de réduction du bruit à venir, liées à l'évolution des technologies et des usages. En conclusion Le MEDEF Pays de la Loire et le MEDEF Loire-Atlantique soutiennent une transition progressive, concertée et techniquement réaliste vers un aéroport plus respectueux de son environnement. Nous appelons à préserver l'équilibre fragile entre attractivité et acceptabilité, en s'appuyant sur les avancées déjà réalisées et en mobilisant tous les leviers disponibles. L'enjeu est double : protéger les riverains, tout en préservant un moteur stratégique de l'économie régionale et un moyen de mobilité indispensable au territoire.</p>
163	27/03/2025	18:49	Opposition aux modifications des plans de vol de l'aéroport de Nantes-Atlantique	<p>Je me permets de vous écrire afin d'exprimer ma vive inquiétude et mon opposition aux éventuelles modifications des plans de vol de l'aéroport de Nantes, qui risquent de faire passer les avions au-dessus de mon domicile. Ces changements auraient des conséquences directes sur ma qualité de vie et celle de mes voisins. L'augmentation du trafic aérien au-dessus de nos habitations porterait atteinte à notre tranquillité, notamment en raison du bruit excessif. Ce sont des paramètres que j'avais pris en compte lors de l'achat de mon terrain en vus d'y construire ma maison il y a plus de 10 ans.</p>
164	27/03/2025	18:53	Test de changement de trajectoire des avions	<p>Nous sommes contre cette phase de test qui impacte beaucoup trop de citoyens et qui a été déjà faite.</p>

165	27/03/2025	19:07	PPBE	Les bruits dès avions percubent ma tranquillité
166	27/03/2025	19:13	Contribution de la ville Rezé	<p>Le projet de PPBE soumis à consultation est insuffisant dans son ambition aux vues de l'importance des risques auxquels sont exposés les riverains de la plateforme. La ville de Rezé souhaite, par le biais de cette contribution, préciser ses attentes quant au contenu du PPBE, afin qu'il réduise effectivement les risques liés à la pollution sonore des avions. Il apparait également absolument nécessaire que les engagements des compagnies aériennes énoncées dans le PPBE se concrétisent réellement et qu'un suivi adéquat de ces actions soit mis en place pour s'en assurer. Sur la forme</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• Au cours de la période de concertation, la DGAC a organisé plusieurs temps d'échange, mais il est regrettable qu'une grande partie des échanges avec les compagnies aériennes ait eu lieu en dehors des instances de discussion prévues à cet effet.</li> <li>• Par ailleurs, le processus d'élaboration des Cartes Stratégiques de Bruit (CSB) est un autre sujet de préoccupation. Il est impossible de produire un plan d'action pertinent sans disposer des éléments de diagnostic apportés par ces cartes de bruit. Le retard dans l'élaboration de ces cartes ainsi que le manque de transparence dans la méthodologie utilisée ne permettent pas d'assurer la fiabilité des données partagées pourtant impérative pour la pertinence du plan d'action.</li> </ul> <p>Sur le fond La ville de Rezé souhaite réitérer les demandes suivantes, proposées dans le cadre de la révision du PPBE, mais non prises en compte dans la version soumise à consultation.</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• P2020-2 – Poursuite de la mise en œuvre du dispositif d'aide à l'insonorisation des riverains et établissements publics basé sur la TNSA. Face au nombre élevé de foyers renonçant à une partie des travaux d'insonorisation à cause d'un reste à charge trop important, nous demandons, afin d'assurer l'efficacité de cette mesure, que cette aide soit adaptée aux moyens financiers des foyers éligibles et révisée à la hausse en cas de reste à charge trop élevé pour les foyers concernés.</li> <li>• P2020-5 – Aide à la revente : Nous souhaitons qu'un bilan de cette aide soit réalisé. Ce bilan permettra d'évaluer son efficacité, d'en tirer des enseignements et de proposer éventuellement un nouveau dispositif plus simple et plus adapté aux besoins des riverains.</li> <li>• PROPOSITION DE NOUVELLE MESURE P – Revoir les foyers éligibles à l'aide à l'insonorisation. De nombreux riverains subissent les nuisances du survol des avions sans pouvoir prétendre à aucune aide car leur logement est en dehors du PGS. Par ailleurs, les premiers bénéficiaires des aides à l'insonorisation bénéficient d'une isolation inférieure à celle proposée aujourd'hui (car la technicité a évolué dans ce domaine). Il apparait nécessaire d'élargir les dispositifs existants à ces riverains ou de penser d'autres dispositifs d'aide afin de répondre à leurs situations particulières.</li> <li>• O2025-02 : Optimisation des profils verticaux des procédures au départ vers le Nord (QFU 03). Comme nous l'avons demandé par deux fois par courrier au représentant de la DGAC en charge de piloter le processus de révision du PPBE, il nous semblerait opportun que les représentants des collectivités concernées, et en premier lieu Rezé, soient associés à cette démarche. Une phrase indiquant que les élus seront associés à cette réflexion en amont de la restitution en CCE devrait être ajoutée.</li> <li>• PROPOSITION DE NOUVELLE MESURE O – Mise en place d'un volume de protection environnemental. Nous demandons à rajouter une phrase sur la possibilité de mettre en place un volume de protection environnemental, qui permet de limiter la dispersion des trajectoires notamment en procédure de décollage 03, en fonction des résultats de l'étude sur la dispersion des décollages vers le nord.</li> <li>• C2020-1 – Etude des impacts environnementaux et sanitaires de Nantes Atlantique. Nous souhaiterions que soient ajoutées les deux</li> </ul>

				<p>mentions suivantes : « Cette étude prendra en compte les derniers éléments de connaissance sur l'impact sanitaire du bruit (notamment l'étude DEBATS). » « Les résultats de cette étude seront utilisés, dans la mesure du possible, dans les études d'impact selon l'approche équilibrée afin de prendre les décisions les plus éclairées possibles sur les nouvelles mesures de restriction éventuelles. » • C2020-3 – Observation du bruit aérien au travers de l'observatoire de Nantes Atlantique. La ville de Rezé a formulé plusieurs demandes afin de mieux comprendre et connaître les effets de la pollution sonore des avions. Il est indiqué une « diffusion ouverte et régulière de données de trajectoires » mais cela reste très général. Nous souhaiterions que soit précisé le cahier des charges de l'OTANA, en mentionnant, entre autres, la production d'une cartographie des trajectoires, d'une cartographie du bruit avec prise en compte des événements sonores extrêmes et la réalisation d'une enquête de gêne sonore. • C2020-5 – Information du public sur l'évolution du bruit : en plus des analyses prévues dans le cadre de cette mesure, il nous semble nécessaire de rendre publiques les données de mesure de bruit, qui ne sont pas accessibles au grand public et aux universitaires, ce qui est dommageable à une meilleure connaissance du bruit aérien. Il serait utile d'ajouter une phrase sur ce sujet porté par AGO. • PROPOSITION DE NOUVELLE MESURE C – Rendre public le suivi des indicateurs du PPBE (notamment du pilier S afin de valoriser les compagnies aériennes les plus volontaristes). Il est fait mention à plusieurs reprises du suivi des indicateurs du PPBE par la CCE. Nous souhaiterions étendre la publicité de ce suivi en partageant ces informations au grand public (via l'OTANA par exemple). • PROPOSITION DE NOUVELLE MESURE R – Réalisation d'une étude d'impact selon l'approche équilibrée. Cette mesure nous semble impérative pour que le PPBE soit réellement un levier de protection des populations. Cette demande, déjà exprimée dans le socle commun métropolitain (mesure 3.3), devrait figurer dans le PPBE, car le ministre des Transports, M. Beaune, s'y était engagé lors de sa venue fin 2023. Par ailleurs, cette mesure figurait dans les premières versions du PPBE et a été supprimée par la suite. La version intitulée : « 2024-11-20 Draft actions PPBE Nantes 2025-2029 tps travail élus.pdf », affichait cette mesure dans le tableau récapitulant les actions à réaliser, p.46.</p>
167	27/03/2025	19:13	SURVOL SAINT PHILBERT DE GRAND LIEU	<p>Bonjour Nous avons choisi d'habiter sur Saint Philbert de part la tranquillité des lieux Vous prenez la décision de modifier le couloir aérien en évitant le survol de La Chevrolière au détriment de Saint Philbert, je trouve cela dommageable ! Nous avons acheter notre maison en connaissance des non nuisances sonores et nous ne comprenons pas pourquoi nous devrions subir tous ses préjudices alors que la très grande partie des habitants de la Chevrolière ont acheté ou loués leur habitation avec l'existence de ce couloir au dessus de chez eux. De plus pour rappel on nous a demandé d'aller aux urnes pour le transfert de cet aéroport hors VIVE la démocratie on donne raison aux zadistes et surtout pas aux honnêtes contribuables que nous sommes !!! Je confirme nous sommes totalement CONTRE ce nouveau couloir aérien !</p>
168	27/03/2025	19:19	Non au survol de Saint Philbert	<p>Bonjour Non au survol de Saint Philbert ! Nous avons acheté notre maison pour la tranquillité des lieux Tout le monde a voté le transfert de l'aéroport ... Vote non respecté ! Maintenant on nous dit on change le couloir pour éviter La Chevrolière... Mais pourquoi ? Les habitants de la Chevrolière ont choisis d'habiter cette commune en connaissance de cause ! Ceux de Saint Philbert pour sa tranquillité !!! NON NON NON au changement de couloir aérien !</p>

169	27/03/2025	19:34	PPBE Nantes Atlantique pour 2025 - 2029	Bonjour, Nous sommes mon épouse et moi-même, propriétaires sur St Philbert de Grand Lieu depuis 1995. Lorsque nous avons pour projet de construire sur cette commune et dans ce village ' chemin de la maison neuve ', nous avons étudié tous les paramètres concernant les commodités pour nous et nos enfants (écoles et arrêts de bus, services de proximité, voisinage et pollutions visuelles et sonores etc...). Cette commune cochoit toutes les cases depuis notre aménagement et jusqu'à ce jour, et nous souhaitons qu'il en soit de même pour les années à venir. L'état à acheté un terrain à Notre Dame des Landes pour y construire un nouvel aéroport il y a de nombreuses années car Nantes Atlantique n'était plus en capacité d'accueillir un flux de passagers grandissant. Suite aux nombreuses manifestations contre cet aéroport de Notre Dame des Landes, l'état à fait un référendum et la population à voter majoritairement pour le nouvel aéroport, à quoi à servi ce référendum car l'avis de la population n'a pas été suivi et le projet abandonné. Aujourd'hui c'est nous riverains de St Philbert de Grand lieu d'en assumer les conséquences et sans nous demander notre avis.... Nous nous opposons fortement et fermement à ces modifications de trajectoires des avions qui viendraient nuire à notre sérénité et notre bien être. Nous nous joignons donc au collectif pour vous manifester notre colère sur ce projet de modification de trajectoires des avions qui passeraient au dessus de notre commune, qui plus est de notre habitation. Nous comptons sur vous pour que notre commune ne subisse pas ces désagréments sonores. Cordialement. Mr et Mme.
170	27/03/2025	19:51	Non	Non au couloir aérien au dessus de Saint Philbert de Grand Lieu !
171	27/03/2025	20:24	Survol de St Philbert de Grand Lieu	Bonjour, Nous sommes très inquiet du projet de renouvellement de la modification des couloirs. Lors des essais, les premiers vols nous réveillaient et les derniers nous empêchait de dormir, rendant notre quotidien insupportable. Merci derniers considérer que transférer la gêne existante vers des espaces jusqu'à ce jour non impactés n'est pas une solution.
172	27/03/2025	20:35	Changement des couloirs aériens	Bonsoir, Je souhaite avec ma participation faire en sorte que les couloirs aériens de survolent pas toute la commune de Saint-Philbert de Grand Lieu et quelle soit en Zone calme. Cordialement
173	27/03/2025	20:55	Survol	NON ET NON au survol sur notre commune
174	27/03/2025	20:56	Survol de St Philbert de Grand lieu	Non aux survols de St Philbert de Grand lieu, menace pour la santé des Philibertins, bruit et pollution. M

175	27/03/2025	21:26	Stop au survol	Stop au nouveau survol des avions au dessus de saint Philbert de grand lieu
176	27/03/2025	21:32	Non au survol des avions sur St philbert de grandlieu	Nous souhaitons que la commune de Saint philbert de grandlieu passe en zone calme. Plus de désagrément comme on a vécu en 2022.
177	27/03/2025	21:38	Stop au survol de Nantes ! Stop à une activité climatiquement incompatible !	Bonjour C'est une honte que Nantes soit survolée tous les jours par un tel nombre d'avions, centre ville, Nantes Est mais aussi Reze et les communes au sud ouest de l'agglomération comme St Philibert de Grand Lieu. Des 10aines de milliers de nantais sont survolés quotidiennement et que l'on soit dans la zone d'exposition au bruit ça ne change rien, le bruit est inacceptable. Que l'on mette les décideurs à vivre sous les couloirs et ils agiront ! De plus, c'est un mode de déplacement inacceptable dans un monde en pleines crises écologique, climatique et planétaire. Qu'attend ton pour agir VRAIMENT ? L'avenir de habitabilité de notre planète, de notre ville, la préservation de notre milieu de vie, sont ils si peu importants que l'on ne prenne pas la mesure de l'urgence de réduire drastiquement les activités climatiquement et écologiquement incompatibles et non essentielles ? L'accélération des dégradations environnementales et le dépassement des limites des ressources et équilibres planétaires sont une réalité. Lisez les rapport du GIEC international ou régional, de l'IPBES, le dernier rapport de METEO FRANCE sur une France à 4 degrés ...!! Tout est là, l'urgence est écrite. Stop aux activités nocives et aux libertés de nuisances ! Regulons et réduisons les déplacements non essentiels en avion pour l'avenir de nos enfants. Décideurs, AGISSEZ courageusement et pour l'intérêt collectif à moyen et long terme et non pour celui des lobbies de l'aviation et économiques qui n'ont qu'un interet court termiste sans tenir compte des externalites environnemenales.
178	27/03/2025	21:45	Couloir aérien	Non je ne veux pas voir et encore moins entendre des avions au dessus de chez moi. Cordialement
179	27/03/2025	21:56	Mr	Je suis intéressé pour participer à la consultation du PPBE de l'aérodrome de NTE.
180	27/03/2025	23:19	Non au survol de St Philbert de Grand Lieu	Bonjour, St Philbert de grand Lieu a toujours été, est et doit rester une zone tranquille. Il est inacceptable de voir des tests de nouveaux couloirs aériens. La solution idéale pour toute les zones urbaines, extra urbaines et rurales est le déplacement de l'aéroport comme il l'était prévu. Il serait totalement inacceptable de payer les frais des choix politiques réalisés malgré un référendum favorable au déplacement de celui-ci. L'état se doit de protéger notre zone tranquille comme évoqué par le ministre. Philibertins, nous ne lâcherons rien!

181	28/03/2025	03:37	Non à un couloir aérien au Sud de la Chevrolière	Habitant un hameau au Sud de la Chevrolière nous sommes opposés à un nouveau couloir aérien au dessus de nos têtes. Nous avons choisi cet endroit, loin du bourg et des commodités pour sa tranquillité. Celà implique des contraintes que nous acceptons au prix du calme. Celà aurait, en plus, un impact sur la valeur de notre bien immobilier que nous ne pouvons accepter. Lors de notre investissement on nous promettait Notre Dame des Landes. Nous avons le sentiment d'avoir été trompé par l'état.
182	28/03/2025	06:52	Non au survols de St PHILBERT	Nous subissons de plus en plus les survols sur les communes et les hameaux avoisinants les vols d approche à l atterrissage sont de plus en plus bas et ne respectent plus les couloirs Il faut que notre commune reste une zone calme
183	28/03/2025	07:03	Non aux survols aériens st philbert	Svp. Protégez une commune de ces survols aériens déjà trop nombreux sinon on partira Déjà trop de béton alors moins d avions svp
184	28/03/2025	07:12	Aérodrome	A l'heure Dr l'urgence sociale et climatique, en plus de toutes les nuisances additionnelle, prévoir un nouveau couloir aérien est irresponsable.
185	28/03/2025	07:20	Non au survol des avions au dessous de St Philbert	Bonjour Je m'oppose au PPBE St Philbert de grand lieu ne doit pas devenir la république des avions avec toutes ces nuisances
186	28/03/2025	07:38	Non à une nouvelle experimentation	Non à l'expérimentation. Saint Philbert zone calme. L'expérimentation dernière a montré les répercussions néfastes et l'impact pour de nombreux habitants
187	28/03/2025	08:01	Mme	Bonjour, Je suis contre un changement de couloir ou un nouveau couloir qui survolera St Philbert de Grand lieu. Les philbertins ont déjà prouvé leur mécontentement lors de leur l'expérimentation! Nous n'avons pas été écouté lors du référendum pour le déplacement de l'aéroport, il serait temps de le faire ! Merci
188	28/03/2025	08:30	Passage des avions au dessus de St Philbert	Bonjour, Je suis contre ce projet qui provoquera des nuisances sonores incessantes au dessus de ma propriété située à St Philbert de Grand Lieu. D'autres solutions existent et ont déjà été présentées. Ce projet va diminuer le prix de mon habitation en cas de vente. C'est inadmissible.

189	28/03/2025	08:31	opposition au nouveau couloir aérien	Je m'oppose fortement à ce nouveau couloir aérien, qui sera source de fortes nuisances pour ma commune de ST PHILBERT DE GRAND LIEU! NON AUX AVIONS OUI AUX OISEAUX
190	28/03/2025	10:11	Passage Saint Philbert de Grand Lien en zone calme	J'habite le Nord de Saint Philbert de Grand Lieu depuis 40ans, je ne comprends pas le recul de l'état sur le transfert de l'aérodrome de Nantes vers Notre Dame des Landes. C'est un site beaucoup plus approprié pour les nuisances sonores ( site beaucoup plus grand avec moins de population autour). Saint Philbert ne doit pas être plus impacté par le bruit qu'il ne l'ai déjà. Je souhaite que Saint Philbert de Grand Lieu passe en « Zone calme »
191	28/03/2025	10:54	Contribution de la ville de Bouguenais	Voici à suivre la contribution de la ville de Bouguenais concernant le projet de plan de prévention du bruit dans l'environnement (PPBE) de l'aérodrome de Nantes-Atlantique. La ville de Bouguenais tient à rappeler l'urgence de la bonne mise en application de mesures concrètes visant à réduire les nuisances sonores de l'aérodrome Nantes-Atlantique afin de préserver au mieux les bouguenaisiens exposés quotidiennement à cette pollution sonore. Après consultation du projet de PPBE, la ville de Bouguenais tient à exiger : 1/ L'application stricte de la Directive Européenne 2002/49/CE et ses annexes, notamment l'élaboration des CSB avec les indicateurs Lden 45 dB et Ln 40 dB (et non 55 et 50). 2/ L'application de la Directive européenne 2002/49/CE et ses annexes, dans la création de zones calmes au-delà des zones C appliquées depuis la mise en œuvre du PEB de septembre 2004. 3/ La mise en oeuvre d'un un dispositif de contrôle et de pénalités en cas de non-respect des engagements des compagnies aériennes. 4/ L'organisation et la complétude des moyens et campagnes de mesures acoustiques sur l'ensemble du territoire pour identifier les émergences en LMax dans les zones d'habitats ouvertes par le PEB et en limite. 5/ L'utilisation d'indicateurs de bruit certifiés et non de marge acoustique cumulée non représentatif des puissances acoustiques des aéronefs, notamment en phase décollage. 6/ L'intégration du principe de programmation des vols avec la COHOR toute l'année et non exclusivement sur la période aéronautique estivale tel que le prévoit l'arrêté de Septembre 2023, pour notamment organiser les périodes vacances de la saison aéronautique hivernale. 7/ Le repositionnement de l'engagement ministériel d'Etude d'Approche Equilibrée pour étudier de nouveaux scénarios de restriction d'exploitation, considérant que les populations ne peuvent attendre la fin d'une nouvelle période du PPBE rallongée des temps d'études et de validation. 8/ L'engagement d'un travail d'hypothèses d'emport, de trafic et tarifications en respect de la demande territoriale.
192	28/03/2025	10:58	citoyen	Bonjour, les zones calmes (zones a protégées) situées tout autour de l'aéroport ne sont pas mentionnées dans le PPBE . Surprenant ? Pourquoi l'extension de 400 m de la piste à été abandonnée alors qu'elle présentée réduire les nuisances . Pour le moment nous sommes moins des avions nouvelles générations (soit disant moins bruyantes !) Quand au guidage satellitaire qui vous dit que les compagnies vont faire l'effort financier de s'en équiper et à quel rythme ? Bref là nous sommes complètement dans l'hypothétique ! ce n'est pas sérieux . Le couvre feu 23 h / 06 h c'est déjà trop ! nous sommes loin des règlementation OMS qui recommande un 8 h de sommeil pour la santé mentale et physique ! Non au couvre feu entre MINUIT / 06 H Non a l'augmentation du nombre de mouvements je crois d'ailleurs que les maires de la métropole s'étaient engagés autour 50 000 vols maxi pour 2030. Je demande à nos élus locaux de veiller aux biens être des habitants c'est leur rôle premier . Nous avons déjà subi un délit démocratique concernant c'est aéroport , Mesdames , messieurs les élus ne fermez pas encore les yeux .Pas d'augmentations de nuisances svp . Quand aux zones de bruit , chacun arrive

				avec ses données .c'est une bataille sans fin de chiffre . Hors l' OMS à travaillé sur le sujet du bruit et l'impact sur la santé .Appliquez les données de l'OMS come juge de paix . A une époque ou l'on ne parle sans arrêt du changement climatique de bilan carbone et que les contraintes s'accroissent au quotidien , est il raisonnable de vouloir amplifier le moyen de transport dont le bilan carbone est énorme . Réduisons la voilure ! Tout à chacun du sommet de l'état à la métropole nantaise sait très bien que c'est une faute d'avoir maintenu cet aéroport enclavé par la population Nantaise , alors qu'on nous avait promis le contraire ! Vous ne pouvez pas faire un aéroport international dans ces conditions. l'économie de marché et le business doivent avoir des limites c'est le rôle des élus de haut en bas de l'échelle de contrôle cela pour le bien être des populations qu'ils représentent. Faites votre travail : Protégez nous . Merci
193	28/03/2025	11:16	zone calme	« Installée depuis 4 ans sur de St Philbert de Gd lieu, je ne souhaite pas de nouvelle expérimentation sur ma commune. Je souhaite que St Philbert de Grand lieu passe en ZONE CALME. La quiétude de ma commune me plaît, et je ne souhaite pas de couloir aérien sur celle-ci. Et ainsi protéger notre belle ville ».
194	28/03/2025	11:41	Couvre feu et pas de notion de PGS	Bonjour, en parcourant le dossier conséquent, plusieurs éléments m'étonnent : - couvre feu : malgré des demandes de nos élus, des recommandations de l'OMS pour ne pas nuire à la santé physique et mentale, il est statué seulement 6 heures de sommeil malgré les 8h recommandé. Je suis étonnée de lire que Volotea s'engage à ne pas violer le couvre-feu mais annonce déjà qu'il ne le respectera pas au moins 25 fois ? De plus il est écrit qu'aucune étude pour une approche équilibrée ne sera conduite (p57 R2020-1) alors que l'impact sur la Santé de la pollution sonore, émis par le survol des avions, a été démontrée. Au niveau des décollages par le Nord, on se rend plus que régulièrement compte que nous avons des décollages très tardives jusque vers minuit et que dès 6h nous avons les premiers avions qui décollent. Ne pourrait-on pas équilibrer : les décollages du côté nord se font tardivement jusque vers minuit mais dans ce cas, il n'y aurait pas de décollage le lendemain matin avant 8h ? et inversement ? - Y aura t il une mise à jour du PGS ? Si oui sur quelle critère ? sur les cartes de bruit ? Les cartes de bruit présentées sont des valeurs moyennées en rien liées avec le vécu des riverains. N'y aurait il pas un intérêt à mettre plus de stations d'enregistrement du bruit notamment dans les zones de virages car nous nous rendons bien compte, en décollage par le nord, que deux avions de deux compagnies différentes allant pourtant à la même destination à 5 minutes d'intervalle ne prennent pas leur courbe de virage de la même façon ni à la même altitude et donc le bruit n'est pas le même.
195	28/03/2025	12:17	Non au survol de st philbert	Nous avons fait construire en 2018 sur le secteur de la vannerie à St philbert de grand lieu . Il n y avait pas d'avions qui passaient au dessus , on les voyait au loin sur voler la Chevrolière. Avec la phase de test du changement de couloir, nous vie, on été bouleversées . Si il y avait connaissance d'un éventuel changement de couloir aérien , nous n'aurions pas fait construire ici. Ceux qui font construire à la chevroliere le savent en connaissance de cause. Des milliers de personnes sont impacté par ce changement de couloir
196	28/03/2025	13:06	Couloir aerien	Souhait que saint Philbert de Grand lieu reste en zone calme

197	28/03/2025	15:08	Couloirs aériens	Pas de nouveaux couloirs aériens au dessus de saint philbert de grand lieu. Les personnes qui ont investis des sommes au prix fort pour leur logement parce qu'ils n'étaient pas sous un couloir aérien ne doivent pas payer en plus pour les personnes qui ont achetés à un plus faible prix leur habitation car il y avait des nuisances sonores connues. Ça serait un peu trop facile.
198	28/03/2025	15:18	non au couloir aérien	nous subissons déjà les désagréments des avions qui passent au dessus, avec en prime, le 'gras' laissé après leur passage, les vitres des voitures en sont témoin, pas de bruit incessant svp, avec des passages incessants, il n y a pas moyen, on ne peut pas s'habituer au bruit, surtout arrivé à un certain âge, notre Maire s'y oppose formellement et je le soutiens merci
199	28/03/2025	16:43	Non aux survols supplémentaires d'avions sur saint Philbert de grand lieu	Nous apprenons qu'il serait envisagé de nouveaux couloirs aériens aux dessus du nord de saint Philbert de grand lieu !!! Courant 2022 des essais nous ont fait subir des décollages d'avions au dessus et près de notre village de la grève perturbant considérablement notre vie( bruit et pollution),alors que nous avions choisi d'habiter saint Philbert pour son calme, hors des couloirs aériens .Nous subissons déjà les désagréments de la quatre voies reliant Nantes aux côtes vendéennes. Nous sommes absolument contre toutes nouvelles expérimentations et bien sûr création de nouveaux couloirs aériens qui impacteraient très fortement la population Philbertine. Nous militons et souhaitons que notre commune soit inscrite en zone calme dans le nouveau PPBE suivant les 'directives européennes'. POUQUOI les Philbertins devraient ils subir ce que les Chevrolins n'acceptent pas???
200	28/03/2025	16:55	Un projet d'un autre âge : Non à l'extension de l'activité de Nantes Atlantique ! Oui à des restrictions drastiques des nuisances !	La limite basse de 55dBA, fixée pour quantifier la gêne vécue par les habitants ne tient pas compte de la gêne réellement ressentie et minimise le nombre de d'habitants réellement impactés par cette pollution auditive. Des enquêtes de gênes seraient indispensables pour estimer réellement le nombre de victimes de ces nuisances et l'intensité de celles-ci. Par ailleurs, je m'interroge sur la captation des bruits émis actuellement par les avions, lors de l'atterrissage, lors de la remise des gaz lorsque la météo l'impose et lors des décollages. Hors le travail réalisé par Sonorezé, je n'ai pas connaissance de mesures réalisées aux domiciles des personnes les plus exposées (dont je fais partie). Il serait aisé de missionner des personnes assermentées sur des créneaux de passage des avions et prendre des mesures de bruits, y compris lors des moments les plus impactants : le matin, lors des premiers décollages ; aux périodes d'affluences de l'année et lors des perturbations météorologiques. Enfin, je ne peux que m'associer au travail, aux préconisations et aux commentaires formulés par le projet Sonorezé -sur le thème du bruit des avions- ainsi qu'à leurs remarques sur le manque de transparence vis-à-vis de la population. Leur travail a pu donner un coup de projecteur inédit sur une réalité vécue depuis des dizaines d'années par les riverains de l'aéroport et victimes des nuisances et pollutions générées par les avions, sans qu'elles ne soient entendues.
201	28/03/2025	17:00	Pas d'avions à Saint Philbert de Grand Lieu	Pas de nouveaux couloir aérien ! Pas de nouveaux tests ! l'expérimentation de 2022 a déjà fait ses preuves avec 4500 nouvelles personnes impactées.

202	28/03/2025	17:03	AUCUN AVION AU DESSUS DE SAINT PHILBERT DE GRAND LIEU !	Tout est dans le titre ! Si jamais le BORDEL des avions continue au-dessus de Saint Philbert de Grand Lieu, je vous garantie que moi aussi, je vais foutre le bordel !
203	28/03/2025	17:50	Notre santé ?	Le choix de vivre à la campagne est violé par ce projet de couloir aérien sur St Philbert Nous avons déjà vécu cette expérience il y a deux ans Tout notre village à subit ces nuisances Nous avons votes pour le transfert ...Pas pour des nuisances ! Donc c'est non ! Écoutez les philibertins merci St Philbert
204	28/03/2025	17:50	Non au ppbe	Bonjour Par ce commentaire je tiens à marquer mon opposition à la mise en place du PPBE pour ma commune St Philbert de grand Lieu
205	28/03/2025	17:54	Quel culot !	Le maire de la chevroliere ne manque pas de culot ..il veut envoyer les nuisances à St Philbert ! C'est honteux d'attaquer ainsi une commune voisine ! Surtout que ce monsieur a défendu le maintien de l'aéroport de Nantes Atlantique en 2019 dans la presse locale ! Quel culot ! Respectez notre tranquillité et nos enfants
206	28/03/2025	17:56	Non au vols au dessus de ma maison !	Je ne veux pas que les avions vols au dessus de ma maison cela fait trop de bruit. Cordialement
207	28/03/2025	18:00	Stop nuisances Stop avions Stop couloir aérien	Habitant depuis 30 ans à la brosse guillou à St Philbert... Nous sommes très en colère contre la préfecture qui veut créer un couloir aérien au dessus de nos maisons prochainement ! Que vaudra ma maison après ? C'est totalement fou de vouloir transférer des nuisances de la chevroliere à St Philbert ! Bonjour la fraternité ! Conclusion Laissez nous tranquille C'est négatif pour cette expérience ! St Philbert
208	28/03/2025	18:04	Non aux nuisances sur nos enfants !	Scandaleux ! Mon mari et moi nous avons votes pour le transfert ! Et la on risque d'avoir des avions matin midi et soir Scandaleux ! Nous soutenons notre Maire Non aux survols Non à une nouvelle expérience ! La grève les fontaines Saint Philbert de Grand Lieu
209	28/03/2025	18:08	Ppbe Couloir aérien stop !	Pourquoi ? 7 millions de passagers en 2025..et demain ? On est pas des cobails pour les compagnies low costs.. J'ai une petite fille de 6 ans On veut une vie heureuse saine et sans bruit dans notre village Charlotte Jeune maman Ste rose Saint phil

210	28/03/2025	18:44	Gênes des bruits non existants auparavant sur Saint Philbert de Grand Lieu	<p>Bonjour Je suis habitant au Nord de Saint Philbert de Grand Lieu. Outre le fait que celle-ci a modifié la trajectoire des avions en passant au dessus d'une réserve animalière et protégée ce que je trouve absolument catastrophique, nous avons nous aussi été très impacté alors que cette expérimentation ne devait pas faire de nouvelles victimes du bruit aérien... Toucher de nouvelles populations pour éviter à une autre d'avoir des nuisances est très dommageable pour ceux qui comme nous on acheter une maison dans un endroit où justement les avions ne passait pas et donc par conséquent à un prix plus conséquent. Cette même maison subira donc des pertes financières importantes en cas de revente du au passage d'avion au dessus de la maison et aucune indemnisation ne sera faite bien sûr... outre cette partie financière, la vie de famille pendant la période de l'expérimentation a été impactée négativement et fortement... Nous avons des emplois avec des rythme horaires irréguliers et donc avons besoin de pouvoir nous reposer la nuit à des horaires différents... ce pourquoi nous n'avons pas souhaité habiter à la chevroliere a cause des avions. 22h pour le dernier vol (23h pour le vrai dernier qui fait beaucoup de bruit) quand vous vous lever à 4h du matin, cela laisse peu de temps de repos. Les jours où vous ne travaillez pas vous êtes réveillé à 6h par le premier avion. Vous ne pouvez donc jamais vraiment vous reposer pleinement pour recharger les batteries. Cela a dérangé également les enfants qui ont été très fatigué à l'école durant cette période d'expérimentation. Les repas et les temps dehors dans le jardin on été impacté par le fait de devoir couper notre discussion le temps que le bruit de l'avion nous permette de la reprendre ce qui n'est pas très agréable... J'ai personnellement très mal vécu cette période qui a été une des raisons d'un arrêt maladie et je n'ai vraiment pas envie de revivre cela. Le résultat a été prouvé que cette expérimentation a été un désastre pour bon nombre d'habitant de Saint-Philbert-de-grand-lieu et nous ne souhaitons pas revivre une nouvelle expérimentation, ni de changement de couloir affectant de nouvelles population, ni de survol d'avion. Nous avons choisi un endroit au calme et fait attention à ne pas avoir ces nuisances, afin de préserver notre bien être. Le referendum avait déjà tranché l'avenir de cet aéroport et des millions ont été gaspillés pour rien et au final venir impacté encore plus de population...</p>
211	28/03/2025	19:02	Toujours les mêmes ?	<p>Conflit entre La Chevrolière et St Philbert ? Les seconds ne veulent pas être dérangés par le bruit qui gêne les premiers ? Cela fait des années que La Chevrolière subit ces désagréments (le mot est faible), et lorsqu'il est envisagé de décaler les virages quelques km au sud, St Philbert hurle à la mort, les habitants viennent pleurer dans le bureau du maire ? Il faut savoir raison garder, et répartir les désagréments, si aujourd'hui 6 000 Chevrolains sont dérangés, et seulement quelques philibertins (au sud, dont je fais partie, pour les atterrissages), il paraît tout à fait raisonnable de décaler ce virage pour soulager La Chevrolière, en n'impactant que... la campagne au nord de St Philbert. Oui, il s'y trouve quelques habitants, mais on ne peut pas continuer à polluer la vie des Chevrolains pour la tranquillité de quelques Philibertins. Quant à ceux qui réclament encore NDdL, qu'ils reviennent sur terre.</p>
212	28/03/2025	19:34	Revoir les préconisations de ce nouveau BBPE	<p>Le nouveau PPBE 2025-2029, présenté par la DGAC et censé atténuer les nuisances supportées par les survolés de l'aéroport de Nantes- Atlantique, ne va pas résoudre ces problèmes sonores et environnementales. En effet, la majorité des solutions envisagées sont non contraignantes pour le futur concessionnaire et les compagnies aériennes. Exemples : - les compagnies s'engagent à investir dans des avions nouvelles générations sur cet aéroport : quand ? comment est-ce possible ? car on sait qu'il n'y a désormais qu'Airbus qui peut livrer (au vu des déboires de Boeing) et que la société aéronautique européenne n'est pas en capacité de répondre aux commandes mondiales. - l'approche satellitaire doit améliorer la sécurité, sans doute oui, mais les compagnies n'ont aucune obligation à la mise en place de ce nouveau dispositif ; de plus aucune date limite n'est fixée pour la mise en œuvre. Ce guidage</p>

				<p>satellitaire va aussi avoir pour conséquence de concentrer les survols sur une population très importante au niveau de Nantes et on semble éviter les beaux quartiers de la ville au détriment d'une autre population. - les compagnies s'engagent à respecter le couvre-feu et à ne pas programmer de vols sur des plages proches du début de celui-ci : alors que pensez-vous de la position de Volotéa qui s'autorise 35 (pour 2025) et 25 (pour 2026) non respects de celui-ci !!! Comment la DGAC peut inscrire cet engagement et donc autorise qu'on peut s'auto-affranchir ? Par ailleurs, les cartes de bruits sont hors sol !!! Comment peut-on affirmer qu'il n'y a aucune personne soumise à plus de 75 DB et seulement 5 entre 70 et 75DB ? Si ce n'est en partant de bruit théorique à la sortie d'usine selon la motorisation et la catégorie de l'avion, en faisant une moyenne journalière et annuelle. Mais les oreilles des survolés entendent le bruit réel des avions et selon les relevés des 5 stations de bruits, on est très loin des chiffres donnés par la DGAC. Par exemple, lors de la présentation du PPBE à St Aignan le 10 mars, 2 avions ont atterri : en consultant en direct via Maestro, la station de mesure de cette commune, on lisait 83 et 84 DB !!!! Question : à quoi servent les stations Maestro puisqu'en aucun cas elles n'interviennent dans les données retenues ? Pour info, je vous signale que ces stations sont régulièrement en panne (plus de 15 jours en mars 2025 sur la station du Jardin des Plantes). Et au moment où je rédige cette note (28 mars, 18h46), la station Maestro de St Aignan s'est arrêté de fonctionner lorsque l'avion est arrivé au milieu du lac de Grand Lieu et a repris juste avoir dépassé la station !!! Comment et pourquoi ces anomalies nombreuses ? Et que dire de l'évolution du nombre de personnes impactées : une diminution de 19% est prévue, voir à terme de 43% : on marche sur la tête alors que la population augmente toujours et encore plus avec la ZAC à venir sur Rezé qui va se trouver sous les avions. Concernant le couvre-feu, le nouveau PPBE n'envisage pas de proposer une augmentation des horaires alors que l'OMS préconise 8 heures au lieu des 6 heures actuelles. Donc, je n'adhère pas à ce nouveau PPBE qui, à partir de données tronquées, veut nous faire croire qu'on fait tout pour protéger la population alors que l'objectif du nouveau concessionnaire va être au contraire de développer au maximum les survols pour rentabiliser son investissement. Seul un plafonnement sévère du nombre de vols annuels et une augmentation de l'amplitude du couvre-feu pourraient atténuer les nuisances sonores et de pollution qui empoisonnent (au sens propre du terme) nos vies. Je vous remercie de prendre en compte ces notes et d'apporter des réponses concrètes et significatives pour la bonne santé des survolés. Cordialement</p>
213	28/03/2025	19:44	Merci les zadistes !	<p>St Philbert n'a pas à payer la violence des zadistes qui ont tué le projet de notre dame des Landes... St philbert est une ville calme à la campagne ou nous avons construits il y a presque 10 ans Ce projet de couloir aérien est un scandale Nous soutenons M le maire dans ce combat pour notre commune</p>
214	28/03/2025	19:47	Non !	<p>C'est simple .. On en veut pas des nuisances ... A quand le respect des habitants qui ont voté pour le transfert à 55 % Ou est la démocratie ? Tu parles nous consulter maintenant Mais on en veut pas des nuisances et d'une nouvelle expérience sur St Phil</p>
215	28/03/2025	19:55	Ppbe....Pff!	<p>Ppbe ...3 consonnes et une voyelle pour faire semblant de protéger les populations ! Decarbonation ..c'est pas demain la veille Et les avions ✈ moins bruyants ...quand ? Bcp de blabla En attendant ...on est pas des rats de laboratoire. Ça suffit l'expérience de modification du pt de virage à été catastrophique Plus d'expérience Plus de nuisances On veut vivre heureux ! Non aux survols Les grolles St Philbert</p>

216	28/03/2025	19:59	Stop avions bruyants sur ma commune	Habitant le bourg près du super u....on a mal vécu l'expérience de couloir aérien sur St Philbert il y a 2 ans Bravo au collectif et au Maire de résister ! Le bourg St Philbert de Grand Lieu 44310
217	28/03/2025	20:01	PPBE non conforme	<p>PPBE non conforme à la législation Le projet du nouveau PPBE soumis à consultation du public est privé de l'un de ses 3 piliers fondamentaux. Les 3 objectifs d'un PPBE qui se fondent sur la directive européenne 2002/49/CE et le code de l'environnement L 572- 6 sont les suivants: « • prévenir le bruit dans l'environnement et gérer les effets du bruit et les éventuels problèmes de bruit, en particulier en évaluant le nombre de personnes exposées à un niveau de bruit défini et en recensant les différentes mesures prévues pour maîtriser ces nuisances ; • réduire, si cela est nécessaire, les niveaux de bruit générés par les activités aériennes, notamment lorsque les niveaux d'exposition peuvent entraîner des effets nuisibles pour la santé humaine ; • préserver la qualité de l'environnement sonore lorsqu'elle est satisfaisante. » Le précédent PPBE de l'aéroport de Nantes-Atlantique éludait la question de la préservation des zones calmes où la qualité de l'environnement sonore est satisfaisante par cette phrase annexe 1 page 33/123 : « Une réflexion sur la notion de zone calme a été engagée sur le territoire » « l'élaboration du présent PPBE et les cartes bruit PERMETTRONT d'alimenter ce travail » Force est de constater dans ce nouveau PPBE à l'état de projet que ce pilier fondamental de la Prévention du Bruit dans l'Environnement est rayé par un trait de plume page 52 : « Les trajectoires suivies par les aéronefs ne peuvent être assimilées à un système filaire suivi dans tous les cas à l'image du trafic ferroviaire. L'analyse des trajectoires montre qu'il existe une dispersion normale des trajectoires par rapport au trait théorique. Ce phénomène ne découle ni d'un défaut dans le suivi de la procédure, ni du résultat d'une action des services de contrôle. Il peut entraîner des survols potentiels sur des zones géographiques étendues autour de l'aéroport qui sont ainsi soumises au bruit » Ceci est non conforme à la législation. L'identification des zones calmes et l'énonciation des mesures pour protéger celles-ci est une prescription MINIMALE dans les textes législatifs: directive 2002/49/CE: « ANNEXE V PRESCRIPTIONS MINIMALES POUR LES PLANS D'ACTION actions envisagées par les autorités compétentes pour les cinq années à venir, y compris mesures prévues pour préserver les zones calmes » La métropole de Nantes doit établir un PPBE concernant le trafic routier et doit identifier des zones calmes en ville comme l'y oblige la législation peu importe que quelques véhicules passent ou non dans la journée. La métropole de Nantes envisage l'établissement d'un seuil de niveau de bruit pour identifier et protéger les zones calmes. Le PPBE de l'aéroport de Lyon Saint-Exupéry traite la question comme suit : « Les CSB montrent sur un fond cartographique représentant l'environnement de l'aéroport, les niveaux de bruit par plage de 5 en dB(A) » « Les couleurs renvoient à un niveau de bruit avec, aux extrêmes, le vert pour les zones calmes ou peu bruyantes ». Et ce peu importe qu'un avion ne soit pas dans la trajectoire nominale. Le nouveau PPBE de Nantes-Atlantique peut définir immédiatement les zones calmes et les cartographier selon la même méthode que le PPBE Lyon-Saint-Exupéry soit les zones à un niveau inférieures ou égales à un Lden 55 dB(A). La Préfecture qui signe le nouveau PPBE enverrait-elle comme message aux administrés que la législation n'a pas être respectée ? Le projet de PPBE pour être conforme doit être amendé et représenter les zones où la qualité de l'environnement sonore est satisfaisante et énumérer les mesures pour protéger celles-ci. Comment dans un Plan de Prévention du Bruit dans l'Environnement peut-on laisser la possibilité que des zones préservées soient nouvellement impactées ? Aucune modification des procédures de circulation aérienne ne peuvent être engagée sans</p>

				l'identification des zones calmes. Un changement de couloir aérien pourrait impacter celles-ci comme ce fût le cas lors de l'expérimentation de 2002 visant à délester le trafic aérien au-dessus de La chevrolière vers Saint-Philbert-De-Grand-Lieu. Ce point figure pourtant encore dans le projet de PPBE : action O2020 4 Aucun changement de couloir aérien ne peut être envisagé tant que le PPBE ne respecte pas ses 3 piliers fondamentaux dont celui d'identifier et de protéger les zones où la qualité de l'environnement est satisfaisante. Le moratoire sur les changements de trajectoires décidé par Clément Beaune alors Ministre des transport doit être maintenu tant que le PPBE de Nantes-Atlantique est non conforme à la législation européenne 2002/49/CE et au code de l'environnement L 572- 6
218	28/03/2025	20:03	Notre avis ... on a voté pour notre dame des Landes !!	C'est se moquer des gens de consulter sur un projet dt nous ne voulons pas ! Et en plus vous voulez créer un couloir aérien sur St Philbert ? Je rêve ! C'est non ! Et non ! Honteux ! St Philbert
219	28/03/2025	20:08	Avion St philbert de grand lieu	Pas d'avion à St philbert de grand lieu mais oui aux oiseaux
220	28/03/2025	20:09	Intégration des recommandations de l'OMS	Le PPBE n'intègre pas l'abaissement des seuils à partir desquels des effets nuisibles ont été constatés à la suite d'études de l'OMS pour le trafic aérien entre autres. C'est l'arrêté du 4 avril 2006/Article 7, révisé le 23 décembre 2021, relatif à l'établissement des cartes de bruit (article R. 572-4 du code de l'environnement) et des plans de prévention du bruit dans l'environnement, PPBE, qui fixe les valeurs limites des indices de bruit : Lden = 55dBA, Ln = 50dBA (bruit nocturne) Au-delà de ces seuils, des risques pour la santé des personnes exposées sont établis. L'OMS, suite à des études recommande d'abaisser ces seuils pour l'aérien: HA : « High Annoyance » (forte gêne) – dès 45 dB Lden et HSD : High Sleep Disturbance (fortes perturbations du sommeil) – dès 40 dB Ln. La directive européenne 2020/367 prend donc en compte ces recommandations et modifie en conséquence la directive européenne 2002/49/CE: «Au moment de l'adoption de la présente directive, les informations de haute qualité statistiquement significatives pouvant être utilisées proviennent des lignes directrices de l'Organisation mondiale de la santé (OMS) sur le bruit dans l'environnement dans la région européenne, lesquelles présentent des relations dose-effet pour les effets nuisibles induits par l'exposition au bruit dans l'environnement. En conséquence, les relations dose-effet qui sont introduites à l'annexe III de la directive 2002/49/CE devraient être fondées sur ces lignes directrices. En ce qui concerne plus particulièrement la signification statistique, les études de l'OMS portaient sur des populations représentatives, de sorte que les résultats de ces méthodes d'évaluation sont jugés pertinents.» Ces recommandations de l'OMS et cette directive 2020/367 sont tout simplement ignorées dans l'établissement des Cartes Stratégiques du Bruit pour l'aéroport de Nantes-Atlantique. Pour l'aéroport de Nantes-Atlantique, l'intégration de cette directive dans les Cartes Stratégiques du Bruit établirait la majorité du centre-ville de Nantes dans une zone présentant des dangers pour la santé des habitants dû uniquement au trafic aérien (zone affectant également toutes les communes limitrophes de l'aéroport) L'abaissement des seuils ne sont pas intégrés dans les CSB dans ce projet de PPBE. L'abaissement des seuils ne sont pas intégrés dans le décompte des personnes impactées dans ce projet de PPBE. Le PPBE doit être modifié en conséquence avant sa validation.

221	28/03/2025	20:10	Opposition au couloir aérien	Je m'oppose au nouveau couloir aérien au dessus de ma commune de saint philbert de grand lieu
222	28/03/2025	20:10	Opposition au nouveau couloir aérien	Non au avion oui au oiseau
223	28/03/2025	20:17	CSB non représentatives	En 2023 la station fixe de mesure du bruit de l'ENSA indiquait une valeur Lden de 55,8 dB(A) avec pourtant 8,14% d'évènements invalidés. Les CSB éditées dans ce projet de PPBE ne représentent pas la réalité du bruit sur le terrain (données publiques). L'ENSA sur l'île de Nantes est incluse dans la zone 55 Lden. Les CSB du PPBE ainsi que le décomptage des populations impactées sont non conformes aux mesures des stations fixes de bruit sur le territoire. Le présent projet de PPBE doit être invalidé.
224	28/03/2025	21:50	Stop aux survols de Saint Philbert	J'ai signé la pétition comme 2000 personnes et nous refusons le retour des avions au dessus nos maisons à Saint Philbert
225	28/03/2025	21:53	Arrêtons cette fumisterie !!	Habitant proche de l'aéroport je ne vois pas comment l'augmentation du trafic ne pourra pas impacter notre qualité de vie ! Le meilleur plan de prévention serait de limiter purement et simplement le trafic aérien, cet aéroport ne se prête pas à une explosion du trafic comme souhaité par beaucoup pour une raison purement économique.
226	28/03/2025	21:54	Saint Philbert de Grand Lieu : future ZAD ?	Devons nous utiliser les mêmes méthodes que les zadistes de notre dame des landes pour nous faire entendre et empêcher un couloir au dessus de Saint Philbert ? C'est à vous de choisir
227	28/03/2025	21:56	Pêche tranquille à Saint Philbert	Je viens souvent à Saint Philbert pour pêcher le long du canal. Je ne veux pas être survolé par les avions et garder le calme pendant les parties de pêche. Stop au couloir aérien
228	28/03/2025	21:59	Sans titre	J'habite le sud de la Chevroliere mais pour autant, j'ai été impacté par leq nuisances de l'expérimentation de 2022. Donc, je signe la pétition contre le survol de la Chevroliere.

229	28/03/2025	22:06	Sans titre	Entretenir l'hypothèse d'une nouvelle expérimentation à Saint Philbert, c'est renforcer le risque de violence entre les deux villages. Arrêtez tout de suite !
230	28/03/2025	22:10	Pétition survols de Saint philbert	Pour mes petits enfants, je signe la pétition contre un nouveau couloir aerien à Saint Philbert et contre l'étalement des nuisances.
231	28/03/2025	22:21	Non au couloir à Saint Philbert!	Ça va être le bordel si vous ne tirez pas les conséquences de l'expérimentation de 2022 qui a mobilisés 900 personnes avec le sous préfet à Saint Philbert ! Vous êtes prévenu... Village sainte rose
232	28/03/2025	22:23	Sans titre	Bonjour J'habite Saint Colombian et je soutiens le maire monsieur BEAUGÉ qui est contre un couloir aérien à Saint Philbert. Je signe la pétition.
233	28/03/2025	22:26	Sans titre	Bonjour Je suis commerçant à Saint Philbert et je ne veux pas revivre le couloir aérien de 2022. Pendant 3 mois j'ai perdu mes clients de la Chevroliere et 20% de mon chiffre car ils ne voulaient plus venir suite au litige. Mon fichier de vente peu en témoigner ! Coiffeuse a Saint Philbert de Grand Lieu
234	28/03/2025	22:29	Sans titre	J'habite le sud de geneston et le couloir en 2022 m'avait impacté. Svp, ne recommencez pas cette erreur et merci à monsieur beaugé d'avoir soutenu les habitants de geneston aussi Geneston
235	28/03/2025	22:33	Stop aux avions a Saint	Pas d'avion à Saint Philbert, ni au décollage et ni à l'atterrissage. J'ai acheté une maison qui n'était pas survollée par les avions alors qu'à la Chevroliere le couloir est existant depuis des années ! Conservons notre calme et le chant des oiseaux à Saint Philbert. Pas de transfert des nuisances Pas de nouvelles population impactées La soherie Saint Philbert
236	28/03/2025	22:37	Saint Philbert de Grand Lieu, république des oiseaux !	Je soutiens le maire de Saint-Philbert-de-Grand-Lieu et je m'oppose à la création d'un nouveau couloir aerien au dessus de Saint Philbert de Grand Lieu. Élu à la fédération départementale de pêche

237	28/03/2025	22:38	Petition	Bonsoir Je signe la pétition contre un nouveau couloir aerien au dessus de Saint Philbert de Grand Lieu.
238	28/03/2025	22:45	Contre un nouveau couloir aerien à Saint Philbert de Grand Lieu	Monsieur le Préfet, Adjoint à Lumine de coutais, je m'oppose à la création d'un couloir aérien à Saint Philbert en solidarité des habitants de la commune voisine ou je fais mes courses et mes activités associatives.
239	28/03/2025	22:53	Pas de transfert des nuisances à Saint Philbert	Je suis contre les petites manoeuvres de maire de la Chevroliere qui veut transférer la nuisances à Saint Philbert. J'habite Saint Colombian mais j'ai été moi aussi impactée par les décollages lors de l'expérimentation, Stop !!! Saint Colomban
240	28/03/2025	22:59	Le COCETA contre l'impact sur de nouvelles populations,	Monsieur le Ministre, Le COCETA s'oppose à l'idée d'impacter de nouvelles population donc je soutiens Saint Philbert de Grand Lieu et je dis NON à toute nouvelle expérimentation au dessus de cette ville verte et bleue. Préservons la qualité de vie des philibertins ! Membre du COCETA
241	28/03/2025	23:06	Opposition nouveau couloir aerien	Je m'oppose au nouveau couloir aérien à Saint Philbert. NON AUX AVIONS , OUI AUX OISEAUX.
242	28/03/2025	23:08	Pas de couloir aérien à Saint Philbert !	J'habite Saint Philbert de Grand Lieu depuis 40 ans et je veux conserver le doux bruit des chants des oiseaux au réveil plutôt que les nuisances subies pendant l'expérimentation de 2022. Contre un couloir aérien à Saint Philbert et pour une manif à l'aéroport !
243	28/03/2025	23:12	Et la jeunesse ?	Le futur lycée de saint philbert survolé par les avions...? Je suis contre ! Je m'y oppose comme toutes les femmes de mon association avec qui nous allons le dire au maire de la Chevroliere qui ne respecte pas notre commune. Habitante du bourg de Saint Philbert.
244	28/03/2025	23:15	Ce soir....	Ce soir on vous mets, ce soir on vous mets le feu. #StopAuxSurvolsDeSaintPhilbert

245	28/03/2025	23:18	Contre les survols de Saint Philbert de Grand Lieu	Contre toute nouvelle expérimentation du transfert du couloir aérien au décollage vers Saint Philbert de Grand Lieu. Nous soutenons le courage du maire.
246	28/03/2025	23:25	Aux armes philibertins, Formez vos bataillons,	Monsieur le délégué ministériel, Ne minimisez pas et nous sous estimez pas la combativité des philibertins ou alors vous aurez des surprises.... Saint Philbert de Grand Lieu en Force.
247	28/03/2025	23:31	Contre !	Bonjour, Je suis contre la création d'un nouveau couloir au dessus de Saint Philbert, contre le projet de PPBE, contre l'agrandissement de l'aéroport de Nantes Atlantique mais je suis POUR conserver ma tranquillité lors de mes sorties de chasse le dimanche à Saint Philbert. Élu à la fédération départementale de chasse.
248	29/03/2025	08:03	X	Non à une nouvelle expérimentation gardons notre ville de st philbert de grand lieu en zone calme
249	29/03/2025	08:14	Pas d'expérimentation à Saint Philbert	Bonjour Je demande Ala dgac de tirer les conclusions de l'expérimentation catastrophique de 2022 et de ne pas déplacer le point de virage de la Chevroliere vers le sud pour ne pas impacter de nouvelles populations dont celles de Saint Philbert, Saint Colomaban et le sud de Geneston. Le collectif est toujours mobilisé et nous sommes prêt à déposer plainte en cas d'étalement des nuisances et d'impact de nouvelles populations. Collectif NON AUX SURVOLS DE SAINT PHILBERT.
250	29/03/2025	08:22	Sans titre	Bonjour. Nous sommes 2783 signataires de la pétition en ligne sur change.org et nous nous opposons à un nouveau couloir aerien au dessus de Saint Philbert de Grand Lieu. Plutôt que de demander à chacun de nos signataires de commenter cette consultation, nous adressons une demande groupée avec une copie papier pour monsieur Emmanuel Mercenier. Merci de prendre en considération ces 2783 demandes de philibertins et colombanais. À contrarié de la consultation concernant Notre Dame des Landes, nous espérons que cette fois ci notre avis sera écouté.
251	29/03/2025	08:30	contre un couloir aérien à Saint Philbert de grand lieu	Pourquoi depuis l'expérimentation de 2022, certains avions continuent de survoler le centre de Saint Philbert de Grand Lieu ? Cela n'était pas le cas avant 2022 ou très marginal. Maintenant c'est quasi quotidien. Donc pas de nouveau couloir aerien à Saint Philbert de Grand Lieu !
252	29/03/2025	08:37	Pas de nouvelle expérimentation à Saint Philbert!	Bonjour Vous n'avez pas respecté notre vote lors de la consultation de Notre Dame des Landes et voilà le résultat aujourd'hui ! Ce coup ci, écoutez nous et ne modifiez pas le point de virage de la Chevroliere vers le sud et donc Saint Philbert de Grand Lieu ce qui impacterait de nouvelles population. Saint Philbert est et doit rester une zone calme.

253	29/03/2025	08:48	Saint Philbert :	Bonjour Le Maire et le Conseil Municipal de Saint Philbert de Grand Lieu s'opposent fermement à toute nouvelle expérimentation impactant les habitants.... Et bien moi aussi !!
254	29/03/2025	09:18	Non aux changements	Il est d'usage de changer tout, tout le temps sans se soucier de l'impact sur les autres et dans le but de satisfaire son électorat et son image. M.boblin est cupide et tente de déplacer son problème. Il est invraisemblable qu'une partie dun comité composé de soi-disant experts décide pour plus de 20000 habitants. En 2016, nous nous étions prononcés sur un référendum, l'état ne respecte rien, vous représentez l'état, moi aussi mais ne vous formalisez pas si une poignée monte au créneau et renverse l'ordre établi. Les mots sont puissants mais les actes peuvent être davantage plus marquants.
255	29/03/2025	09:59	Non au projet de survol	Non au projet de survol sur la commune de St philbert de grand lieu qui est en pleine expansion et agréable à vivre Pourquoi créer des problèmes là où il n'y en a pas !
256	29/03/2025	10:00	Refus d'une nouvelle expérimentation pour de nouveaux couloirs aériens	J'habite à Saint Philbert de Grand Lieu , et je demande que la commune de Saint Philbert , conformément à la directive européenne, soit inscrite en zone calme dans le nouveau PPBE. Je ne souhaite ni nouvelle expérimentation, ni création de nouveaux couloirs aériens. L'expérimentation de 2022 a en effet montré qu'il était impossible de déplacer les nuisances de La Chevrolière vers Saint Philbert.
257	29/03/2025	10:04	Survol st philbert de grand lieu	Je ne suis pas du tout favorable aux changements de couloirs aériens de Nantes atlantique qui imposeront de nombreux survol de st philbert de grand lieu. Il faut que la commune soit classée zone calme.
258	29/03/2025	10:04	Refus que le couloir aérien soit déplacé à Saint ohilbert de Grand lieu.	Je refuse que le couloir aérien soit déplacé sur saint Philbert de Grand Lieu. Nous ne voulons pas de ces nuisances sonores et polluantes au dessus de nos maisons. Il ne ferait plus bon vivre à St Philbert de Grand lieu, ville que nous avons choisit justement pour sa qualité de vie. Nous voulons rester au calme.
259	29/03/2025	10:16	Non aux avions au dessus de Saint Philbert de Grand lieu	Voilà maintenant 8 ans que j'habite à SPGL, avec ma compagne, nous l'avons choisi pour son environnement calme et son bien vivre. Je me souviens malheureusement que trop bien de la première expérimentation de changement de couloir aérien de septembre à novembre 2022. Et pour cause, le premier jour, nous avons été réveillé à 6h07... Je me souviens également des pauses faites lors de conversations sur la terrasse, à chaque décollage... Ces nuisances sur notre sommeil et notre qualité de vie, nous ne les supporterons pas. Si un changement de couloir devait intervenir dans l'avenir et nous serions obliger de déménager. En achetant une maison à un endroit, on prend en compte l'environnement, mais pas les volontés de petits politiciens à jouer avec notre qualité de vie ... Je suis navré que les habitants de La Chevrolière subissent les nuisances des avions. Mais je n'ai obligé personne à s'y installer. Et expliquez moi pourquoi devrais je subir cela. Détruire le quotidien de Philibertines et Philibertins pour satisfaire les volontés politiques du Maire de la Chevrolière ne me

				semble aucunement envisageable !!! En ce sens, je demande l'inscription de la commune de Saint Philbert de Grand lieu en zone calme. Cordialement
260	29/03/2025	10:48	Mme	Survols des avions sur St Philbert de Grand Lieu : destruction pure et simple de la qualité de vie de milliers d habitants et de la faune et flore d'une plus grande partie encore du patrimoine 'protégé ' ( on se le demande )de notre commune !!!
261	29/03/2025	10:48	Pas de survol de St Philbert	Non aux changement des couloirs aérien et au survol de St Philbert de Grand-lieu.
262	29/03/2025	10:50	Survol se St Philbert	Stop stop stop au survol de SAINT PHILBERT DE GRAND LIEU
263	29/03/2025	11:34	Non au couloir aérien	Nous avons acheter notre tranquillité à st Philbert de grand lieu. Cela serait insupportable et impardonnable de nous voler cette tranquillité...Annulez ce projet!
264	29/03/2025	11:43	Consultation publique couloir aérien au dessus de St philbert de grand lieu	Pour ma tranquillité et celle des habitants de St. Philbert, je suis opposé au projet en titre. Au delà de la tranquillité, c'est une question de préservation de la bonne santé des populations de limiter leur exposition au bruit.
265	29/03/2025	11:57	CONTESTATION MODIFICATION SURVOL ST PHILBERT DE GRAND LIEU	Je signale mon opposition aux modifications du survol de St Philbert de Grand Lieu des avions au départ et à l'arrivée sur l'aéroport de Nantes Atlantique dans le cadre du PPBE 2025. -Détériorisation du cadre de vie ( Bruit,sommeil) - Moins value immobilière de mon bien -Non respect des couloirs d'approches ou départ déjà enfreint épisodiquement Remarque Si la consultation concernant l'aéroport de Notre Dame des Landes bien qu'ayant eue une majorité de OUI n'avait pas été é annuléepar le gouvernement. cette situation n'aurait pas eue lieu Cordialement
266	29/03/2025	12:10	CONTESTATION FUTUR MODIFICATION SURVOL ST PHILBERT DE GRAND LIEU	Il est envisagé la modification de survol de la commune de St Philbert de Grand Lieu par augmentation des vols commerciaux a destination de l'aéroport de NANTES-ATLANTIQUE or Si la consultation concernant l'aéroport de Notre Dame des Landes bien qu'ayant eue une majorité de OUI n'avait pas été é annuléepar le gouvernement. Cette situation n'aurait pas eue lieu NON aux modifications du survol de St Philbert deGrand Lieu des avions au départ et à l'arrivée sur l'aéroport de Nantes-Atlantique dans le cadre du PPBE 2025. -Détériorisation du cadre de vie ( Bruit,sommeil) - Moins value immobilière de mon bien -Non respect des couloirs d'approches ou départ déjà enfreint épisodiquement

267	29/03/2025	12:35	Nuisances sonores et polluantes	Nous sommes contre le couloir aérien au dessus de St Philbert de Grand lieu. Les habitants de la chevroliere avaient connaissance de ce couloir aérien avant de vivre à la chevroliere.
268	29/03/2025	13:00	Non au changement couloir aérien !	Tout le monde connaît et achete ou vend en connaissance de cause ce qui existe depuis des années alors pourquoi changer ce qui serait injuste pour tout à chacun ! STOP !!!!
269	29/03/2025	13:00	Non au changement couloir aérien !	Tout le monde connaît et achete ou vend en connaissance de cause ce qui existe depuis des années alors pourquoi changer ce qui serait injuste pour tout à chacun ! STOP !!!!
270	29/03/2025	13:55	STOP	Il est temps de dire stop. Saint-Philbert-de-Grand-Lieu, et tout particulièrement le village de La Soherie, subit un trafic aérien disproportionné au regard de la densité de population et de la fragilité environnementale du territoire. Le ciel y est devenu un couloir à faible altitude, saturé de nuisances sonores et d'émissions polluantes. On ne peut plus parler d'aménagement équilibré du territoire lorsque certains habitants vivent sous un flux quasi ininterrompu d'avions, sans en tirer aucun bénéfice, et sans même disposer de recours efficaces. Les dispositifs d'insonorisation, lorsqu'ils existent, sont dérisoires au regard de la violence sonore subie. Ce n'est pas à coups de doubles ou triples vitrages que l'on compense un cadre de vie détruit. L'heure n'est plus à la compensation, mais à la remise en cause du modèle. Le trafic aérien doit être réduit, drastiquement. Mieux : les survols récurrents au-dessus de notre commune doivent cesser. Il n'est pas admissible que les impératifs de rentabilité de l'aviation civile continuent à primer sur la santé publique, la cohésion territoriale et les engagements climatiques. La justice environnementale ne peut rester un principe théorique. Les habitants de La Soherie ont droit au silence, à un air respirable, à des nuits paisibles. Cela suppose une révision en profondeur des itinéraires aériens, en intégrant enfin une véritable prise en compte des effets cumulatifs sur les territoires les plus exposés.
271	29/03/2025	13:58	INFERNAL	À Saint-Philbert-de-Grand-Lieu, les nuisances aériennes ne sont plus un simple désagrément : elles sont devenues un facteur de dégradation réelle de la qualité de vie et du cadre environnemental. Le village de La Soherie est particulièrement exposé. Cette situation n'est ni soutenable, ni justifiable. Pendant que l'on demande aux habitants de faire des efforts constants pour réduire leur impact écologique — trier davantage, consommer moins, limiter leurs déplacements — les couloirs aériens continuent de concentrer, au-dessus de nos têtes, une pollution sonore et atmosphérique massive, sans qu'aucune régulation sérieuse ne soit engagée. Ce déséquilibre est inacceptable. Il est le symptôme d'un modèle dépassé, où l'intérêt économique de quelques-uns l'emporte sur la santé et le bien-être de tous. Nous demandons donc un changement de cap : la réduction immédiate du trafic aérien au-dessus de notre commune, avec à terme l'objectif clair de supprimer les survols répétés sur les zones habitées. Ce territoire ne peut pas rester une variable d'ajustement dans les plans de vol. Il mérite d'être protégé, respecté, entendu.

272	29/03/2025	15:15	Non au survol des avions à saint philbert de grand lieu	Nous refusons et nous opposons au survol de St philbert de grand lieu prévu par le nouveau changement de couloir aérien. Les tests menés en 2023 ont démontré que l'impact à été largement sous estimé amoindri par les autorités (non) compétentes qui ont mis en place cet essai. Une mise en place de ce projet à long terme nuira durement à notre environnement sonore. De plus il ne respectera pas les enjeux écologiques de la région. Nous refusons à St philbert de grand lieu de recevoir ce désastre sonore dans le but de soulager une autre commune. Déplacer un problème ne l'a jamais résolu !
273	29/03/2025	15:21	Création nouveau couloir aérien	Bonjour, je ne suis pas favorable à la création d'un nouveau couloir aérien au dessus de st philbert de grand lieu
274	29/03/2025	15:47	Non au survol à Saint Philbert de Grans lieu	Bonjour, en 2006, nous avons déjà voté pour le déplacement de l'aéroport et contre le survol de nos habitations. C'est un nouveau scandale. Encore une fois l'État nous tourne le dos.
275	29/03/2025	15:49	Baisse de la valeur de ma maison à Saint Philbert de Grand Lieu	Bonjour. Avec vos conneries de couloir aérien à Saint Philbert de Grand Lieu j'ai aujourd'hui rencontré un acheteur potentiel de ma maison qui me propose un prix 25% en dessous de sa valeur en mettant en avant que Saint Philbert va être survolé par les avions et que le prix n'est plus le même qu'il y a 6 mois. L'agent immobilier dit la même chose. Alors, merci BOBLIN maire de la Chevroliere !!!!! Comptez sur moi pour foutre le bordel si ce couloir aérien au dessus de Saint Philbert de Grand se confirme. Je suis en colère !
276	29/03/2025	15:53	Contre un couloir aérien à Saint Philbert de Grand Lieu	Je m'oppose à un couloir aérien au dessus de chez moi à Saint Philbert. Si il faut utiliser la force, comme les zadistes de NDDL, pour se faire entendre, ce n'est pas un problème, je sais faire et mes petits copains aussi ! Contre l'impact de nouvelles populations et contre l'étalement des nuisances de Nantes Atlantique.
277	29/03/2025	15:56	Saint Philbert de Grand Lieu doit demeurer en zone calme	Ras le bol de vos avions ! NON au survol de saint philbert de grand lieu.
278	29/03/2025	17:23	non au survol	PAS de bruit sur notre commune de st philbert
279	29/03/2025	17:41	Sans titre	Bonjour; Je laisse ce message pour indiquer que nous sommes arrivés à St Philbert pour sa tranquillité et son cadre naturel. L'arrivée de ces nouveaux couloirs aériens va dégrader notre tranquillité et polluer encore plus des espaces végétales et animales, dont partie fait partie d'un espace protégé. Nous ne sommes pas prêts à voir notre logement perdre de la valeur à cause de ces avions. Il n'ai pas possible de dégrader notre habitat et notre envie au détriment du profits.

280	29/03/2025	17:47	Non a la création d'un couloir aérien sur St Philbert	Certains avions s'égarer déjà et se retrouvent a survoler le nord de St Philbert (a minima) . Cela serait une catastrophe pour je bien être de la commune et de ses habitants si cela devenait récurrent.
281	29/03/2025	18:26	participation à la consultation du projet de prévention du bruit dans l'environnement (PPBE) de l'aérodrome de Nantes Atlantique (Loire-Atlantique)	J'habite le nord de Saint-Philbert de Grand-Lieu et je m'indigne de cette nouvelle menace d'expérimentation et de création de nouveaux couloirs aériens et demande à ce que ce secteur ainsi que l'ensemble de la commune soit enregistrée en zone calme du nouveau Plan de Prévention du Bruit dans l'Environnement (PPBE), en conformité de la directive européenne. L'impossibilité de déplacer ou encore d'étaler les nuisances de la Chevrolière vers Saint-Philbert de Grand-Lieu en était ressorti de l'expérimentation précédente des couloirs aériens où une gêne très importante et des situations cauchemardesques ont été vécues. Personnellement, je n'avais jamais vu un avion d'aussi prêt en dehors d'un aéroport et m'efforçait à différencier les nuisances sonores aériennes, à la suite des effilages de couloir aérien, d'un orage et de secousses sismiques. Merci par avance pour votre bon sens.
282	29/03/2025	18:56	PPBE de l'aérodrome de Nantes-Atlantique	En tant que résident de Saint-Philbert-de-Grand-Lieu, je demande que notre commune soit désignée comme zone protégée dans le cadre du futur plan de protection de l'environnement sonore, conformément aux normes européennes. Nous rejetons toute nouvelle phase d'expérimentation ou l'ajout de nouveaux itinéraires aériens. L'essai réalisé en 2022 a clairement montré qu'il était impossible de transférer ou de diffuser les nuisances sonores de la Chevrolière vers notre commune.
283	29/03/2025	19:51	Opposition à de nouveaux couloirs	Bonjour, Je suis riverain de l'aéroport à St philbert de grand lieu, durant la première expérimentation, j'avais de jumeaux d 1 an, les avions ont décollé au dessus de notre maison. Les enfants ont été réveillés systématiquement des 6h du matin causant des troubles graves. Nous nous réservons le droit de porter plainte si de nouveau les avions passent au dessus de notre village a st philbert. Nous sommes vigoureusement opposé a la modification des couloirs. Cordialement,
284	29/03/2025	21:33	Développement Aéroport Montoir	Pour soulager Nantes-Atlantique (qui n'est pas extensible), pourquoi ne pas orienter les low-cost vers des terrains secondaires (comme Beauvais pour Paris) ? En Loire-Atlantique, Saint-Nazaire Montoir dispose d'une piste de 2400 m (Nantes : 2900 m) qui peut accueillir des gros porteurs. En termes de trafic passagers, l'aéroport de Montoir a enregistré 9 933 passagers en 2023. Les infrastructures sont évidemment adaptées à Airbus et à l'industrie en général, mais les besoins des low-cost en termes d'accueil et de confort sont réduits au minimum. Pourquoi ne pas étudier le partage des infrastructures (industrie et commercial) ? Pour que l'aéroport de Montoir-Saint-Nazaire puisse accueillir des compagnies low cost, plusieurs changements et investissements concrets seraient nécessaires. Voici les points clés à envisager : Construction ou rénovation d'un terminal passager : l'aéroport de Montoir est aujourd'hui principalement orienté vers l'industrie. Un terminal dédié aux vols commerciaux, même modeste, avec des espaces pour l'enregistrement, la sécurité, les boutiques et les salles d'embarquement serait nécessaire. Capacité d'accueil accrue : une augmentation des capacités de stationnement pour avions et l'adaptation des infrastructures pour accueillir des avions type Boeing 737 ou Airbus A320 (avions typiques des compagnies low cost) seraient indispensables. Priorité aux vols commerciaux : aujourd'hui, le trafic industriel lié à Airbus occupe une grande partie de l'activité de l'aéroport. Pour accueillir des compagnies low cost, il faudrait adapter les créneaux horaires (slots) pour assurer la cohabitation entre les vols industriels et commerciaux. Flexibilité horaire : les compagnies low cost privilégient souvent des horaires en dehors des pics traditionnels (tôt le matin ou tard le soir) pour réduire les coûts. Piste adaptée aux avions commerciaux : bien que la piste actuelle soit déjà

				suffisamment longue pour accueillir le BelugaXL d'Airbus, une révision de la gestion de la piste pourrait être nécessaire pour optimiser les opérations commerciales régulières. Subventions ou allègements de taxes aéroportuaires : de nombreuses compagnies low cost (comme Ryanair ou EasyJet) choisissent les aéroports en fonction des coûts. Partenariats avec les collectivités locales : les collectivités territoriales (Région, Département) pourraient offrir des subventions pour promouvoir les nouvelles lignes aériennes. Transports publics : pour être attractif pour les voyageurs, l'aéroport doit être facilement accessible par transport en commun (bus, trains, navettes depuis Saint-Nazaire ou Nantes). Parkings et services annexes : création de parkings longue durée, services de location de voitures et zones de dépose-minute.
285	29/03/2025	22:45	Insupportable	2022 fut une année difficile à cause des avions, trop nombreux, trop bas, et passant à des heures indue, impactant mon rythme de sommeil. C'est pourquoi je demande que Saint Philbert repasse en zone calme. Pour information, arrivés dans la région en 2005, nous avons choisi le sud Loire pour ne pas subir le futur aéroport de Notre dame des Landes ... Vive le respect des référendums !
286	30/03/2025	08:38	Démocratie, où es tu ?	Comment faire avaler à la population exposée aux nuisances de l'aéroport, que l'activité croissante de celui-ci sera moins bruyante, moins polluante ? Même si les données exposées sont fausses dans la construction des cartes de bruit et des cartes de trajectoires, le visuel fait son effet et reste en mémoire. Il serait bien difficile de faire avaler la réalité des nuisances. Pour mieux desservir cet aéroport, on rajoute des nuisances ferroviaires à une population nantaise, rezéenne et bouguenaisienne. Comment ce train, propulsé au diesel, pourra servir aux voyageurs qui arrivent principalement en voiture ? Un aéroport comme centre ville de l'agglomération, c'est un nouveau concept ? Ou bien, c'est garder silence pour mieux vendre les projets immobiliers en cours ou à venir ? De toutes manières, ce n'est, une fois de plus, qu'une consultation. Le préfet restera droit dans ses bottes et publiera ce plan.
287	30/03/2025	09:17	Opposition	Je m'oppose à ce projet qui représente de réelles nuisances au quotidien. Si les couloirs sont modifiés : des réveils aux aurores le week-end et la semaine et tard le soir qui réveillent toute la famille, engendre de la pollution. Pourquoi impacter encore plus de personne!!
288	30/03/2025	09:48	Éviter les effets de bords	Depuis quelques mois, la ville de Sucé-sur-Erdre est survolée par des avions. Est-il possible d'éviter cela en décalant un peu plus au nord, là où il n'y a que des champs ?
289	30/03/2025	10:08	PPBE 2025 -2029	En tant qu'habitant de Saint-Philbert-de-Grand-Lieu, je demande que cette commune soit, conformément à la directive européenne, inscrite en zone calme dans le nouveau PPBE. Nous ne souhaitons pas de création de nouveaux couloirs aériens ou de nouveaux tests L'expérimentation de 2022 nous a en effet montré qu'un déplacement voir même un étalement des nuisances de la Chevrolière vers Saint-Philbert-de-Grand-Lieu. Ce projet ne ferait que déplacer les nuisances sur une nouvelle commune avec plus d'habitants impactés ....

290	30/03/2025	10:13	Pas de couloir aérien à Saint Philbert de Grand Lieu !	Bonjour monsieur le Préfet, Nous ne nous pas de nouveau couloir aérien au dessus de Saint Philbert de Grand Lieu. Pas d'expérimentation non plus. Le maire de la Chevrolière a toujours été favorable au maintien de Nantes Atlantique, et bien qu'il garde ses avions ! Merci pour votre lecture.
291	30/03/2025	10:16	Contre une nouvelle expérimentation à Saint Philbert de Grand Lieu.	Bonjour, Je demande à la DGAC de ne pas faire de nouvelle expérimentation ou création de couloir aérien au dessus de Saint Philbert de Grand Lieu.
292	30/03/2025	10:20	Sauvons saint philbert de grand lieu !	Ma famille et moi, qui habitons le centre ville de saint philbert de grand lieu avons été impactés par l'expérimentation de 2022. Plus jamais ! Nous demandons ni création de couloir, ni expérimentation au dessus Saint Philbert de Grand Lieu. Bonne journée. pompier à Saint Philbert
293	30/03/2025	10:21	Sauvons saint philbert de grand lieu !	Ma famille et moi, qui habitons le centre ville de saint philbert de grand lieu avons été impactés par l'expérimentation de 2022. Plus jamais ! Nous demandons ni création de couloir, ni expérimentation au dessus Saint Philbert de Grand Lieu. Bonne journée. / pompier à Saint Philbert
294	30/03/2025	10:21	Concertation publique plan de prévention du bruit	Bonjour, je conteste votre projet de plan de prévention du bruit. Il n'y a aucune mesure concrète quantifiable, aucune sanction des compagnies aériennes si elles ne font rien pour améliorer leurs avions en terme de bruit (sans parler de la pollution atmosphérique qui est un autre sujet). Il n'y a aucune limitation de survols, la sobriété est, aujourd'hui, une question de survie humaine. Clairement, au vu de ce plan qui rejette toutes limitations de vols, qui rejette un allongement du couvre feu, qui maintient les changements de trajectoires qui impactent beaucoup plus d'habitants, notamment sur la ville de Rezé, ceci depuis deux ans et demi, je conteste ce plan de prévention du bruit. Faire passer des intérêts économiques avant la vie humaine est, on peut le dire, criminelle puisqu'elle engendra à court, moyen et long terme des problèmes de santé, des suicides potentiels et des morts prématurés. En effet, le bruit a un impact psychologique et physique. Il est préjudiciable de faire passer des intérêts économiques avant la prévention de la vie humaine. Et, pourquoi l'abandon de l'allongement de la piste ? Bref, j'émet un avis défavorable.
295	30/03/2025	10:59	Non au PPBE	St Philbert de Grand Lieu est une ville rurale où les avions n'ont pas leur place. Gardons la tranquillité de cette ville. C'est pourquoi je m'oppose à ce projet néfaste pour la ville à tous les niveaux.
296	30/03/2025	11:22	Pas de couloir aérien à Saint Philbert de Grand Lieu	Bonjour Je ne veux pas de couloir aérien à Saint Philbert de Grand Lieu. L'expérimentation a fait ses preuves et nous ne sommes pas là pour la Chevrolière et du me leur maire qui, rappelons le, était pour le maintien de Nantes Atlantique lors du référendum. La preuve se trouve dans la presse, dommage pour lui. Nous poursuivons le combat avec davantage de force et nous sommes prêts à bloquer l'aéroport si nécessaire.

297	30/03/2025	11:47	Non au survol de Saint-Philbert-de-Grand-Lieu	Bonjour, Je m'oppose à l'augmentation du nombre de survol du territoire de Saint-Philbert-de-Grand-Lieu par les avions au départ et à destination de Nantes Aéroport et à toute nouvelle expérimentation de nouveaux couloirs aériens allant dans ce sens, ce qui dégraderait la qualité de vie sur notre Commune. Je souhaite que Saint-Philbert-de-Grand-Lieu soit classée en 'Zone Calme', ce qui est l'une de ses caractéristiques historiques et qui doit le rester à l'avenir. habitant de la commune.
298	30/03/2025	11:52	Zones calmes	Je ne comprends pas, les zones calmes sont à protéger et je ne les retrouve pas dans le PPBE.... C'est une obligation réglementaire !
299	30/03/2025	11:54	Evaluation des actions PPBE 2020-2024 - P55 à 58	Les couleurs « vert » donnent l'impression que la mesure a été efficace alors qu'on indique uniquement le fait qu'elle a été mise en place sans se poser la question de son utilité. Exemple : o Couvre-feu o Délaissement : le dispositif est injuste car il ne concerne qu'une poignée d'habitations identifiées de manière arbitraire. o «L'insonorisation », si tant est que les personnes puissent être éligibles aux aides (le périmètre des cartes PGS est à revoir par rapport à la réalité) et prendre en charge le reste à charge, est une mesure d'attente et non une mesure de protection. Comment exiger des citoyens qu'ils vivent les 40 prochaines années confinés chez eux, été comme hiver ? o Est-ce crédible d'affirmer que l'abandon de l'extension de 400 m de la piste, mesure phare pour lutter contre les nuisances, a été compensée par des avions « moins bruyants » et une approche satellitaire qui aura pour impact de concentrer le survol sur une seule trajectoire pour les arrivées par le Nord ? NON !!!!!
300	30/03/2025	11:57	• Le couvre-feu entre 00h et 6h	o 6 heures de sommeil pour les riverains ; ce n'est pas suffisant, les recommandations de l'OMS préconisent 8h pour ne pas nuire à la santé physique et mentale. o Comment pouvez-vous considérer que l'étude d'impact selon une approche équilibrée ne doit pas être conduite (p57 R2020-1) alors que l'impact sur la Santé de la pollution sonore, émis par le survol des avions, a été démontrée ?
301	30/03/2025	11:59	Le guidage satellite	Il doit améliorer la sécurité au moment du survol de Nantes : les compagnies s'engagent à investir dans le dispositif mais n'en ont pas l'obligation légale. Il manque cette obligation. o Quand les avions nouvelles génération moins bruyants et équipés du guidage satellitaire seront-ils livrés ? o Comment assurer que cet engagement sera respecté ?
302	30/03/2025	12:02	Les cartes stratégiques de bruit	Les hypothèses retenues concernant les flottes d'avions pour établir la carte de bruit ne sont pas détaillées Quel type d'avion a été utilisé pour paramétrer l'outil de modélisation de la carte de bruit de la DGAC ? Pourquoi intégrer dans le calcul le remplacement des flottes dont on ne connaît pas la date de mise en service et ne pas intégrer les 3300 familles qui vont arriver sur Pirmil les Isles ? Comment sont embarquées les données relatives à la rose des vents dans les hypothèses de répartition des atterrissages et décollages entre le nord et le sud ? Comment passe-t-on de 80 000 personnes exposées en 2013 à 7000 en 2025 sans changer structurellement l'aéroport ( orientation de la piste ou déplacement de l'aéroport sur un autre site) alors que dès 2013, l'hypothèse du remplacement de la flotte par des NEO[1] avait déjà été intégrée ? Comment sont utilisées les données de l'INSEE pour identifier les populations survolées ? Les cartes de bruit présentées sont des valeurs moyennées en rien liées avec le vécu des riverains (réveillés malgré tout à 6h tous les matins, dimanche et jour férié). Dans ce contexte, quelle crédibilité leur donner ? Comment expliquez-vous l'écart entre la modélisation de la CSB 2023 Lden et la réalité des mesures relevées par les 5 stations de bruit Maestro ? Les zones de bruit

				<p>modélisées ne correspondent pas, en particulier sur l'île de Nantes et les quartiers Nord de l'île. Pourquoi ne pas avoir fait la comparaison, comme l'a demandé plusieurs fois le COCETA, avec la réalité des mesures ? Pouvez-vous confirmer que le modèle utilisé est le même que celui utilisé lors de « l'expérimentation de la Chevrolière » qui en a démontré les limites et l'écart par rapport aux mesures réalisées ? Dans ce contexte, quels sont vos arguments pour donner confiance à la projection CSB 2030 ? Supposer, comme l'affirme M. Mercenier, « que la lutte contre les nuisances sonores a franchi un cap » n'est-ce pas dangereux compte tenu de l'ensemble des incertitudes qui pèsent sur les hypothèses prises et de l'impact sur les programmes immobiliers qui vont sortir de terre ? Quelle est la responsabilité du délégué ministériel, de la DGAC et de la Préfecture dans les années à venir sur les conséquences de conclusions si arbitraires ? Comment se fait-il qu'il nous soit interdit d'utiliser du matériel bruyant (tondeuse, ponceuse...) dans nos jardins sur des périodes bien définies (uniquement à partir de 8h et jusqu'à 12h le WE) pour ne pas gêner nos voisins et que les avions aient la possibilité de gêner les survols entre 6h et 00h WE et jours fériés ? Pourquoi les cartes de bruit prennent en compte les chiffres de 2023 et non le fait que l'aéroport change de concessionnaire et que le nombre de vols attendus sera plus important ? P 41 Hypothèses CSB 2030 : il est indiqué « Répartition jour (6h – 18h) / soirée (18h – 22h) / nuit (22h – 6h) : 68 % / 19 % / 13 % ». La réalité est que 13% des vols prévus la nuit sont programmés entre 22h et minuit, en l'état actuel du couvre-feu. Il faudrait indiquer cette plage sur le document et indiquer comment s'assurer de préserver les citoyens de la concentration des survols, plus ou moins accentuée selon la période. Ne serait-il pas plus ambitieux et transparent de représenter sur les Cartes Stratégiques de Bruit, les zones identifiées par l'OMS comme une forte gêne (&gt; 45 dB Lden) et fortes perturbations du sommeil (&gt;40 dB Ln la nuit) ? Il a été démontré qu'une exposition au-delà de ces seuils, les impacts sur la santé sont réels. Intégrer comme cela a été fait, des chiffres de personnes impactées dans un document de 180 pages est improductif en matière d'information du grand public. Nous demandons à ce que ces zones soient représentées sur les CSB.</p>
303	30/03/2025	12:04	L'approche satellitaire	<p>L'approche satellitaire aura pour impact de concentrer le survol sur une seule trajectoire pour les arrivées par le Nord : Quel est le fondement constitutionnel qui vous autorise à sacrifier volontairement une catégorie de Nantais et de Ligériens (+ de 100 000 personnes) pour préserver l'hyperCentre ? Avez-vous évalué l'impact d'une approche satellitaire qui privilégierait une arrivée axée sur la piste dès le stade de la Beaujoire ? Combien de personnes seraient impactées ? Comment annoncer que l'approche satellitaire est une amélioration puisque qu'on concentre le bruit sur une population ? Comment sont choisies les personnes qui seront survolées ? Quels sont les critères ? Y a-t-il des citoyens de seconde zone ?</p>
304	30/03/2025	12:04	Le nombre de mouvements	<ul style="list-style-type: none"> <li>• o Pourquoi affiche-t-on 60 000 mouvements alors que les 24 maires de la métropole se sont engagés sur 56 000 max en 2030 ?</li> <li>o Comment ces 60 000 mouvements ont été identifiés ?</li> <li>o Ces valeurs sont-elles une limite ?</li> <li>o si elles sont dépassées que se passe-t-il ?</li> </ul>
305	30/03/2025	12:05	Les Sanctions	<ul style="list-style-type: none"> <li>o Nous souhaitons le doublement du montant des sanctions de 40 à 80 K€ sachant que la moyenne des amendes quand elles sont actées est de 13 k€ en moyenne.</li> <li>o Pourquoi ne pas les faire payer puis rembourser après jugement de l'ACNUSA, si besoin ?</li> <li>o Pourquoi Volotéa s'engage à ne pas violer le couvre-feu (entre 55 à 25 fois selon les années) ? Le respect du couvre-feu est-il optionnel ?</li> </ul>

306	30/03/2025	12:06	Les Sanctions	o Nous souhaitons le doublement du montant des sanctions de 40 à 80 K€ sachant que la moyenne des amendes quand elles sont actées est de 13 k€ en moyenne. o Pourquoi ne pas les faire payer puis rembourser après jugement de l'ACNUSA, si besoin ? o Pourquoi Volotéa s'engage à ne pas violer le couvre-feu (entre 55 à 25 fois selon les années) ? Le respect du couvre-feu est-il optionnel ?
307	30/03/2025	12:09	Maillage du territoire par les stations de mesure de bruit	Afin de vérifier concrètement l'impact des actions sur la pollution sonore, il faut augmenter rapidement le maillage du territoire en stations de mesure de bruit, déployées sous les trajectoires afin d'objectiver les évaluations et les projections. Je vous demande expressément de le faire
308	30/03/2025	12:21	Bilan de cette consultation	Comme toute consultation avec modération, des commentaires ne seront pas pris en compte. Je vous demande de publier officiellement un bilan du nombre de commentaires non publiés après votre modération. Merci pour votre transparence
309	30/03/2025	13:44	Non au survol de St philbert.de grand lieu	Ne pas revivre la même expérience incessante de vols au dessus de St Philbert, le lac de Grand lieu réservé naturelle. Gardons notre tranquillité ve pourquoi nous y habitons. Investissement immobilier qui perdra sa valeur
310	30/03/2025	13:58	Non couloir aérien Saint Philbert de Grand lieu	Non au couloir aérien de Saint Philbert de Grand lieu. Nous voulons garder la tranquillité de notre ville. L'état a refusé le vote démocratique du nouvel aéroport. Ce n'est pas pour avoir plus de trafic autour de l'ancien.
311	30/03/2025	14:23	Réduire les nuisances pour les riverains en ouvrant des lignes en Bretagne	Ce PPBE a une ambition, celle de faire de NA l'aéroport du grand ouest. Cela veut clairement dire que ce PPBE prend en compte uniquement le besoin du monde économique et qu'il ignore (voire méprise ? tout comme la médiation bidon qui a permis le renoncement NDDL) les riverains pour qui cet aéroport urbain ce sont des nuisances XXXL (le bruit, mais pas que. Aussi les PUF, les toits et terrasses noircis .....). On ne peut va vivre sous cloche en été. Bon sang, ECOUTEZ LE..... Il faut vraiment limiter le trafic de cet aéroport enclavé, et l'inscrire sur le long terme dans le PPBE. NA est mal situé et nuisible, il devrait déménager et non se développer (comme Lyon). Pourquoi ne pas ouvrir des lignes à Brest ou à Rennes (comme promis par E. Philippe en 2018) pour éviter que les bretons viennent jusqu'à Bouguenais pour leurs vacances d'été ? Il est écrit que les aviateurs sont volontaires pour protéger les riverains. Très choqué de voir que sur le site Volotea, Nantes est affichée être en Bretagne. J'ai soumis une remarque mais ce n'est pas corrigé. Evidemment, pour eux, c'est un argument porteur et il n'y a que cela qui importe. Cela signifie bien que les compagnies aériennes ambitionnent de développer leur offre uniquement à Nantes et que la santé des riverains est une donnée négligeable. Il faut écouter ceux qui subissent les nuisances et pas fabriquer des courbes de bruit lissées, complaisantes et favorables à l'essor économique. Stop au bla bla

312	30/03/2025	14:34	Non au survol de St Philbert de GL	Bonjour, Je m'oppose à l'augmentation du nombre de survol du territoire de Saint-Philbert-de-Grand-Lieu par les avions au départ et à destination de Nantes Aéroport et à toute nouvelle expérimentation de nouveaux couloirs aériens allant dans ce sens, ce qui dégraderait la qualité de vie sur notre Commune. Je souhaite que Saint-Philbert-de-Grand-Lieu soit classée en 'Zone Calme', ce qui est l'une de ses caractéristiques historiques et qui doit le rester à l'avenir. habitante de la commune.
313	30/03/2025	17:03	Non à la pollution au dessus de Saint Philbert et de son pôle biodiver'cité	Bonjour Pourquoi le lac de grand lieu, plus grand lac d'Europe de plaine et réserve naturelle, est il survolé par les avions ? Non, au survol de
314	30/03/2025	17:41	Le COCETA s'oppose à l'impact de nouvelles populations.	Bonsoir Monsieur Emmanuel Mercenier, Le COCETA s'oppose fermement à ce que de nouvelles populations soient impactées et nous soutenons les habitants de Saint Philbert de Grand Lieu tout comme pendant l'expérimentation de 2022. Pas de nouvelles populations impactées et plafonnement des vols pour celles déjà impactées. membre du COCETA
315	30/03/2025	17:44	Nous vous amusez pas à créer un couloir aérien au décollage au dessus de Saint Philbert de Grand Lieu sinon on va se fâcher !	Monsieur le Ministre, Ici à Saint Philbert de Grand Lieu, nous vivons une vie paisible et nous ne comptons pas nous faire embêter par le survol des avions. L'expérimentation de 2022 a livré ses conclusions donc STOP !!!
316	30/03/2025	17:58	Monsieur le ministre : pas de survols de Saint Philbert de Grand Lieu	Bonjour. Je participe à cette consultation pour m'opposer au maire de la Chevroliere qui veut transférer les nuisances sonores au décollage au dessus de Saint Philbert de Grand Lieu. Il dit partout que c'est déjà acté mais nous pensons encore que c'est le ministre qui décide et non pas monsieur Boblin. Donc, Monsieur TABAROT, pouvez vous nous garantir la protection de notre tranquillité et totter les conclusions de l'expérimentation catastrophique de 2022.nous ne voulons pas de couloir aérien au décollage au dessus de Saint Philbert de Grand Lieu. Merci, nous comptons sur vous. - Habitant du bourg de Saint Philbert de Grand Lieu
317	30/03/2025	18:01	Saint Philbert de Grand Lieu : les chants des oiseaux mais pas celui des avions !	Contre le survol de saint philbert de grand lieu. Nous ne sommes pas là poubelle de la Chevroliere !
318	30/03/2025	18:09	Non à la modicication du point de virage de la Chevroliere vers Saint Philbert de Grand Lieu	Bonjour monsieur le délégué ministériel, Je m'appelle X et je suis Habitant.e d'un village au sud de la Chevroliere. Je ne signerai pas cette pétition par peur des représailles de mon maire, monsieur BOBLIN. L'expérimentation de la modification du point de virage de la Chevroliere vers le sud a impacté mon quotidien pendant l'expérimentation d'octobre 2022 et je ne veux pas revivre ce moment. À l'époque, j'avais marqué mon opposition mais mon maire m'avait menacé de donner mes nom et celui des 300 chevrolins nouvellement impactés dans toute la commune, je veux donc rester anonyme pour éviter à nouveau des menaces.

319	30/03/2025	18:51	Contribution des habitant.e.s et des chercheur.e.s du projet SonoRezé	<p>Le projet SonoRezé s'est intéressé au thème du bruit des avions, sur le territoire de Rezé, au travers d'un travail collaboratif entre habitants, élus et services techniques de la Ville de Rezé, et chercheurs de l'Université Gustave Eiffel et d'Agro-Campus Angers (<a href="https://sonoreze.fr/resultats/sonoreze_II/avion_bilan.html">https://sonoreze.fr/resultats/sonoreze_II/avion_bilan.html</a>). Riche de cette expérience, le collectif des habitant.e.s du projet SonoRezé, les « SonoRezéens », et les chercheur.e.s du projet, s'interrogent sur différents points du PPBE dédié à l'aéroport de Nantes-Atlantique. Le projet SonoRezé a produit des résultats techniques, soulignant notamment les points suivants : • Les limites des méthodes réglementaires sur la quantification de la gêne. Les cartes de bruit stratégiques (mentionnées par ex. p.7), servant d'état des lieux à la quantification de la gêne, s'appuient sur une limite basse de 55 dBA. Or, selon l'OMS, 27% des habitants sont très gênés par le bruit des avions à 55 dBA. En incluant dans le calcul les personnes exposées à des niveaux plus bas, le projet a par exemple montré sur la Ville de Rezé que ce ne seraient pas 150, mais 5000 personnes qui sont très gênées par le bruit : <a href="https://sonoreze.fr/resultats/sonoreze_II/avion_resultats.html">https://sonoreze.fr/resultats/sonoreze_II/avion_resultats.html</a>. Les chiffres avancés dans la section 4.1 doivent donc être largement nuancés. Nous préconisons de mentionner également les estimations du nombre de personnes très gênées en comptabilisant également les personnes exposées à 45 dBA ou plus. • L'intérêt de recourir à des enquêtes de gênes, pour quantifier de manière complémentaire le nombre de personnes gênées sur le territoire. Un tel questionnaire a permis, dans le cadre du projet et sur la ville de Rezé, d'infirmer les estimations de nombre de personnes gênées par le bruit des avions sur le territoire. En effet, le nombre de personne se déclarant fortement gênées sur le territoire était supérieur aux chiffres du précédent PPBE. Ainsi, nous préconisons d'engager une action sur le déploiement d'un questionnaire pour affiner l'état des lieux. La mise en place d'une telle démarche sur le long terme permettrait également de vérifier les effets d'actions sur l'aéroport Nantes-Atlantique sur la gêne, la qualité de sommeil ou la qualité de l'environnement sonore des citoyens visés. Le projet SonoRezé a fait émerger trois considérations générales : • Le besoin de plus de transparence dans l'observation des nuisances aéroportuaires. La « Publication trimestrielle par AGO sur son site internet d'un rapport de suivi du bruit » (p.58) ne répond pas à ce besoin. Un des résultats du projet SonoRezé est le souhait des habitants d'accéder plus facilement aux informations relatives au bruit des avions et à leur exposition. Pour cela, nous préconisons de développer un site web où l'évolution du bruit sur des plages horaires variables peut être consultée, et où les données peuvent être téléchargées (à l'image par exemple de la plateforme survol.bruitparif) ; • Le besoin d'un meilleur partage des connaissances : o La partie pédagogique du document (p.32) est très appréciable, notamment lorsqu'elle pointe le fait que « l'ajout d'une deuxième source de bruit de même niveau sonore = + 3 dB », et que « l'on fait la différence entre deux lieux où le niveau diffère de 3 dB, mais il faut tendre l'oreille ». Ces éléments mériteraient de faire l'objet d'une communication plus large. Sur ce point, nous préconisons la mise en place d'une médiation technique et scientifique autour de l'observation des nuisances aéroportuaires ; o Ce questionnement sur les indicateurs s'est exprimé à de nombreuses reprises au cours du projet SonoRezé, pointant les limites de l'indicateur Lden (cet indicateur laisse penser qu'une réduction de 3dBA sur le bruit de chaque avion peut compenser un doublement du nombre de survols, ce qui n'est pas le cas en termes de gêne). Nous préconisons la proposition de cartographies complémentaires, s'appuyant sur des indicateurs tel que le nombre d'événements journaliers dont le niveau maximum (L<sub>Amax</sub>) dépasse un seuil donné. • La demande des habitants pour plus de transparence. Quelques éléments du document semblent perfectibles sur ce point : o Les hypothèses sur la composition de la flotte dans le calcul des CBS2030 (p.41) mériteraient d'être détaillé (il n'est pas facile de faire le lien avec les engagements pris par les</p>
-----	------------	-------	---	--

				compagnies) ; o Les engagements de réduction du bruit pris par les compagnies (p.9 et suivantes) paraissent flous, car les impacts chiffrés en décibels ne sont pas mentionnés. De plus, concernant certaines compagnies, ces engagements concernent des objectifs déjà réalisés, et ne devraient donc pas apparaître dans le document (ou en tout cas ne devraient pas être présentés comme une amélioration). De plus, les ateliers SonoRezé ont souligné le fort positionnement écologique des habitants, notamment un intérêt pour la question climatique. Sur ce point, des questions plus générales émergent : • Pourquoi les restrictions d'exploitation interviennent seulement en dernier recours ? Une des pistes de réduction du bruit les plus citées par les habitants sont une réduction de l'activité aéroportuaire plutôt qu'une adaptation de cette activité ; • Pourquoi les objectifs de réduction du bruit sont principalement liés à des engagements des compagnies, et non des contraintes imposées par le concessionnaire ou l'Etat ? (Par exemple interdire les avions EPNdB < 14 dBA si ceux-ci sont trop bruyants ?). Enfin, le projet SonoRezé a montré l'intérêt d'une participation des habitants dans différentes instances de gouvernance liées à la gestion des nuisances aéroportuaires, que pourrait mentionner le document. Nous nous tenons à votre disposition pour plus de détails sur ces propositions. Cordialement, Les habitant.e.s et les chercheur.e.s SonoRezé e-mail : info@sonoreze.fr
320	30/03/2025	18:51	Trop de couloirs aériens au dessus de la métropole nantaise	Habitant de l'ouest de la métropole, je constate depuis quelques temps de plus en plus de traversées d'avions qui constituent de vraies nuisances sonores quotidiennes sur des plages horaires élargies. Je milite pour une réduction du nombre d'avions survolant la métropole et de départs depuis l'aéroport, allant de le sens de la tranquillité publique, de la préservation de la santé et de la transition écologique et climatiquen
321	30/03/2025	19:01	Remarques relatives au document de PEB de l'aéroport Nantes Atlantique	Tout d'abord, sur la forme, ce document apparaît comme ayant été rédigé par une administration en vue d'être soumis à la validation d'une autre administration. Alors qu'il s'agit d'un sujet complexe, il y a peu de pédagogie (par exemple, usage de beaucoup d'acronymes), ce qui n'en facilite pas la lecture. C'est d'autant plus regrettable que de nombreux habitants (en milliers) seront impactés. D'un point de vue pédagogique, il manque clairement de juxtapositions de cartes avant/après, ainsi que les faisceaux de trajectoires réelles, des mesures de bruits factuelles (nombre de décibels enregistrés) montrées sur cartes et, à l'échelle d'au moins une année complète. Concernant le bruit, je m'interroge sur la véracité des cartes produites. Ainsi, en page 171 la carte de référence du bruit ne traduit pas la réalité du bruit consécutif à la trajectoire des avions survolant le village de Passay avec des niveaux de bruit oscillant de 70 à 80 décibels (mesures prise en extérieurs avec un appareil portable) avec des mouvements d'avions pouvant aller jusqu'à un toutes les trois minutes. Aussi, quel crédit faut il apporter aux cartes prévues pour 2030 en page 173. Il est mentionné en page 96, mesure 02020-04, « Si l'opportunité est confirmée, modification des trajectoires de décollage face au sud pour éviter le survol du bourg de la Chevrolière et de Bouaye ». Cela signifie-t-il que le PEB sera modifié ou alors que la modification se fera sur la base d'un PEB qui ne correspondra plus à la réalité ? Quelles seront alors les nouvelles trajectoires ? Concernant les engagements des différentes compagnies aérienne en matière de respect du couvre feu, l'engagement de Transavia est plutôt cocasse : « Adapter la programmation des vols pour minimiser les risques de non respect du couvre -feu ». Si l'on transpose cet « engagement » à un automobiliste, cela donne : « Adapter la conduite pour minimiser les risques de non respect du code de la route ». Une norme est édictée pour être respectée. Enfin, il est regrettable que dans le paragraphe relatif au bruit il n'est nullement fait mention des recommandations de l'Organisation mondiale de la santé qui recommande (mention »forte ») que le seuil de nuisance relatif spécifiquement au trafic aérien, se limite à 40 dB(A) la nuit et à 45 dB(A) le jour, en raison des effets extra-auditifs dus au bruit (stress, trouble du

				sommeil, troubles cardio vasculaires notamment) in Lignes directives relatives au bruit dans l'environnement dans la région européenne -remue d'orientation-OMS bureau régional de l'Europe, 2018. <a href="https://iris.who.int">https://iris.who.int</a>
322	30/03/2025	20:09	Survol St philbert de grand lieu	NON AU SURVOL au dessus de SPGL
323	30/03/2025	20:22	Opposition au couloir aérien à Saint Philbert de Grand Lieu	Monsieur le Préfet, Je suis contre un couloir aérien au décollage au dessus de Saint Philbert de Grand Lieu et contre la modification du point de virage de la Chevroliere qui impacterait notre qualité de vie. Merci de votre compréhension et de notre détresse. - Membre du bureau de L'ARC sud lac (500 licenciés)
324	30/03/2025	20:25	Demande inscription Saint Philbert de Grand Lieu en zone calme dans le nouveau PPBE	MONSIEUR TABAROT, Nous demandons à ce que Saint Philbert soit inscrit en zone calme dans le nouveau PPBE. Nous ne voulons pas de modification du point de virage de la Chevroliere vers Saint Philbert de Grand Lieu, notre commune où il fait bon vivre, bon respirer..
325	30/03/2025	20:31	Pour monsieur le Ministre des Transports	Monsieur le Ministre, Je vous écris avec une détermination sans faille pour exprimer mon indignation face aux projets de couloirs aériens au décollage de l'aéroport de Nantes Atlantique, qui menacent directement la tranquillité et la qualité de vie des habitants de Saint-Philbert-de-Grand-Lieu. En tant que citoyen concerné, et au nom des plus de 4500 Philibertins, dont ma propre famille, je m'oppose fermement à toute modification du point de virage de la Chevrolière. L'expérimentation de 2022 a déjà démontré les nuisances intolérables que cette mesure engendre : un vacarme incessant, des vibrations perturbantes et une pollution atmosphérique accrue. Saint-Philbert-de-Grand-Lieu ne doit pas être sacrifié sur l'autel du développement aéroportuaire. Nous refusons d'être les victimes collatérales d'une décision qui privilégie les intérêts économiques au détriment de la santé et du bien-être de nos concitoyens. Je vous exhorte, Monsieur le Ministre, à prendre en compte notre cri d'alarme et à rejeter tout projet de couloir aérien qui impacterait notre commune. Nous exigeons le respect de notre tranquillité et de notre environnement. Dans l'attente d'une réponse favorable, je vous prie d'agréer, Monsieur le Ministre, l'expression de ma très haute considération. Président du collectif Retz Action
326	30/03/2025	20:44	Sans titre	Je m'oppose à la création d'un couloir aérien au-dessus de Saint-Philbert-de-Grand-Lieu.
327	30/03/2025	22:08	Avis sur consultation publique	Bonsoir, - Lors des atterrissages par le sud le respect du couloir doit être strictement respecté. Le survol des villages du Plessis/Pied Pain, à l'atterrissage et au décollage n'est pas acceptable. - Aucune mesure proposée ne peut être acceptée sans informer du résultat de cette proposition pour toutes les populations impactées. Exemple, la mesure O2020-4 ne parle que du bénéfice pour les communes de la Chevrolière et Bouaye sans préciser qu'elles seront les nouvelles trajectoires et quelles seront les inconvénients pour

				les nouvelles populations impactées. - La décision du référendum de 2016 pour le déménagement de l'aéroport vers Notre Dame des Landes n'étant pas respectée, l'aéroport doit se limiter au trafic aérien observé cette année là (~5 millions de passagers / an). Cordialement
328	30/03/2025	22:28	Non aux avions a Saint Philbert de Grand Lieu	Non à l'étalement des nuisances. Non à l'impact de nouvelles populations. Non à la modification du point de virage de la Chevroliere. Non aux AVIONS à Saint Philbert de Grand Lieu !
329	30/03/2025	22:28	Nuisances aériennes	Non à la modification des trajectoires de décollage sur Saint Philbert de Grand Lieu
330	30/03/2025	22:30	Non à la création d'un nouveau couloir aérien de circulation au-dessus de SPGL!	Pourquoi créer un nouveau couloir aérien de circulation au-dessus de SPGL ? Est-ce vraiment nécessaire ? Pour rappel, une majorité de la population avait voté POUR un aéroport à NDDL et le gouvernement de l'époque ne l'a pas écoutée... Nous subissons déjà des désagréments liés au couloir aérien existant, nous aspirons maintenant à vivre en tranquillité dans notre commune sans avoir de nuisances supplémentaires!
331	31/03/2025	00:03	Non au changement des couloirs aériens Nantais	Je demande que St Philbert de Grand lieu passe en ' zone calme' !
332	31/03/2025	02:22	St philbert zone calme	Non aux survols des avions au dessus de St philbert de grand lieu.
333	31/03/2025	08:38	Le PPBE 2025-2029 ne repose sur aucun élément solide pour protéger les riverains	Je suis surprise que vous puissiez mettre en ligne un document dont l'objectif est de protéger les populations contre le bruit alors qu'il n'y a aucun dispositif concret, pérenne et non obligatoire. - Le PPBE devrait intégrer des mesures obligeant les compagnies à respecter leurs engagements, à défaut, restriction des vols et amendes. - Le Couvre-feu n'est pas adapté aux recommandations de l'OMS: une extension 23H - 7h me semble un minimum obligatoire, - les compagnies s'engagent à investir dans des avions nouvelles générations sur cet aéroport : quand ? comment est-ce possible ? car on sait qu'il n'y a désormais qu'Airbus qui peut livrer et que la société aéronautique européenne n'est pas en capacité de répondre aux commandes mondiales. - L'étude produite par la DGAC en 2013 intégrait déjà le renouvellement de la flotte par les NEO. Les études d'impacts était déjà très significatifs. Comment expliquer vous le passage de 80 000 personnes concernés en 2013 à 7000 personnes impactés sur le nouveau PPBE? - l'approche satellitaire doit améliorer la sécurité, sans doute oui, mais les compagnies n'ont aucune obligation à la mise en place de ce nouveau dispositif ; de plus aucune date limite n'est fixée pour la mise en œuvre. Ce guidage satellitaire va aussi avoir pour conséquence de concentrer les

				<p>survol sur une population très importante au niveau de Nantes et on semble éviter les beaux quartiers de la ville au détriment d'une autre population. Comment justifiez vous de choisir un axe de survol plutôt qu'un autre? Est-ce constitutionnel? - les compagnies s'engagent à respecter le couvre-feu et à ne pas programmer de vols sur des plages proches du début de celui-ci : alors que pensez- vous de la position de Volotéa qui s'autorise 35 (pour 2025) et 25 (pour 2026) non respects de celui- ci !!! Comment la DGAC peut inscrire cet engagement et donc autorise qu'on peut s'auto-affranchir ? Par ailleurs, les cartes de bruits sont fausses dès la projection de 2023 qui sert de référence!!! Comment peut-on affirmer qu'il n'y a aucune personne soumise à plus de 75 DB et seulement 5 entre 70 et 75DB ? Si ce n'est en partant de bruit théorique à la sortie d'usine selon la motorisation et la catégorie de l'avion, en faisant une moyenne journalière et annuelle. Les relevés des 5 stations de bruits, sont très loin des CSB 2023 qui sert de référence. Comment l'expliquez-vous ? Pourquoi n'avez-vous pas pris la peine de comparer les projections CSB 2023 avec les mesures des stations? La notion de « zones calmes » est parfaitement ignoré. Est-ce normal ? Le PPBE présente également un manquement sur ce point. Faut-il croire qu'il n'y a aucune zone calme à protéger pour faire en sorte que le trafic puisse se développer ? - Les lieux d'enseignement (écoles, Lycée, collèges, grandes écoles, ...), les lieux de promenades (Jardin des plantes, Trentemoult par exemple), les établissements spécialisés en psychiatrie et le futur CHU, les zones à forte construction d'habitation (Pirmil, îles de Nantes,...), le Lac de Grand-Lieu avec sa zone ornithologique, les endroits pavillonnaires, comment pouvez-vous les ignorer ? Il s'agit d'un scandale ! Et que dire de l'évolution du nombre de personnes impactées : une diminution de 19% est prévue, voir à terme de 43% : on marche sur la tête alors que la population augmente toujours et encore plus avec la ZAC à venir sur Pirmil-les-iles qui va se trouver sous les avions. Le PPBE n'intègre par ailleurs pas l'impact sur le bruit du développement des dessertes et de l'augmentation du trafic, notamment de voitures, que va générer le développement de l'aéroport et du nombre de passager. Arguer de l'amélioration de l'emport pour démontrer que le trafic aérien va diminuer est une mauvaise plaisanterie : Pouvez vous garantir que le nombre de passager est fini et qu'ils ne voyageront pas plusieurs fois dans l'année ? Par ailleurs, le nombre de destination seront-elles limité et le remplissage des avions à 100% sera obligatoire pour décoller (et atterrir) ? Votre argument est absurde. Seul un plafonnement sévère du nombre de vols annuels, pas plus de 33 000 mouvements par an et une augmentation de l'amplitude du couvre-feu pourraient atténuer les nuisances sonores et de pollution qui empoisonnent (au sens propre du terme) nos vies. Merci de prendre en compte mes commentaires pour reprendre le PPBE.</p>
334	31/03/2025	08:54	<p>Opposition au survol de Saint-Philbert de Grand-Lieu</p>	<p>Bonjour, Je fais partie des habitants qui ont été lourdement impactés par l'expérimentation de nouveau couloir aérien réalisée à partir de juillet 2022. Notre qualité de vie s'est vue, du jour au lendemain, totalement altérée. Nous faisons partie des nombreux habitants de Saint-Philbert de Grand-Lieu qui ont fait le choix de quitter une vie citadine (Paris puis Lyon) pour aller chercher à la campagne le calme... et le silence. Nous avons fait le choix de renoncer à certaines commodités (proximité de la culture, des transports en commun, de certaines infrastructures de santé) pour prioriser un environnement calme et apaisé pour faire grandir nos enfants. Lorsque nous nous sommes installés sur la commune, nous avons procédé à des vérifications... Ne risquons-nous pas d'être affectés par l'aéroport ? Soulagement : le referendum avait entériné le choix du déplacement à Notre-Dame des Landes. Nous pouvions donc acheter sans crainte la maison pour laquelle nous avons eu un coup de foudre, confiants dans le fait que nous ne subirions pas les bruits liés au trafic aérien. Quelle déconvenue donc que l'expérimentation de 2022 puis soulagement intense de la voir abandonnée. Je ne comprends pas qu'il soit envisagé d'y revenir ! Ce qu'il faut questionner, c'est l'intensité du trafic aérien, le non respect du couvre-feu, la fuite en</p>

				<p>avant qui consiste à proposer toujours plus de vols à des tarifs bradés à l'heure de l'urgence climatique plutôt que d'envisager d'impacter durement et durablement, le cadre de vie, la qualité de vie et surtout, la santé, physique et mentale de nouvelles personnes.... Pour rappel, on connaît dorénavant très bien les effets du bruit et de l'exposition aux nuisances sonores subies sur les niveaux de stress, la qualité du sommeil et, à termes, les pathologies cardio-vasculaires. L'impact, par ailleurs, sur la valeur de biens immobiliers achetés au prix fort après s'être assurés qu'il n'y avait pas de contre-indications de ce type, est – et vous le savez très bien – considérable. Si vous entérinez une nouvelle expérimentation, avez-vous vraiment les moyens d'indemniser les nouvelles populations impactées qui n'auraient jamais dû l'être ? Pour toutes ces raisons, je vous fais part de mon opposition farouche à toute nouvelle expérimentation au-dessus de Saint-Philbert de Grand-Lieu et demande le passage de notre commune en 'zone calme'.</p>
335	31/03/2025	09:19	Cahier d'acteurs 'Les Engagés pour Saint-Aignan de Grand Lieu'	<p>La protection des riverains est et restera la priorité des membres du groupe des Engagés pour Saint-Aignan de Grand Lieu. Pour rappel, l'OMS préconise une durée de sommeil continue de 8h et le couvre-feu actuel impacte déjà le bien-être et la santé des riverains avec les 6h qu'il permet (lorsqu'il est respecté). Le PPBE tel qu'il est écrit actuellement ne permet pas d'assurer la protection des riverains pour les raisons suivantes : - Absence de cartes stratégiques de bruit qui auraient permis en amont de l'écriture du PPBE, d'établir l'impact sur les habitants survolés. Quelles sont les hypothèses retenues concernant les flottes d'avion pour établir la carte de bruit ? Quelles répartitions atterrissages Nord / Sud ? En 2013, la DGAC évaluait le nombre d'habitants exposés à 80 000 à l'horizon 2030. En 2025, malgré un trafic en augmentation, cette même évaluation est descendue à 7000. Comment expliquer une telle différence ? - Absence de zones calmes : des écoles, collèges, lycées, parcs et espaces naturels et même le CHU ne sont pas identifiés comme zone calmes. Ce point était pourtant abordé dans l'étude scientifique Sonorez. - Absence de plafonnement des mouvements : Il est indispensable de plafonner le nombre de mouvements. Comment a été déterminé le chiffre de 60 000 mouvements ? Quelles actions si dépassement de ce seuil ? Pourquoi ne pas avoir opté pour le chiffre de 56 000 mouvements maximum sur lequel les 24 Maires de la Métropole s'étaient accordés ? - Absence de sanctions en cas de non-respect des 28 engagements des compagnies aériennes. Le PPBE propose un doublement du montant des sanctions de 40 à 80 K€ alors qu'à l'heure actuelle la moyenne des amendes pour non-respect du couvre-feu, lorsqu'elles sont actées n'est que de 13 k€ ? Comment s'assurer que les compagnies aériennes suivront leurs engagements ? Sans sanctions concrètes, leurs engagements n'ont aucune valeur. - Pertinence des calculs de bruit : ils ne prennent pas en compte les pics (ou émergences) qui peuvent dépasser 80/85 dBA, en puissance acoustique, sur certains points des trajectoires. Pourquoi ne proposer que des cartes avec des seuils à 50 dB la nuit (Ln) et 55 dB le jour (Lden) quand l'OMS préconise un seuil à 40 dB la nuit et 45 dB le jour ? Au-delà des règles communes, ne pourrait-on pas identifier, pour mieux protéger, les riverains de cet aéroport urbain. Les Engagés pour Saint-Aignan de Grand Lieu demandent donc à la DGAC de continuer le travail de réécriture du PPBE en prenant en compte les commentaires énumérés ci-dessus.</p>
336	31/03/2025	09:31	Saint Philbert de Grand Lieu : les oiseaux et pas les AVIONS !	<p>Bonjour. Je suis habitante de Saint Philbert de Grand Lieu et je m'oppose à la création d'un couloir aérien au dessus de chez moi. Pour reprendre les propos de mon maire qui se bat sur ce dossier pour nous protéger, 'Saint Philbert est la république des oiseaux et pas la république des avions' donc NON à la création d'un couloir aérien au dessus de Saint Philbert et NON à toute nouvelles expérimentations.</p>

337	31/03/2025	09:41	Couloir aérien au dessus de Saint Philbert de Grand Lieu : opposition aux petites méthodes de Monsieur BOBLIN	Bonjour Monsieur le Préfet, je souhaite partager mon désaccord concernant la proposition de couloir aérien au-dessus de Saint-Philbert-de-Grand-Lieu. L'expérimentation de l'automne 2022 a clairement démontré un impact négatif sur notre tranquillité, affectant un grand nombre de résidents, dont ceux de Saint Colomban ou j'habite. Il est essentiel de tirer les leçons de cette période et de ne pas pérenniser une situation qui nuit à notre cadre de vie. La quiétude de nos foyers et le plaisir de nos espaces extérieurs sont des éléments précieux à conserver. Merci.
338	31/03/2025	09:50	« LA LUTTE CONTRE LES NUISANCES SONORES A FRANCHI UN CAP » : CELUI DU CYNISME	Emmanuel MERCENIER annonçait lors d'un entretien au journal Ouest-France du 14/03 que « LA LUTTE CONTRE LES NUISANCES SONORES A FRANCHI UN CAP ». Le PPBE semble être l'outil qui lui permet d'annoncer cela. Or, cet outil est basé sur du sable et des simulations fausses . I/ ON NE PEUT PAS EFFACER DES ETUDES QUI DEMONTRENT QUE LE DEVELOPPEMENT DE L'AEROPORT EST INCOMPATIBLE AVEC SON EMLACEMENT ACTUEL PAR UN SIMPLE COUP DE « PPBE » MAGIQUE : - En 2013, La STAC, le service technique de la DGAC, démontrait qu'il était impossible de maintenir l'aéroport avec un tel objectif de croissance de trafic sans impacter plus de 80 000 personnes et ce malgré le renouvellement des flottes par des avions de nouvelle génération NEO. Les mêmes modèles d'avions auxquels fait référence le délégué Ministériel comme une avancée majeure (cf. infra) ... - Lors de la « concertation » de 2019 », la DGAC prétendait que le maintien de l'aéroport était envisageable sous condition d'aménager les pistes de l'aéroport. En allongeant la piste de 400 mètres, scénario finalement retenu par la DGAC, elle estimait un gain de 4 700 personnes épargnées, passant à 63 200 personnes par rapport au scénario de référence à l'horizon de 2040 (trafic cible entre 70 000 mouvements à 111 000 mouvements). L'étude du COCETA qui a démontré l'inutilité de cette mesure en matière de gain acoustique, a contribué à l'abandon de l'allongement de la piste (la raison officielle serait l'impact environnemental entres autres ) ; - En 2025, le délégué Ministériel prétend avoir passé un cap en matière de gestion des nuisances sans avoir changer structurellement la configuration de l'aéroport (orientation et longueur de la piste maintenue) sauf éventuellement la taille de l'aérogare . Il prétend, étude à l'appui, que le changement des flottes promis par les compagnies aériennes et que l'adoption d'une approche satellitaire (approche RNP-AR pour 70% des vols en 2030), auront des effets de forte réduction des nuisances. L'étude intègre par ailleurs la diminution du trafic (seulement 59 400 mouvements), par l'amélioration de l'emport, ainsi que la prise de conscience écologique comme étant une hypothèse supplémentaire pour justifier qu'un cap a été dépassé. Il est estimé que 7 164 personnes seraient impactées...soit 10 fois moins que les simulations de la DGAC en 2013. Pour autant, aucune mesure concrète, vérifiable, certaine et pérenne ne permet de le croire alors que de ce cap dépendent 120000 personnes, un territoire entier, pour les 40 à 50 prochaines années. L'unique effet de l'approche satellitaire sera de concentrer l'ensemble des flux arrivant par le Nord sur une seule trajectoire afin d'éviter le survol de l'hypercentre de Nantes, concentrant ainsi les flux sur un seul axe au lieu de la double approche qui avait été vendue comme LA SOLUTION permettant de « disperser » les populations impactées et donc de diluer statistiquement les indicateurs du bruit. L'approche satellitaire épargnera le Centre-ville et condamnera les autres quartiers. Quel est le fondement juridique qui vous permet de sacrifier une population plutôt qu'une autre? - La notion de « zones calmes » est parfaitement ignorée. Est-ce normal ? Le PPBE présente également un manquement sur ce point. Faut-il croire qu'il n'y a aucune zone calme à protéger pour faire en sorte que le trafic puisse se développer ? Les lieux d'enseignement (écoles, Lycée, collèges, grandes écoles, ...), les lieux de promenades (Jardin des plantes, Trentemoult par exemple), les établissements spécialisés en psychiatrie et le futur CHU, les zones à forte construction d'habitation (Pirmil, îles de Nantes,...), le Lac de Grand-Lieu avec sa zone

ornithologique, les endroits pavillonnaires, comment pouvez-vous les ignorer ? Il s'agit d'un scandale ! Proposition : Identifier et cartographier les zones calmes comme l'y oblige la réglementation. 2/ UTILISER L'ARGUMENT TECHNOLOGIQUE ET LE PROGRES POUR CHERCHER A JUSTIFIER QUE LES AVIONS PROVOQUERONT « UN JOUR » MOINS DE NUISANCE N'EST PAS CREDIBLE COMPTE TENU DES LIMITES PERMISES PAR LE SURVOL DES AVIONS A BASSE ALTITUDE. - Les relevés réalisés par les stations de mesures de la DGAC montrent que le survol à basse altitude provoque le dépassement systématique des seuils tolérés quels que soient le type d'avion. Nous vous renvoyons à l'étude publiée sur le site du COCETA . - Le STAC a formellement établi que l'origine du bruit est issue des moteurs et du fuselage. - L'avion à hydrogène a pris du plomb dans l'aile (cf. Annonce récente du groupe Airbus) 3/ JUSTIFIER QU'IL Y AURA MOINS DE SURVOL PARCE QUE L'EMPORT DES AVIONS S'AMELIORE EST UNE FACETIE SUPPLEMENTAIRE . Le seul intérêt d'optimiser l'emport est d'améliorer la rentabilité d'un vol. Il ne s'agit donc pas d'une volonté de limiter les vols pour le bien-être des survolés. L'Etat serait-il en mesure d'imposer qu'un avion soit plein avant de décoller ? C'est un raisonnement absurde et juridiquement intenable. La réduction du nombre de vol constatée en 2024 pour un nombre équivalent de passager en 2019 (50 600 vols commerciaux en 2024 contre 62 300 vols en 2019) est un effet d'aubaine qui profite de l'efficacité des compagnies à remplir leurs avions. En aucun cas cela permet de conclure à une diminution des vols à l'avenir, car elle dépend de la seule stratégie des compagnies et de leur capacité à rentabiliser leurs équipages. Considérer les effets de l'emport sur le long terme, c'est considérer que les destinations ne vont pas se multiplier et c'est croire qu'il existe un nombre fini de passagers à transporter. Or, un même passager voudra voyager plusieurs fois, c'est ce qui lui est rendu désirable et possible par le low-cost, comme il lui sera possible de varier ses destinations à moindre coût. L'explosion des carnets de commande d'avion, dont l'origine n'est pas uniquement le souhait des compagnies de renouveler les flottes mais de les développer, renforce l'idée que l'activité aérienne va augmenter dans le monde. Nantes, l'un des aéroports les plus dynamiques de France, n'échappera pas à cette tendance. Proposition : intégrer dans le PPBE le détail des hypothèses, notamment les modalités de calcul des prévisions de trafic. Pouvez-vous confirmer vos hypothèses sur des éléments tangibles, certains et pérennes? 4/ LES CARTES STRATEGIQUES DE BRUIT 2023, MODELE DE REFERENCE, EST CONTRADICTOIRE PAR RAPPORT AUX MESURES REALISEES...PAR LA DGAC ! La DGAC malgré nos sollicitations, refuse de se projeter au-delà de 2030 et refuse de faire tourner son modèle sur les conséquences d'une augmentation notable du trafic (100 000 vols/an). - « la trentaine d'engagements des compagnies aériennes » n'engagent que ceux qui y croient. Ces engagements n'intègrent en effet aucune mesure les rendant obligatoires. Proposition : intégrer dans le PPBE les conséquences concrètes en cas de non respect des engagements des compagnies - La Préfecture et la DGAC portent un constat sur le couvre-feu très positif alors qu'il n'atteint pas les objectifs de santé publique émis par l'OMS, . Ils proposent un comité Théodule permettant de suivre les effets du couvre-feu sur...le respect du couvre-feu...alimenté par les données de la DGAC, à destination de la DGAC et des compagnies...sans autre moyen coercitif que de faire les gros yeux...la belle affaire ! Pa ailleurs, tant que le couvre-feu ne respectera pas les recommandations de l'OMS, le CF et ce comité n'a aucun intérêt. Proposition : Etendre la plage du couvre-feu au moins de 23h à 7h du matin. - Proposition : intégrer des mesures de précautions sur la communication qui est faite sur de l'information non fiable, notamment celles basées sur des CSB fausses ou un PPBE qui n'est pas encore validé. A cet effet, constituer une commission réunissant les parties-prenantes et en particulier celle de défense des citoyens et de l'environnement nous semble une mesure indispensable afin de contrôler les

communications fausses. - Les cartes de bruit stratégiques, traduisent l'impact des mesures prises dans le PPBE sur la représentation des zones de bruit. Ces mesures judicieusement sélectionnées permettent, par exemple, de sur évaluer les progrès technologiques dont on ne connaît pas la date d'effectivité ou les belles promesses des compagnies et par contre de minimiser les populations impactées sur les zones de survol. En l'espèce, la DGAC et la DTTM, qui s'appuient sur sa démarche, ne considèrent dans leurs projections 2030 que des données de population actuelle (bases INSEE 2020 et foncières IRIS 2023) et non l'évolution de la population du fait des programmes de constructions connus tels que ceux de l'île de Nantes ou Pirmil les îles, ce qui pose un biais sur les estimations faites. Proposition : intégrer les projections de population pour les programmes immobiliers prévus. - Ces cartes sont employées comme un argument de VERITE absolue notamment lors des permanences publiques, sans préciser qu'il s'agit d'hypothèses théoriques dont le paramétrage dépend des besoins d'arguments et de cartographies de la DGAC pour vendre son projet en se cachant derrière un modèle réglementaire. En bref, le PPBE qui impacte le PLU, repose sur d'hypothétiques engagements des compagnies : acheter des flottes moins bruyantes, ne pas violer le couvre-feu plus de X fois dans l'année, la mise sur le marché d'avions silencieux... Il ne prend pas en compte les recommandations de l'OMS, les mesures de bruit déjà constatées sur le terrain, ni les habitants des logements construits d'ici à 2030. - La modélisation des CSB intègre les marges acoustiques des avions, faussant les résultats (diminuant l'impact réel). Proposition : Abandonner la prise en compte des marges acoustiques pour privilégier les mesures acoustiques certifiées par le constructeur - Le bilan du précédent PPBE doit être revu, en particulier sur la diminution des personnes impactés par rapport au précédent plan. La CSB 2023 montrent à quel point les données sont fausses. .Malgré nos demandes répétées, que ce soit pour les cartes 2023 ou les cartes projetées 2030, les hypothèses ne sont jamais confrontées à des mesures de bruit concrètes, ou les caractéristiques acoustiques réelles des avions qui survolent Nantes . A titre d'exemple, la carte CSB 2023, est le modèle de référence qui est utilisé pour mesurer l'impact des mesures du PPBE par rapport aux projections de 2030. Or, les résultats de la modélisation CSB 2023 sont contradictoires, par rapport aux mesures effectuées par la DGAC et publiées par le concessionnaire actuel de l'aéroport . Ces mesures, par le traitement des données et le positionnement des stations par rapport aux trajectoires, ont par ailleurs pour effet de minimiser les effets du survol des avions. Proposition : Augmenter le maillage des stations de mesures sous les principales trajectoires et publier les données en open-data. - Les CSB évitent sciemment de faire apparaître les zones « À forte gêne » (>45 DB Lden) définies par l'OMS et introduites dans la réglementation depuis 2020. Leur application sur la carte aggraverait le bilan catastrophique de l'impact du survol des avions en basse altitude. Proposition : Modéliser les zones sur les cartes recommandées par l'OMS (et intégrées dans la réglementation) HSD et HA pour plus de transparence auprès du grand public dont la seule lecture du PPBE portera sur la consultation des CSB plutôt que les 180 pages du documents et en particulier le tableau de simulation de l'impact HSD et HA qui n'apporte rien pour ceux qui cherchent à savoir s'ils sont concernés. Nous vous renvoyons à notre étude publiée sur le site du COCETA. Les projections établies pour 2030 ont pour seul effet de faire croire qu'il est possible de poursuivre la construction d'immeubles d'habitation sur des zones qui seront en réalité impactées par le survol des avions. Ces zones n'étant pas cartographiées comme zone affectées par les nuisances (tant sur les CSB que sur le PEB actuel), les promoteurs et les notaires n'ont pas l'obligation d'en informer les futurs acquéreurs...quant aux locataires sociaux, ils n'auront pas leurs mots à dire tant leur est rendu service en les logeant à bas coût ! Proposition : Obliger lors d'une vente ou une mise en location, l'information que le bien est sur une zone sensible. IL N' EXISTE D'AUTRES

ALTERNATIVES A CE PROJET Proposition : étudier une alternative au maintien de l'aéroport sur son site et réaliser une EIAE confié à un cabinet indépendant piloté par un COPIL intégrant les associations dont le COCETA. 5/ Proposition : Réaliser une étude économique avec différents scénarios Aucune étude portant sur l'impact économique n'a été faite. La dernière revendiquée par le Conseil Régionale en 2023 est confondante . Si un investissement doit être réalisé, c'est pour répondre aux attentes des usagers qui n'en peuvent plus de la qualité du service rendu par un aéroport prévu pour 4 millions de passagers, faut-il le rappeler, et utilisé à contre-emploi avec 7 millions de passagers en 2024. La VERITE est que les investissements nécessaires pour entretenir l'aéroport n'ont pas été réalisés. Pire, les investissements indispensables pour LE SECURISER (réfection des pistes, mise en place de l'ILS) ont été gelés pour s'affranchir du survol en plein centre de Nantes, la seule obsession des porteurs de projet. LA VERITE est que l'investissement prévu pour reconstruire un nouvel aéroport sur le site actuel n'a qu'un unique but : déployer les infrastructures lui permettant de développer sa capacité d'accueil, et de garantir un retour sur investissement, au bénéfice du concessionnaire retenu, des compagnies ainsi que des usagers qui l'emprunteront, au détriment de l'agglomération nantaise et de sa population. Les impacts négatifs plus importants que les bénéfiques ne sont pas pris en compte, par exemple : - Les nuisances directes et indirectes entraînent des conséquences démontrées sur la Santé des personnes exposées, - Le financement public des aberrations du projet via les impôts des contribuables, au détriment d'autres investissements nécessaires : o les conséquences des délocalisations des infrastructures quand cela est possible (établissement d'enseignement par exemple) et quand les territoires ont les moyens de les financer o le développement des dessertes qui auront pour conséquence non pas de décongestionner le trafic routier, sur l'ensemble du périphérique nantais et des voies d'accès traversant les communes limitrophes, mais d'ajouter aux nuisances de l'avion les nuisances d'un train diesel ! La VERITE est que l'on ne s'intéresse qu'aux bénéfiques réalisés à l'intérieur de l'enceinte de l'aéroport sans prendre en compte les conséquences en dehors, en particulier les impacts sur le volet social, sanitaire et environnemental. La réserve du lac de Grand Lieu est absente des préoccupations évoquées par le délégué Ministériel lors de ses récentes interventions ! Proposition : Intégrer l'impact du bruit sur la protection de la réserve ornithologique. Proposition : Relancer une étude économique intégrant une approche bénéfique-risque objective et complète (gains et coûts). 6/ L'ETAT NE PREND PAS EN COMPTE LES CONSEQUENCES DU DEVELOPPEMENT DE L'AEROPORT SUR LES CITOYENS EXPOSES ET SUR L'ENVIRONNEMENT : • Les études d'impact sont reportées contrairement à ce que laissent croire les porteurs de projet. La DGAC poursuit son raisonnement en reportant la charge et la responsabilité sur le futur concessionnaire, sans en mesurer les conséquences et sans pouvoir, sauf si le cahier des charges le prévoit, modifier le projet sans contrepartie. La publication du cahier des charges auprès du grand public permettrait de confirmer ce point. Or, l'Etat refuse de le faire. Proposition : indiquer dans le PPBE la clause intégrer dans le cahier des charges qui permet de moduler ou revoir les conditions d'exploitation de l'aéroport AINSI que les conséquences que cela engendre en matière de compensation. • Face à la pression des élus et de certaines associations, l'Etat s'est engagé à prendre en compte les enjeux de santé liés à l'aéroport Nantes-Atlantique. Afin d'objectiver l'incidence réelle des nuisances (bruit, pollution), qui pourrait justifier de nouvelles restrictions (extension du couvre-feu, plafonnement des vols...), la Direction générale de l'aviation civile (DGAC) a commandé une étude à l'Observatoire régional de santé (ORS) des Pays de la Loire. Cette étude contrairement à ce que l'on tente de nous faire croire, n'a pas vocation à évaluer l'impact de l'évolution du trafic aérien sur la santé publique mais de réaliser une « photographie » de l'état de santé actuelle des

				<p>citoyens survolés. L'ORS est transparente sur la portée et les objectifs de l'étude en santé qui lui a été confiée : « Il ne s'agira pas d'une enquête visant à démontrer les liens de cause à effet entre l'aéroport et l'état de santé des riverains. Si une pathologie est particulièrement présente, on ne pourra pas l'attribuer formellement à l'aéroport, car il existe bien d'autres causes, comme les déterminants sociaux, l'exposition au tabac, etc. Mais ce travail descriptif donnera une première base de discussion ». Les éléments de méthode seront confirmés fin 2025 pour une remise des conclusions (sans portée) fin 2026, après la signature de la concession... • Bien que siégeant à la CCE, la Société Nationale de Protection de la Nature (SNPN), en charge de la réserve naturelle de Grand Lieux, est exclue du projet tant les orientations du projet de l'aéroport porté par l'État vont à l'encontre de la préservation du site. Les associations environnementales ne sont pas représentées, sauf par le COCETA, dans l'instance du comité aéroport. LE COCETA EXIGE : - QUE LE CAHIER DES CHARGES SOIT ENFIN ACCESSIBLE PAR LE GRAND PUBLIC ET QU'UN MORATOIRE A LA PROCEDURE D'APPEL D'OFFRE EN COURS SOIT MIS EN PLACE afin de le réorienter le cas échéant pour répondre aux urgences actuels et rendre possible plus tard une nouvelle orientation du projet. - PAR COHERENCE QUE LE PPBE2025-2029 SOIT REPRIS ET QUE LES CARTES STRATEGIQUES DE BRUIT S'APPUIENT SUR DES MODELES EPROUVES PAR LA COMPARAISON AVEC DES DONNEES OBJECTIVES, QUE les projections soient sincères, réalistes et transparentes sur l'impact des aléas ; - QUE LES OBJECTIFS DU PROJET soient revus et qu'une nouvelle démarche soit adoptée : plus objective, transparente, concertée et intégrant l'étude de scénarios ambitieux alternatifs selon une approche bénéfique risque sincère.</p>
339	31/03/2025	09:51	Contribution de Sud Loire Avenir	<p>A l'occasion de la concertation initiée quant à l'approbation du deuxième Plan de Prévention du Bruit dans l'Environnement de Nantes Atlantique, l'association Sud Loire Avenir réunissant collectivités, élus, entreprises, associations et citoyens exprime les observations et recommandations suivantes. La directive européenne (2002/49/CE) impose l'établissement d'un Plan de Prévention du Bruit dans l'Environnement (PPBE) pour l'aérodrome de Nantes Atlantique. Ce plan vise à prendre toutes les mesures pour réduire ou prévenir le bruit et ses nuisances. Le projet présenté dresse un bilan des actions mises en œuvre du plan précédent et recense les nouvelles actions qui seront mises en œuvre par les acteurs concernés pendant la période 2025-2029 dans le but de maîtriser les nuisances sonores et de limiter la gêne sonore ressentie par les riverains. Sud Loire Avenir prend acte des engagements des compagnies aériennes pour moderniser leurs flottes et établir des programmations visant à réduire les infractions au couvre-feu allant dans le sens d'une meilleure prise en compte de la pollution acoustique subie par les riverains. Ces dispositions ne remettent pas en cause l'économie globale d'exploitation de la plate-forme. Cependant, il est notamment regretté : - L'absence de bilan des mesures de restriction d'exploitation qui, selon les études de la DGAC devaient avoir un impact sur l'emploi et le chiffre d'affaires du monde économique tel que le scénario le présentait. A ce jour, cet impact n'est pas prouvé et ne semble pas s'être réalisé. - Le silence sur l'engagement du Ministre Clément Beaune de réaliser une étude d'impact selon l'étude d'approche équilibrée L'association demande à ce que la Directive Européenne 2002/49/CE et ses annexes soient totalement appliquées : - l'élaboration des CSB avec les indicateurs Lden 45 dB et Ln 40 dB (et non 55 et 50), afin de comptabiliser réellement les populations impactées au regard des émergences acoustiques répétées, - la création de zones calmes pour les zones non impactées actuellement au sein du PEB de septembre 2004. De plus, l'exploitation de Nantes Atlantique, souhaitée contre l'avis de la population départementale, doit permettre d'aller au-delà des dispositions réglementaires communes à l'ensemble des plateformes, en innovant tant à la fois</p>

				sur les éléments de protection des riverains que sur le modèle économique de l'exploitation de la plateforme et des compagnies aériennes, il est donc demandé à ce que : - l'arrêté d'exploitation de la plateforme du 23 mai 2024 soit totalement appliqué sans marge de tolérance, avec un dispositif d'analyse des mouvements enregistrés de part et d'autre de la période dite de couvre-feu, - les moyens et campagnes de mesures acoustiques sur l'ensemble du territoire soit complétés et organiser pour identifier les émergences en LAmx dans les zones d'habitats couvertes par le PEB et en limite, - les indicateurs de bruit certifiés, et non de marge acoustique cumulée, soit utilisés, notamment en phase décollage, dans le contexte urbain d'implantation de la plateforme à l'identique de Roissy et des préconisation du Préfet de l'Oise, - la COHOR soit mandatée toute l'année et non exclusivement sur la période aéronautique estivale, - un travail soit organisé sur les hypothèses de destinations, d'emport, de trafic et de tarifications en respect de la demande territoriale, afin de répondre aux enjeux et apports économiques régionaux.
340	31/03/2025	09:52	pas d'avion à Saint Philbert !	L'expérimentation de l'automne 2022 a clairement démontré un impact négatif sur notre tranquillité, affectant un grand nombre de résidents. Il est essentiel de tirer les leçons de cette période qui nuit à notre cadre de vie. Le plaisir de nos espaces extérieurs sont des éléments précieux à conserver. Merci.
341	31/03/2025	09:54	Pour le ministre des transports	Monsieur TABAROT. Je me permets de soumettre mon opposition ferme au projet de création d'un couloir aérien au-dessus de Saint-Philbert-de-Grand-Lieu. L'essai réalisé en 2022 a engendré des nuisances sonores importantes, perturbant le quotidien de nombreux habitants. Nous aspirons à maintenir la sérénité de notre environnement et ne souhaitons pas voir le point de virage de La Chevrolière déplacé vers le sud, ce qui aggraverait inévitablement la situation.
342	31/03/2025	09:56	ni couloir aérien, ni expérimentation à Saint Philbert	Je me permets de soumettre mon opposition ferme au projet de création d'un couloir aérien au-dessus de Saint-Philbert-de-Grand-Lieu. L'expérimentation réalisée en 2022 a engendré des nuisances sonores importantes, perturbant le quotidien de nombreux habitants. Nous aspirons à maintenir la sérénité de notre environnement et ne souhaitons pas voir le point de virage de La Chevrolière déplacé vers le sud, ce qui aggraverait inévitablement la situation
343	31/03/2025	09:58	stop a la polution des avions au dessus de saint philbert de grand lieu	Je tenais à exprimer mon opposition au développement d'un couloir aérien au-dessus de Saint-Philbert-de-Grand-Lieu. L'expérience de 2022 a été révélatrice des perturbations que cela engendre sur la vie locale. Nous apprécions le calme de notre commune et le chant des oiseaux, des éléments qui contribuent grandement à notre bien-être. Ce projet mettrait en péril cet équilibre que nous chérissons.
344	31/03/2025	10:01	Projet PPBE : commentaire contre un couloir à Saint Philbert	L'expérience de 2022 a été révélatrice des perturbations que cela engendre sur la vie locale. Nous apprécions le calme de notre commune et le chant des oiseaux, des éléments qui contribuent grandement à notre bien-être. Ce projet mettrait en péril cet équilibre que nous chérissons. Je tenais à exprimer mon OPPOSITION au développement d'un couloir aérien au-dessus de Saint-Philbert-de-Grand-Lieu. Je demande également que les zones non impactées à ce jour soient inscrites en 'zone calme' dans le nouveau PPBE Stéphane du collectif 'NON AUX SURVOLS DE SAIT PHILBERT'
345	31/03/2025	10:04	OPPOSITION au développement d'un couloir aérien au-dessus de Saint-Philbert-de-Grand-Lieu	Avec mon ami, nous exprimons notre opposition au développement d'un couloir aérien au-dessus de Saint-Philbert-de-Grand-Lieu.

346	31/03/2025	10:06	Continuer à profiter paisiblement de nos jardins et de notre cadre de vie à Saint Philbert de Grand Lieu .	Concernant la consultation publique, je me positionne contre l'établissement d'un couloir aérien au-dessus de Saint-Philbert-de-Grand-Lieu. Les désagréments causés par l'expérimentation de 2022 ne doivent pas être ignorés. Nous souhaitons préserver la qualité de notre environnement sonore et continuer à profiter paisiblement de nos jardins et de notre cadre de vie.
347	31/03/2025	10:10	contre les nuisances sonores et les particules fines	Je suis pour : Que St Philbert de Grand Lieu demeure une commune calme et non exposée aux nuisances sonores. Je suis contre: Recommencer une expérimentation comme celle de 2022 avec sa cohorte d'avions au décollage et ses résultats pipés et mensongés. Je suis pour une stabilisation du trafic sur l'aéroport de Nantes Atlantique et pour un contrôle renforcé du respect du couvre feu nocturne.
348	31/03/2025	10:10	Mr	Je m'oppose à ce projet. C'est intolérable de déplacer un couloir sur St Philbert de Grand lieu. C'est une ville paisible et je ne tiens à avoir des nuisances sonores dû au survol des avions au dessus de ma maison. Merci de prendre en compte mon avis.
349	31/03/2025	10:14	Merci au maire de Saint Philbert pour son soutien	Concernant la consultation publique, les désagréments causés par l'expérimentation de 2022 ne doivent pas être ignorés, aussi je me positionne contre l'établissement d'un couloir aérien au-dessus de Saint-Philbert-de-Grand-Lieu. J'habite le sud de Geneston et j'ai été durement impactée par l'expérimentation de 2022 avec des réveils à 6h00 du matin ! La maire de Geneston n'a rien fait à l'époque pour nous soutenir et nous remercions Monsieur BEAUGÉ le maire de Saint Philbert pour le combat qu'il mène pour protéger les populations. Le maire de la Chevrolière a refusé mes rdv pour que je puisse m'expliquer avec lui, pas très démocratique tout ça....
350	31/03/2025	10:17	opposition au projet de couloir aérien survolant Saint-Philbert-de-Grand-Lieu	Je souhaite faire part de mon opposition au projet de couloir aérien survolant Saint-Philbert-de-Grand-Lieu. L'impact de l'expérimentation passée sur un grand nombre de personnes est un indicateur clair des conséquences négatives d'une telle infrastructure. Maintenir le calme et la tranquillité est une priorité pour les habitants de notre commune. Saint Philbert est la république des avions et non pas le république des avions !!!
351	31/03/2025	10:18	NON au projet de couloir aérien survolant Saint-Philbert-de-Grand-Lieu	Monsieur le Préfet Opposition au projet de couloir aérien survolant Saint-Philbert-de-Grand-Lieu
352	31/03/2025	10:20	Saint Philbert de Grand Lieu : ne pas réitérer les erreurs du passé	Il est impératif de ne pas réitérer les erreurs du passé. L'expérimentation de 2022 a eu des conséquences inacceptables pour 4500 personnes. Nous nous opposons catégoriquement à la création d'un couloir aérien au-dessus de Saint-Philbert-de-Grand-Lieu et au déplacement du point de virage de La Chevrolière. Notre qualité de vie n'est pas négociable. - Saint Colomban
353	31/03/2025	10:20	ni couloir aérien, ni expérimentation à Saint Philbert !	Je me permets de soumettre mon opposition ferme au projet de création d'un couloir aérien au-dessus de Saint-Philbert-de-Grand-Lieu. L'expérimentation réalisée en 2022 a engendré des nuisances sonores importantes, perturbant le quotidien de nombreux habitants. Nous aspirons à maintenir la sérénité de notre environnement et ne souhaitons pas voir le point de virage de La Chevrolière déplacé vers le sud, ce qui aggraverait inévitablement la situation

354	31/03/2025	10:24	Nuisance sonore	Nous notons une accélération des nuisances au dessus de st Philbert de Grand lieu
355	31/03/2025	10:26	Le COCETA solidaire de Saint Philbert de Grand Lieu	L'expérimentation de 2022 a eu des conséquences dramatiques pour 5000 personnes à Saint Philbert de Grand Lieu . Nous sommes solidaires des habitant de Saint Philbert et nous nous opposons à la création d'un couloir aérien au-dessus de Saint-Philbert-de-Grand-Lieu et au déplacement du point de virage de La Chevrolière. La qualité de vie n'est pas négociable. Nous demandons également un plafonnement des vols et une extension du couvre feu pour les zones déjà impactés. Les zones calmes, comme Saint Philbert, doivent être inscrites au PPBE pour protéger les populations plutôt que de réfléchir à un étalement des nuisances comme le propose Monsieur BOBLIN. - Rezé
356	31/03/2025	10:30	mise en place d'un couloir aérien au-dessus de Saint-Philbert-de-Grand-Lieu.	Nous ne pouvons accepter la mise en place d'un couloir aérien au-dessus de Saint-Philbert-de-Grand-Lieu. L'essai de 2022 a été une nuisance majeure et nous refusons que cela devienne permanent. Le calme de notre environnement doit être respecté. Nous demandons que ce projet soit définitivement abandonné et que les conclusions de l'expérimentation soient enfin prises en compte.
357	31/03/2025	10:31	mise en place d'un couloir aérien au-dessus de Saint-Philbert-de-Grand-Lieu.	CONTRE la mise en place d'un couloir aérien au-dessus de Saint-Philbert-de-Grand-Lieu. Ni couloir Ni expérimentation OUI à une manif à l'aéroport !
358	31/03/2025	10:39	Saint-Philbert-de-Grand-Lieu mérite mieux que d'être survolée par un trafic aérien accru	Notre opposition à ce projet de couloir aérien est totale. L'expérimentation de l'automne 2022 a clairement démontré les impacts négatifs sur notre quotidien. Nous ne voulons pas de ces nuisances sonores constantes au-dessus de nos têtes. Saint-Philbert-de-Grand-Lieu mérite mieux que d'être survolée par un trafic aérien accru.
359	31/03/2025	10:39	NON aux nuisances sonores constantes au-dessus de Saint-Philbert-de-Grand-Lieu	Notre opposition à ce projet de couloir aérien est totale. L'expérimentation de l'automne 2022 a clairement démontré les impacts négatifs sur notre quotidien. Nous méritons mieux que d'être survolée par un trafic aérien accru. Merci au maire de La Chevrolière pour son cadeau empoisonné et je propose une manif des philibertins devant sa mairie pour qu'il comprenne que nous ne nous laisserons pas faire !
360	31/03/2025	10:39	Ne gâchez pas notre cadre de vie	L'expérimentation de 2022 a suffi à nous montrer les conséquences désastreuses d'un couloir aérien au-dessus de Saint-Philbert-de-Grand-Lieu. Nous exigeons que ce projet soit abandonné. Nous avons le droit à la tranquillité et au respect de notre environnement sonore. Ne gâchez pas notre cadre de vie.
361	31/03/2025	10:39	conséquences désastreuses d'un couloir aérien au-dessus de Saint-Philbert-de-Grand-Lieu.	Assez ! L'expérimentation de 2022 a suffi à nous montrer les conséquences désastreuses d'un couloir aérien au-dessus de Saint-Philbert-de-Grand-Lieu. Nous exigeons que ce projet soit abandonné. Nous avons le droit à la tranquillité et au respect de notre environnement sonore. Ne gâchez pas notre cadre de vie.

362	31/03/2025	10:39	couloir au dessus saint philbert	Nous exigeons que ce projet soit abandonné. Nous avons le droit à la tranquillité et au respect de notre environnement sonore.
363	31/03/2025	10:49	Consultation publique sur le projet de PPBE de l'aéroport de Nantes-Atlantique (2025-2029) : Contribution de Volotea	Dans le cadre de la consultation publique relative au projet de Plan de Prévention du Bruit dans l'Environnement (PPBE) 2025-2029 de l'aéroport de Nantes-Atlantique, Volotea rappelle son engagement à mobiliser ses forces, pour faire converger connectivité, attractivité du territoire et maîtrise du bruit aérien. Depuis 2012, Volotea a considérablement renforcé la connectivité au départ de Nantes, opérant aujourd'hui une base de 8 Airbus A319 et desservant plus de 50 destinations. Son intégration dans le développement régional, tout en prenant en compte les enjeux environnementaux, reste une priorité majeure pour l'entreprise. La réduction des émissions polluantes et des nuisances sonores est donc au cœur des engagements de Volotea. Dans cette optique, le renouvellement progressif de notre flotte, passant des Boeing 717 aux Airbus A319 et A320, nous a permis de réduire notre empreinte sonore et de diminuer, depuis 2012, nos émissions polluantes de 50 % d'ici 2025. Cet engagement fort guide notre stratégie depuis ces cinq dernières années. Depuis 2022, nous avons également mis en place à Nantes un ensemble de mesures ambitieuses pour réduire significativement les nuisances sonores nocturnes. Parmi celles-ci, nous avons complètement repensé notre programme de vols, supprimant toutes les arrivées programmées après 22h30. De plus, nous avons instauré des mesures visant à minimiser les perturbations opérationnelles et à améliorer l'efficacité globale. Il est essentiel de souligner que nos avions sont basés à Nantes, où leur maintenance et leur avitaillement sont effectués. De plus, nos équipages et notre personnel de soutien sont recrutés localement, contribuant ainsi à l'emploi régional. Les activités de Volotea génèrent plus de 250 emplois directs et 1 400 emplois indirects. Volotea soutient pleinement les objectifs du PPBE 2025-2029, qui repose sur une approche proactive, coopérative et pragmatique. Nous appelons à valoriser cette dynamique vertueuse, guidée par un esprit de responsabilité et d'équilibre. Fidèle à ses engagements, Volotea continuera à contribuer activement à la mise en œuvre des mesures prévues et à maintenir un dialogue constructif en faveur d'une aviation plus responsable.
364	31/03/2025	11:07	opposition au survol de saint Philbert de grand lieu	Bonjour Merci de ne pas nous faire revivre le cauchemar de l'expérimentation de 2022 et de passer St Philbert de Grand lieu en ' zone calme'. Cordialement
365	31/03/2025	11:12	PPBE à revoir	- Le bilan du précédent PPBE est biaisé. Il ne repose pas sur le résultat des actions lancées mais sur le fait qu'elles aient été produites (ou non). L'impact du précédent PPBE sur le nombre de personnes qui ont été touchées (ou épargnées) n'a pas été réalisé (sauf à considérer les projections de la CSB 2023 qui sont fausses). - Les zones calmes ne sont toujours pas renseignés pour la 2ème fois consécutives. Les renseigner car c'est obligatoire - Les CSB reposent sur des hypothèses non étayés, certaines et pérennes : - les promesses des compagnies aériennes n'engagent que ceux qui y croient. Aucune mesure concrète n'a été intégré dans le PPBE pour s'assurer qu'elles seront tenues. L'évaluation de l'impact de chacune d'elle n'est pas identifiée ce qui ne permet pas de mesurer leur portée et donc leur hiérarchisation. - les CSB sont des modèles qui s'appuient sur des simulations basées notamment sur des marges acoustiques qui ont pour effet de diminuer l'impact sur les nuisances sonores. Revenir donc

aux mesures acoustiques certifiées par le constructeur. - La CSB 2023 n'est pas en rapport à ce que l'on peut constater en les comparant aux mesures des stations déployées par la DGAC. Le modèle est donc faux dès le départ Comment expliquez vous un tel écart entre la modélisation de la CSB 2023 Lden et la réalité des mesures relevées par les 5 stations de bruit Maestro qui montrent que les zones de bruit modélisées ne correspondent pas, en particulier sur l'île de Nantes et les quartiers Nord de l'île. Pourquoi ne pas avoir fait la comparaison, comme l'a demandé plusieurs fois le COCETA, avec la réalité des mesures ? - Pouvez-vous confirmer que le modèle utilisé est le même que celui utilisé lors de « l'expérimentation de la Chevrolière » qui en a démontré les limites et l'écart par rapport aux mesures réalisées ? Dans ce contexte, quels sont vos arguments pour donner confiance à la projection CSB 2030 ? Supposer, comme l'affirme M. Mercenier, « que la lutte contre les nuisances sonores a franchi un cap » n'est-ce pas dangereux compte tenu de l'ensemble des incertitudes qui pèsent sur les hypothèses prises et de l'impact sur les programmes immobiliers qui vont sortir de terre ? Quelle est la responsabilité du délégué ministériel, de la DGAC et de la Préfecture dans les années à venir sur les conséquences de conclusions si arbitraires? - L'hypothèse de l'emport ne tient pas la route et n'a rien de scientifiquement prouvée, mesurable et pérenne. Elle ne peut donc pas être intégrée dans les hypothèses du PPBE. - L'approche satellitaire a pour effet de concentrer les vols sur une zone plutôt qu'une autre. Les cartes sont donc mécaniquement fausses puisqu'il s'agit de doubler le flux (abandon de la double approche). - Identifier dans le PPBE l'impact en nombre de personnes entre les 3 scénarios suivants : Double approche, approche par le nord avec mise en place de l'ILS (réaxage), l'impact approche à 12° par le nord (approche satellitaire) - identifier le texte de loi qui permet de sacrifier une partie de la population au détriment d'une autre au motif d'un intérêt général et démontrer les bénéfices pour l'intérêt général de ce projet. Autrement dit : Comment sont choisis les personnes qui seront survolées ? Quels sont les critères ? Y a-t-il des citoyens de seconde zones ? - intégrer des projections de population pour évaluer l'impact des personnes concernées par les nuisances sonores en prenant en compte les programmes immobiliers et d'aménagement déjà prévus sur le territoire - L'appel au progrès technique n'a aucun sens à cette hauteur d'altitude de survol, d'une part (étude acoustique à l'appui) et d'autre part, les progrès 'du monde d'après' ne sont pas prévus tout de suite (cf. annonce récente d'Airbus). Enfin, en 2013, la DGAC avaient déjà intégré le renouvellement de la flotte par des NEO. L'impact s'élevait à plus de 80000 personnes. Le PPBE en prévoit 7000 SANS AUCUN CHANGEMENT STRUCTUREL de l'aéroport. Intégrer une explication dans le PPBE. - le comparatif à un plan B, un aéroport ailleurs, devrait être intégré comme une des actions à prendre en compte. - l'impact des dessertes ne sont pas pris en compte comme cause indirecte des nuisances sonores. Il faut les intégrer. - Expliquer comment sont établis les mesures de prévision de trafic et énumérer les hypothèses concrètes - Pourquoi affiche-t-on 60 000 mouvements alors que les 24 maires de la métropole se sont engagés sur 56 000 max en 2030 ? - établir des CSB avec des hypothèses de trafic min (33 000mvts/an), max (100 000 mouvements/an) et médian (56 000 mouvements) - Les zones HSD et HA définies par l'OMS et intégrées dans la réglementation doivent être modélisées sur les cartes. Par précaution, rendre obligatoire l'annonce après des acquéreur ou futur locataire l'information que le bien est situé sur une zone sensible. - Page 41, préciser pour les projections CSB que 13% du trafic ont lieu sur la plage '22h - 24h' et non '22h-6H' pour tenir compte du couvre-feu. 13% du trafic sur une plage de 2h n'est-ce pas trop? - lisser les vols sur la journée afin de réduire les plages de forte fréquence de survol si nuisibles sur la santé. - augmenter la plage du couvre-feu à 23h- 7h la semaine et 22h - 8h le week-end. - soyez modernes : intégrer l'impact du bruit sur les espèces protégées présente sur la réserve ornithologique (la première de France en nombre d'espèce). -

				<p>le décalage du seuil (p41) dans les hypothèses n'ont aucun impact acoustique (même débat que celui du prolongement de la piste de 400m dont l'inutilité a été démontré) ==&gt; ou, en ce cas, démontrer l'impact acoustique attendu sur des éléments scientifiques ou mesurable par des tests de mesure au sol - augmenter fortement le maillage des mesures de bruit par le déploiement sous les trajectoires d'appareils de mesure fixe. - publier les données de mesure en mode open-data - publier le nombre et le montant des sanctions effectivement réglées par les compagnies. Publier le nombre de vol non sanctionnées du fait de la révision de l'arrêté du couvre-feu - mettre en place un comité, intégrant les associations, permettant de contrôler la sincérité et la probité des éléments de communication produits auprès du grand public (sur le site, les médias ou les 'permanences publiques') afin d'éviter de tromper le public (volontairement ou involontairement). - si vous semblez assumer votre projet, organiser une plénière, à la rencontre du grand public, en y intégrant l'intervention de toutes les parties prenantes - COCETA compris - afin d'apporter de la contradiction pour éclairer le débat. Bref, réécrire le PPBE et revoir les hypothèses et les expliciter; En l'état, il n'est pas objectivement possible de publier ce PPBE.</p>
366	31/03/2025	11:18	Non à une nouvelle expérimentation ou nouveau couloir aerien	<p>J'habite au Nord de la commune de St Philbert de Grand Lieu, dans un village d'une centaine d'habitations soit environ 4 à 500 habitants. L'expérimentation de 2022 a été très mal perçue par la majorité de ces habitants car les nuisances sont vraiment très importantes. Je demande à ce que la commune soit inscrite en zone calme au nouveau PPBE conformément à la directive européenne. Je souhaite Ni nouvelle expérimentation Ni nouveau couloir aérien.</p>
367	31/03/2025	11:23	Avis de la commune de LA CHEVROLIERE	<p>Madame, Monsieur, Dans le cadre de l'enquête publique au sujet du Plan d'Exposition au Bruit (P.E.B), je porte à votre connaissance l'avis de la commune de La Chevrolière. Ce projet de P.E.B devrait apporter des améliorations à la vie des personnes survolées par les avions atterrissant ou décollant de Nantes Atlantique, bien qu'au final, des courbes stratégiques de bruit à l'horizon 2030 ne démontre pas de résultats si probants. En effet, alors que la signature sonore des nouveaux appareils diminue, l'accroissement prévu du trafic en diminue les effets positifs, ce qui pose la question du trafic réellement soutenable pour la santé des populations survolées. Il est écrit page 134 que des outils nouveaux et des procédures permettront d'éviter la dispersion des trajectoires. Ce serait une bonne chose, à condition que ce soit sur des zones non denses en population. Cela justifie d'autant plus la modification demandée du point de virage des avions décollant vers le Sud, pour que les appareils survolent les espaces peu ou pas urbanisés dans la coupure d'urbanisation entre La Chevrolière et Saint Philbert de Grand Lieu. Le projet indiqué page 149 de comité des vols de nuit est certes intéressant, mais il ne doit pas être restreint à minuit - 6 heures. En effet, un enfant n'est pas « mis au lit » à minuit, et on ne le réveille pas à 6 heures sans avoir une quelconque influence sur sa capacité d'avoir un développement normal. Cet observatoire doit suivre l'évolution des événements de 22h30 à 7h00 et faire en sorte que les aéronefs bruyants soient exclus de ce créneau comme le propose la plupart des compagnies. A La Chevrolière, nous avons des écoles, des équipements publics, des quartiers entiers survolés par les avions décollant au Sud. En 2013, le point de virage et les trajectoires ont été modifiés en toute opacité, sans aucune concertation, exposant ainsi plus de 4000 habitants au bruit des 80% d'avions décollant face au Sud. Notre demande de modification du point de virage au sud avait été entendue et actée par le Secrétaire d'Etat en charge du transport de l'époque, Monsieur Jean-Michel DJEBBARI. Depuis un moratoire jusqu'en 2027 a été décidé. Pourtant, cette mesure peut soulager les nuisances de milliers d'habitants sans reporter ces dernières sur des populations voisines. L'expérimentation de 2022 s'est malheureusement appuyée sur de mauvaises simulations, qui ont amené les avions à passer trop au sud, au-dessus de la ville de Saint Philbert de Grand Lieu, ce qui n'était pas la trajectoire cible recherchée. Le projet de P.E.B prévoit de</p>

				<p>mener de nouvelles études pour relancer la mise en œuvre de cette mesure. C'est une excellent mesure. Le contexte électoral va forcément générer des postures politiques et du buzz médiatique opportuniste et conjoncturel, mais post 2026, cette mesure se révélera d'un grand intérêt public. En conclusion, le projet de P.E.B va dans le bons sens et gagnerait encore en efficacité pour la santé des populations en contingentant le trafic aérien, en élargissant la plage horaire nocturne d'interdiction des vols et en interdisant les aéronefs bruyants. Restant à votre disposition. Bien cordialement, Maire de La Chevrolière</p>
368	31/03/2025	12:12	Des avancées mais toujours l'inquiétude	<p>Remarque 1 Un document de 180 pages pour des actions qui devraient améliorer la vie des survolés de Nantes Atlantique et malgré tout, au final, des courbes stratégiques de bruit à l'horizon 2030 qui ne démontre pas de résultats probants. Pourtant, et on nous le répète à chaque CCE, la signature sonore des nouveaux appareils diminue, des procédures de moindre bruit vont être mises en œuvre... C'est donc peut-être dû à l'intégration dans l'étude d'un accroissement prévisible du trafic. Nous aurons donc plus d'avions à nous survoler, mais consolons nous, ils feront moins de bruit. Je regrette à ce propos que les courbes de densité de survols à 60, 65 et 70 db ne fasse pas partie des indicateurs d'amélioration (même si elles ne sont pas officiellement reconnues), et que les courbes 50 db Lden ne soit pas tracées en CSB alors qu'elles le seront en PEB. (page 33: 5 db pour constater une amélioration) Remarque 2 Parmi les oppositions au transfert de l'aéroport, il y avait cette affirmation qu'il serait un 'éléphant blanc': Pas de surface clientèle suffisante pour justifier des vols internationaux comme il avait été proposé dans les années 1960 pour soulager Paris. Il est vrai qu'à l'époque, les grands hubs étaient en vogue avec des gros porteurs pour transporter un maximum de passagers sur de longues distances de hub à hub et ensuite des commuters pour la destination finale. C'est ce qui avait poussé Airbus au programme A380 pour concurrencer le Boeing 747, seul appareil qui était dans cette philosophie. Curieusement, la concurrence de l'A380 a modifié cette vision de la part de Boeing qui a présenté le 787 (dreamliner , croisière de rêve) comme idéal pour vous transporter d'un point à un autre sans correspondance et pour un prix attractif bien sûr. Même si l'A380 était un défi technologique réussi contre le super jumbo de Boeing, il n'y a pas survécu et le 747 non plus. Qu'à cela ne tienne, l'aérodynamisme et les moteurs ont fait des progrès, les A32x 'néos' sont capables de rallier Nantes à New York, et les 'XLR' peuvent même aller jusqu'à Vancouver ou Bombay. Plutôt que de rallier Roissy, Amsterdam ou Londres pourquoi ne pas faire des vols directs. Si la surface clientèle est insuffisante pour un jumbo elle le sera peut-être pour un A321 XLR. Et je pense que les compagnies aériennes en phase avec les agences de voyages y réfléchiront et regarderont vers l'ouest. Quel sera le deal avec le futur concessionnaire? Remarque 3 Page 134, il est écrit que des outils nouveaux et des procédures permettront d'éviter la dispersion des trajectoires, c'est bien! Mais à condition que ce soit sur des zones non denses en population. Car voyez-vous, si vous êtes survolés, vous en seriez presque à souhaiter que les pilotes laissent l'avion dérapier et passer un peu plus au large. (D'où la remarque 1, sur les densités de survol) Remarque 4 Page 149, le comité des vols de nuit est certes intéressant, mais comme je l'avais déjà fait remarquer, il ne doit pas être restreint à minuit/6 heures. Ce comité doit suivre l'évolution des événements de 22h30 à 7h00 et faire en sorte que les aéronefs bruyants soient petit à petit exclus de ce créneau, comme le proposent d'ailleurs la plupart des compagnies, afin de respecter 8h de sommeil réparateur particulièrement pour les enfants d'âge scolaire . Remarque 5 Cette dernière remarque peut être censurée si vous considérez qu'elle n'est pas objective mais je suis capable d'en assumer les conséquences. -Il faut des centres d'enfouissement parce que nous ne réussissons pas à recycler les déchets de notre société consumériste... Oui! mais pas chez nous! -Il faut des centre d'accueils de migrants... Oui! mais pas chez</p>

				nous! -... A La Chevrolière nous avons aussi des écoles, qui plus est, survolées à la verticale à 900m d'altitude, nous avons aussi des oiseaux, dont nous savons aussi apprécier le chant, et qu'un rapport du muséum d'histoire naturelle a reconnu indifférents au bruit des avions. Et pourtant on ne nous a pas demandé notre avis en 2013 pour une modification des trajectoires. Je suis entièrement d'accord avec le maire de ma commune voisine sur l'origine du mal, mais je regrette l'intransigeance actuelle de son attitude.
369	31/03/2025	12:18	Saint Philbert de Grand Lieu > NON au couloir aérien !	La qualité de vie à Saint-Philbert-de-Grand-Lieu repose en grande partie sur son environnement paisible. L'expérimentation de 2022 a été une alerte quant aux perturbations sonores. Nous demandons que ce projet de couloir aérien soit abandonné afin de préserver notre bien-être et le charme de notre commune.
370	31/03/2025	12:18	Saint Philbert : atteinte à la qualité de vie	Monsieur MERCENIER, la création d'un couloir aérien au-dessus de Saint-Philbert-de-Grand-Lieu serait une atteinte directe à notre qualité de vie. L'expérimentation de 2022 a perturbé notre tranquillité et le chant des oiseaux, si précieux à notre environnement. Nous souhaitons conserver ce cadre paisible et ne pas subir de nuisances sonores accrues. Bourg de Saint Philbert - Commerçant
371	31/03/2025	12:18	calme de Saint-Philbert-de-Grand-Lieu	Monsieur Le Préfet. Nous nous élevons avec force contre la création de ce couloir aérien. Les perturbations de 2022 ne peuvent être ignorées. Nous sommes attachés au calme de Saint-Philbert-de-Grand-Lieu et nous ne laisserons pas ce projet le détruire !!! Le déplacement du point de virage est également inacceptable ainsi que l'attitude du maire de la Chevrolière, Monsieur BOBLIN, qui a refusé mes demandes de rdv pour que je puisse m'expliquer avec lui. Je crois que je vais participer à la manifestation qui va être organisé par des membres du collectifs de Saint Philbert et de Saint Colomban devant sa maire.
372	31/03/2025	12:18	Saint-Philbert-de-Grand-Lieu a le droit au calme	Monsieur Le Ministre. Nous sommes CONTRE la création de ce couloir aérien. Les perturbations de 2022 ne peuvent être ignorées. Nous sommes attachés au calme de Saint-Philbert-de-Grand-Lieu et nous ne laisserons pas ce projet le détruire !!!
373	31/03/2025	12:19	Préserver le calme de Saint-Philbert-de-Grand-Lieu est essentiel	L'essai de 2022 a montré les effets néfastes du trafic aérien sur notre environnement sonore. Nous ne voulons pas d'un couloir aérien qui vienne perturber la sérénité de nos foyers et de nos espaces naturels. Le bien-être des habitants doit être la priorité.
374	31/03/2025	12:21	des avancées, mais aussi des inquiétudes.	Remarque 1 Un document de 180 pages pour des actions qui devraient améliorer la vie des survolés de Nantes Atlantique et malgré tout, au final, des courbes stratégiques de bruit à l'horizon 2030 qui ne démontre pas de résultats probants. Pourtant, et on nous le répète à chaque CCE, la signature sonore des nouveaux appareils diminue, des procédures de moindre bruit vont être mises en œuvre... C'est donc peut-être dû à l'intégration dans l'étude d'un accroissement prévisible du trafic. Nous aurons donc plus d'avions à nous survoler, mais consolons nous, ils feront moins de bruit. Je regrette à ce propos que les courbes de densité de survols à 60, 65 et 70 db ne fasse pas partie des indicateurs d'amélioration (même si elles ne sont pas officiellement reconnues), et que les courbes 50 db Lden ne soit pas tracées en CSB alors qu'elles le seront en PEB. (page 33: 5 db pour constater une amélioration) Remarque 2 Parmi les oppositions au transfert de l'aéroport, il y avait cette affirmation qu'il serait un 'éléphant blanc': Pas de

				<p>surface clientèle suffisante pour justifier des vols internationaux comme il avait été proposé dans les années 1960 pour soulager Paris. Il est vrai qu'à l'époque, les grands hubs étaient en vogue avec des gros porteurs pour transporter un maximum de passagers sur de longues distances de hub à hub et ensuite des commutants pour la destination finale. C'est ce qui avait poussé Airbus au programme A380 pour concurrencer le Boeing 747, seul appareil qui était dans cette philosophie. Curieusement, la concurrence de l'A380 a modifié cette vision de la part de Boeing qui a présenté le 787 (dreamliner, croisière de rêve) comme idéal pour vous transporter d'un point à un autre sans correspondance et pour un prix attractif bien sûr. Même si l'A380 était un défi technologique réussi contre le super jumbo de Boeing, il n'y a pas survécu et le 747 non plus. Qu'à cela ne tienne, l'aérodynamisme et les moteurs ont fait des progrès, les A32x 'néos' sont capables de rallier Nantes à New York, et les 'XLR' peuvent même aller jusqu'à Vancouver ou Bombay. Plutôt que de rallier Roissy, Amsterdam ou Londres pourquoi ne pas faire des vols directs. Si la surface clientèle est insuffisante pour un jumbo elle le sera peut-être pour un A321 XLR. Et je pense que les compagnies aériennes en phase avec les agences de voyages y réfléchiront et regarderont vers l'ouest. Quel sera le deal avec le futur concessionnaire? Remarque 3 Page 134, il est écrit que des outils nouveaux et des procédures permettront d'éviter la dispersion des trajectoires, c'est bien! Mais à condition que ce soit sur des zones non denses en population. Car voyez-vous, si vous êtes survolés, vous en seriez presque à souhaiter que les pilotes laissent l'avion dérapier et passer un peu plus au large. (D'où la remarque 1, sur les densités de survol) Remarque 4 Page 149, le comité des vols de nuit est certes intéressant, mais comme je l'avais déjà fait remarquer, il ne doit pas être restreint à minuit/6 heures. Ce comité doit suivre l'évolution des événements de 22h30 à 7h00 et faire en sorte que les aéronefs bruyants soient petit à petit exclus de ce créneau, comme le proposent d'ailleurs la plupart des compagnies, afin de respecter 8h de sommeil réparateur particulièrement pour les enfants d'âge scolaire. Remarque 5 Cette dernière remarque peut être censurée si vous considérez qu'elle n'est pas objective mais je suis capable d'en assumer les conséquences. -Il faut des centres d'enfouissement parce que nous ne réussissons pas à recycler les déchets de notre société consumériste... Oui! mais pas chez nous! -Il faut des centres d'accueils de migrants... Oui! mais pas chez nous! -... A La Chevrolière nous avons aussi des écoles, qui plus est, survolées à la verticale à 900m d'altitude, nous avons aussi des oiseaux, dont nous savons aussi apprécier le chant, et qu'un rapport du muséum d'histoire naturelle a reconnu indifférents au bruit des avions. Et pourtant on ne nous a pas demandé notre avis en 2013 pour une modification des trajectoires. Je suis entièrement d'accord avec le maire de ma commune voisine sur l'origine du mal, mais je regrette l'intransigeance actuelle de son attitude.</p>
375	31/03/2025	12:23	couloir aérien	<p>L'expérimentation de 2022 a gâché de nombreux moments de tranquillité. Je crains énormément l'impact d'un couloir aérien permanent sur notre quotidien à Saint-Philbert-de-Grand-Lieu. Nous aimons la quiétude de notre commune et ne voulons pas la perdre.</p>
376	31/03/2025	12:24	Nous avons besoin de calme et de sérénité	<p>Mon jardin est mon havre de paix. L'idée que des avions survolent constamment Saint-Philbert-de-Grand-Lieu, comme lors de l'essai de 2022, me désole. Nous avons besoin de calme et de sérénité, pas de nuisances sonores incessantes. Saint Philbert de Grand Lieu</p>

377	31/03/2025	12:45	Un PPBE qui masque mal la réalité	<p>Ce PPBE 2025-2029 recense les actions sensées permettre la maîtrise des nuisances sonores d'un aéroport qui a vocation à se développer dans les prochaines années. Dès l'énoncé, les 2 paramètres sont incompatibles. Pour y parvenir, les services de l'Etat jonglent entre belles promesses et hypothèses tronquées. Bilan du précédent PPBE RAS : le document liste des actions sans aucune indication de leur efficacité. On peut par conséquent se demander si elles ont été efficaces ! - Le délaissement ne concerne qu'une infime part des personnes impactées, tant les critères sont restrictifs. - L'insonorisation : avec un reste à charge rédhitoire et la perspective de vivre confinés chez soit pdt les 50 prochaines années, été comme hiver. - L'allongement de la piste a été abandonné car ingérable côté travaux avec un impact nul sur le bruit. - Le couvre feu : octroie généreusement 6 heures de sommeil, week end compris, alors que l'OMS recommande 8 heures pour les adultes mais bien plus pour les bébés, enfants et adolescents. Comment pouvez vous écarter l'étude d'impact avant la signature de la concession alors que les impacts des survols sur la santé sont avérés et documentés ? - La double approche est révélatrice des méthodes des services de l'Etat pour jouer sur les chiffres. On double la population impactée pour Diviser par 2 la moyenne de bruit ! - L'approche satellitaire par le Nord, si elle sécurise le survol de l'aire urbaine et les atterrissages va concentrer les nuisances sur une seule population. Comment affirmer que c'est une amélioration ? Comment ces Nantais et Ligériens ont ils été choisis ? Sur quels critères constitutionnels ? Avez vous étudié d'autres solutions ? - Les avions moins bruyants et avec ce guidage satellitaire ne sont pas encore sortis d'usine et l'augmentation de leurs rotations pour amortir leur cout d'achat annulera le pseudo bénéfice bruit. Les cartes de bruit : 1/Les grands absents : l'environnement et la protection du lac de Grand lieu, ainsi que les zones calmes qui n'ont pas été identifiés alors que c'est une obligation réglementaire. 2/Les interrogations sur la méthode : - Quels types d'avions ont été retenus pour établir la carte de bruit ? - Pourquoi intégrer dans le calcul le remplacement des flottes dont on ne connaît pas la date de mise en service et ne pas intégrer les 3300 familles qui vont arriver sur Pirmil les Isles avant 2029 ? - Comment passe-t-on de 80 000 personnes exposées en 2013 à 7000 en 2025, sans changer structurellement l'aéroport (orientation de la piste ou déplacement de l'aéroport sur un autre site) alors que dès 2013, l'hypothèse du remplacement de la flotte par des NEO1 avait déjà été intégrée ?</p>
378	31/03/2025	12:49	Création d'un couloir aérien au-dessus de Saint-Philbert-de-Grand-Lieu est incompatible avec la préservation de notre qualité de vie	<p>L'expérimentation de l'automne 2022 a clairement montré que la création d'un couloir aérien au-dessus de Saint-Philbert-de-Grand-Lieu est incompatible avec la préservation de notre qualité de vie. Les conclusions de cet essai doivent guider votre décision : renoncez à ce projet. Pêcheur à Saint Philbert</p>
379	31/03/2025	12:49	ppbe : non au survol de Saint Philbert de Grand Lieu	<p>La consultation publique doit tenir compte des enseignements de l'expérimentation de 2022. Les habitants de Saint-Philbert-de-Grand-Lieu ont subi les conséquences de cette période et ne souhaitent pas que cela se reproduise de manière permanente. Ce projet de couloir aérien doit être abandonné.</p>
380	31/03/2025	12:49	expérimentation Saint Philbert de Grand Lieu	<p>L'essai de 2022 a permis de mesurer concrètement les nuisances sonores et les perturbations engendrées par un survol aérien intensif. Ces données doivent être prises en compte et conduire à l'annulation du projet de création d'un couloir aérien au-dessus de Saint-Philbert-de-Grand-Lieu</p>

381	31/03/2025	12:49	couloir aérien au-dessus de Saint-Philbert-de-Grand-Lieu : un impact négatif significatif	Les résultats de l'expérimentation de 2022 sont sans équivoque : un couloir aérien au-dessus de Saint-Philbert-de-Grand-Lieu a un impact négatif significatif sur la vie des habitants de Saint Philbert mais aussi de Saint Colomban, du Sud de la Chevrolière, et de Geneston. Ignorer ces conclusions serait une erreur. Nous demandons l'abandon définitif de ce projet.
382	31/03/2025	12:49	trafic aérien accru au-dessus de Saint-Philbert-de-Grand-Lieu	L'expérimentation de l'automne 2022 a été un signal d'alarme clair. Les 4500 personnes impactées témoignent des conséquences d'un trafic aérien accru au-dessus de Saint-Philbert-de-Grand-Lieu. Il est impératif de tirer les conclusions de cet essai et de renoncer à ce projet de couloir aérien.
383	31/03/2025	13:07	PPBE Nantes - Atlantique 2025-2029	<p>Ce nouveau projet PPBE 2025-2029 tend à démontrer que tout va aller nettement mieux pour la vie des 100 000 survolés. Alors j'aimerais des réponses claires et précises sur plusieurs points. 1- Comment peut-on s'appuyer sur des données erronées pour produire des cartes de bruit qui vont ensuite servir à déterminer les différentes zones ? : en effet, les valeurs retenues sont d'une part « moyennées » selon les termes employés par la DGAC lors des permanences, et ensuite reposent sur des bruits théoriques puisque issus du bruit du type d'avion (sortie usine et donné par le constructeur !!!), de la température ambiante, de l'orientation des vents. En aucun cas, ces données théoriques sont en corrélation avec les bruits réels perçus par les survolés. La station de mesure Maestro de Saint Aignan mesure le passage des avions entre 82 et 84 DB et pourtant tout va bien puisqu' il n'y a personne à plus de 75 DB selon les tableaux de la page 51. Pour rappel , l'OMS indique que la forte gêne commence à partir de 45DB et 40 DB la nuit. 2- A quoi servent les 5 stations de bruit Maestro puisque aucune donnée n'est retenue alors qu'elles reflètent totalement le bruit ressenti et supporté lors de chaque vol ? A quoi va servir d'installer d'autres stations ? De plus, leurs emplacements devraient être sous la trajectoire des avions et non pas à 500 - 600 mètres comme celle qui semble prévue à Trentemoult. Je peux vous assurer que le bruit n'est pas le même avec cet écart, mais par contre cela permet d'affirmer qu'on peut construire dans la future ZAC des Isles à Rezé et sur l'île de Nantes sans difficulté. 3- Comment peut-on faire reposer la plupart des actions envisagées pour réduire le bruit et la pollution sur le bon vouloir des compagnies aériennes ? Et quelles sanctions sont prévues pour les contraindre ? Ces changements de flotte pour remplir ces engagements sont difficilement tenables au vu de la surdemande mondiale auprès du seul constructeur aéronautique restant (Airbus) du fait des défaillances de Boeing. A moins de concentrer sur Nantes tous les nouveaux avions au détriment des autres aéroports français. 4- Comment la DGAC peut affirmer que le nombre de personnes impactées va diminuer drastiquement alors que la population augmente dans les zones survolées ? Si vous ne prenez pas en compte cet élément, les conclusions sont évidemment tronquées. 5- Quel est le nombre de vols envisagés à terme dans le cadre du nouvel appel d'offre ? En effet, le nombre de vols va de facto augmenté très fortement car il est dans l'intérêt financier du nouveau concessionnaire de rentabiliser son investissement (450 millions d'euros au minimum selon l'Etat à l'issue de la consultation de 2019 et certainement largement plus au vu de l'inflation depuis le covid). 6- Comment allez-vous gérer cet afflux de nouveaux voyageurs au niveau des infrastructures routières qui sont totalement saturées sur la région nantaise ? Au vu de la reprise de l'activité aérienne sur Nantes après le covid, le nombre de passagers est quasi identique à celui de 2019 et les autres aéroports de l'Ouest sont en plein déclin !!! Ce n'est pas la mise en place d'un bus à haut niveau de services ainsi qu'une halte ferroviaire à 500 mètres de l'aéroport qui va inciter les voyageurs du Grand Ouest à venir par le train. A part les nantais et peut-être sa proche banlieue, tous les autres voyageurs vont utiliser la</p>

				voiture. De plus ces nouveaux investissements vont devoir être financés par nos impôts locaux. Un vrai bonheur : plus d'impôts à payer pour avoir plus d'avions sur la tête et plus de pollution dans nos poumons. C'est ce qu'on appelle le progrès et la protection des populations !!! Pour résumer, ce PPBE n'est que de la poudre aux yeux qui a pour but d'endormir la population et laisser libre cours au nouveau concessionnaire et compagnies aériennes. La seule solution à envisager pour protéger les populations et l'environnement est de déménager cet aéroport urbain sur une zone à faible densité d'habitants, aux confins de la Bretagne et des Pays de Loire avec la fermeture des 6 aéroports locaux ce qui permettra aux collectivités locales de ne plus financer les déficits d'exploitations actuellement encore comblés par nos impôts !!! Dans l'attente de vos réponses Cordialement
384	31/03/2025	13:12	Nuisance sonore	Se faire réveiller avant 6h le matin par des avions extrêmement bas, devoir stopper sa conversation le temps que l'avion passe lorsque nous mangeons dehors. Non au nouveau couloir aérien.
385	31/03/2025	13:24	Un plan de prévention du bruit qui ne protège personne sauf le concessionnaire et les Compagnies aériennes	Le document comporte des lacunes : 1.Zones Calmes : telles que les écoles et parcs, doivent être protégées, mais ne figurent pas sur le Plan de Prévention du Bruit dans l'Environnement (PPBE), ce qui constitue une non-conformité réglementaire. 2.Évaluation des Actions PPBE 2020-2024 : Les indicateurs de succès ne mesurent pas l'efficacité réelle des mesures mises en place. L'insonorisation ne règle pas le problème à la source et reste inaccessible pour les résidences achetées avant 2010. Le reste à charge est rédhibitoire pour nombreux citoyens. Faut-il rester confiné chez soi toute l'année pour permettre à 15 millions de passagers se promener tranquillement ? 3.Impact sur la Santé : Le couvre-feu de 6 heures est insuffisant pour garantir un sommeil réparateur, alors que les recommandations de l'OMS préconisent 8 heures. L'étude d'impact sur la santé liée à la pollution sonore et de l'air est une nécessité avant la signature de la concession.. 4.Guidage Satellite : Un impact disproportionné sur certaines populations. Bien que le guidage satellitaire soit censé améliorer la sécurité, il va concentrer les nuisances sur un seul axe et intensifier les souffrances sur une population discriminée. Sur quels critères ? 5.Cartes Stratégiques de Bruit : Les hypothèses utilisées pour établir les cartes de bruit ne sont pas crédibles : elles sur valorisent sur les promesses des Compagnies et minimisent le nombre réel de personnes impactées. 6.Sanctions et Respect des Règles : Les sanctions pour non-respect des règles de bruit sont insuffisantes. Le doublement des amendes serait plus dissuasif. 7. Pour évaluer l'impact des actions sur la pollution sonore, il faut augmenter le nombre de stations de mesure de bruit sous les trajectoires de vol. 8. Mouvements Aériens : Les 24 Maires de Nantes Métropole se sont engagés à limiter les vols à 56 000 mouvements, alors que les chiffres affichés sont plus élevés. Ce PPBE ne respecte pas la parole des élus. Il ne respecte personne. Un plan de prévention au bruit dans l'environnement crédible nécessite une approche plus rigoureuse et transparente, en tenant compte des impacts réels sur la population et l'environnement.
386	31/03/2025	13:52	Habitante à la Soherie à saint Philbert de Grand Lieu	Bonjour, nous avons emménagé il y a deux ans dans la commune de Saint Philbert de Grand Lieu, plus précisément à la Soherie, sans avoir été prévenue du passage des avions au dessus de nos têtes, étant en période test personne ne nous a prévenu... Lors de l'acquisition de notre maison, nous ne pouvions nous retourner... Nous sommes pile en dessous des avions lors du éploiement du train d'atterrissage, nous les entendons à l'intérieur de notre maison comme si nous étions dehors ! Nous pouvons compter tous les avions qui passent à la journée et même la nuit. Ce n'est pas vivable ! Bien cordialement,

387	31/03/2025	13:54	Non à une nouvelle expérimentation	Non à une nouvelle expérimentation de couloir Lors de la dernière expérimentation, nous étions survolé à basse altitude dès 6h du matin (en tant d habitant du centre de St Philbert de G- L) Il n est pas acceptable que les grands centre ville du sud Loire soit survolé aussi bas !!!
388	31/03/2025	14:38	Saint Philbert : menace d'un couloir aérien	Monsieur le ministre. Face aux conclusions de l'expérimentation de 2022, il apparaît nécessaire d'explorer d'autres options pour la gestion du trafic aérien. La création d'un couloir au-dessus de Saint-Philbert-de-Grand-Lieu semble être la solution de facilité, mais elle a des conséquences importantes sur notre qualité de vie !
389	31/03/2025	14:39	nouveau couloir au-dessus de Saint Philbert de Grand Lieu	Pourrions-nous envisager des modifications des routes aériennes existantes plutôt que de créer un nouveau couloir au-dessus de Saint-Philbert-de-Grand-Lieu ? L'expérimentation de 2022 a démontré les nuisances que cela engendre. Il est temps de privilégier des solutions plus respectueuses des riverains.
390	31/03/2025	14:41	nouveau couloir au dessus de Saint Philbert	Nous comprenons les enjeux du trafic aérien, mais la solution ne doit pas se faire au détriment de la tranquillité des habitants de Saint-Philbert-de-Grand-Lieu. L'expérience de 2022 nous incite à rechercher des alternatives qui n'impliquent pas la création d'un couloir aérien au-dessus de nos têtes.
391	31/03/2025	14:42	couloir aérien	Avant d'envisager un couloir aérien au-dessus de Saint-Philbert-de-Grand-Lieu, n'existe-t-il pas d'autres solutions moins impactantes pour les populations ? L'expérimentation de 2022 a montré les limites de cette option. Explorons des alternatives qui préservent la qualité de vie des habitants. Commerçante
392	31/03/2025	14:42	anti couloir aérien Saint Philbert et Saint Colomban	Bonjour, Penser à ne plus pouvoir profiter de mon jardin avec mes amis à cause du bruit des avions me rend triste. L'expérimentation de 2022 a été un avant-goût de ce que nous redoutons. Nous ne voulons pas de ce couloir aérien au-dessus de chez nous à Saint Colomban, à Geneston, à Saint Philbert.
393	31/03/2025	14:43	Saint Philbert de Grand Lieu mérite de conserver son calme !	Je suis très préoccupé par ce projet de couloir aérien. L'expérience de 2022 a été très désagréable et je ne veux pas revivre cela de manière permanente. Saint-Philbert-de-Grand-Lieu mérite de conserver son calme et sa douceur de vivre. Geneston
394	31/03/2025	15:01	 Contribution de la CCI Pays de la Loire au PPBE 2025-2029 – Aéroport Nantes Atlantique	 Contribution de la CCI Pays de la Loire au PPBE 2025-2029 – Aéroport Nantes Atlantique &#128999; L'aéroport, pilier de l'économie ligérienne L'aéroport de Nantes Atlantique est un actif vital pour le développement des Pays de la Loire et de la région Grand Ouest. Il n'est pas simplement un point de passage : il est une infrastructure essentielle pour la connectivité économique, industrielle, touristique et sociale. C'est un accélérateur de croissance pour les entreprises, un catalyseur pour l'emploi, un outil stratégique pour nos filières exportatrices, nos centres de recherche, nos écoles, nos start-ups. Il est un lien pour le tourisme et aussi pour les vols affinitaires, permettant aux familles de se retrouver, aux talents de circuler, et aux habitants du territoire de maintenir leurs attaches personnelles. Ce n'est pas un luxe,

				<p>c'est une nécessité territoriale. L'économie ne peut être la variable d'ajustement Nous tenons à le dire clairement : la performance environnementale ne peut se construire au détriment du tissu économique. Toute mesure de restriction supplémentaire – en particulier sur les horaires – serait un frein brutal à la compétitivité de notre territoire, une atteinte directe à notre attractivité, et un risque majeur pour l'emploi local. L'enjeu n'est pas de choisir entre l'économie et l'environnement, mais bien de réussir les deux. Et aujourd'hui, les faits montrent que cela est possible. Les contributions aux performances environnementales sont déjà démontrées Les efforts déjà engagés par la plateforme et les compagnies doivent être reconnus, consolidés, amplifiés :</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• Réduction drastique des vols de nuit (-86 % entre 2019 et 2024),</li> <li>• Diminution significative de l'exposition au bruit,</li> <li>• Investissements dans des flottes d'aéronefs plus silencieux,</li> <li>• Nouvelles trajectoires et procédures à moindre bruit,</li> <li>• Soutien à l'insonorisation des logements.</li> </ul> <p>Ces résultats démontrent que la transition est en marche, sans sacrifier la croissance. Penser à 15 ans, pas à 5 ans Le monde économique a besoin de visibilité, stabilité et cohérence. Cela passe par un cadrage stratégique de long terme, fondé sur l'innovation, l'anticipation des usages, et le respect des trajectoires écologiques réalistes. La vision du plan de prévention du bruit dans l'environnement (PPBE) doit dépasser l'horizon 2029. Le maintien de Nantes Atlantique sur son site appelle une planification ambitieuse et claire jusqu'en 2040, en phase avec les tendances technologiques, économiques, démographiques. <input checked="" type="checkbox"/> En conclusion La CCI des Pays de la Loire appelle à conforter le développement maîtrisé de l'aéroport de Nantes Atlantique. Cela signifie :</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• Poursuivre les investissements dans la qualité de service et l'innovation environnementale,</li> <li>• Refuser toute logique de décroissance contrainte,</li> <li>• Assurer la compatibilité entre performance économique et transition écologique,</li> <li>• Renforcer la concertation territoriale, avec un cap clair jusqu'en 2040. Le Grand Ouest ne peut pas se permettre de ralentir. L'aéroport de Nantes Atlantique est le socle de notre dynamique économique. Il doit être préservé, modernisé, et pleinement assumé comme tel.</li> </ul>
395	31/03/2025	15:05	Saint Philbert de Grand Lieu : L'expérimentation de 2022 a suffi à nous montrer les conséquences désastreuses d'un couloir aérien	Assez ! L'expérimentation de 2022 a suffi à nous montrer les conséquences désastreuses d'un couloir aérien au-dessus de Saint-Philbert-de-Grand-Lieu. Nous exigeons que ce projet soit abandonné. Nous avons le droit à la tranquillité et au respect de notre environnement sonore. Ne gâchez pas notre cadre de vie.
396	31/03/2025	15:05	Nous souhaitons continuer à profiter paisiblement de nos jardins à Saint Philbert de Grand Lieu !!!!	Concernant la consultation publique, je me positionne contre l'établissement d'un couloir aérien au-dessus de Saint-Philbert-de-Grand-Lieu. Les désagréments causés par l'expérimentation de 2022 ne doivent pas être ignorés. Nous souhaitons préserver la qualité de notre environnement sonore et continuer à profiter paisiblement de nos jardins et de notre cadre de vie. Monsieur de Saint Philbert
397	31/03/2025	15:05	Saint philbert de Grand Lieu ne mérite pas les avions !	Je tenais à exprimer mon opposition au développement d'un couloir aérien au-dessus de Saint-Philbert-de-Grand-Lieu. L'expérience de 2022 a été révélatrice des perturbations que cela engendre sur la vie locale. Nous apprécions le calme de notre commune et le chant des oiseaux, des éléments qui contribuent grandement à notre bien-être. Ce projet mettrait en péril cet équilibre que nous chérissons. Merci au maire de Saint Philbert de nous défendre et HONTE au maire de la Chevrolière qui veut impacter de nouvelles populations ! Nous nous en souviendrons aux prochaines élections régionales.

398	31/03/2025	15:05	Saint Philbert de Grand Lieu : maintenir la sérénité de notre environnement	Je me permets de soumettre mon opposition ferme au projet de création d'un couloir aérien au-dessus de Saint-Philbert-de-Grand-Lieu. L'essai réalisé en 2022 a engendré des nuisances sonores importantes, perturbant le quotidien de nombreux habitants. Nous aspirons à maintenir la sérénité de notre environnement et ne souhaitons pas voir le point de virage de La Chevrolière déplacé vers le sud, ce qui aggraverait inévitablement la situation.
399	31/03/2025	15:05	tirer les leçons de l'expérimentation de 2022 à Saint Philbert de Grand Lieu	Bonjour, je souhaite partager mon désaccord concernant la proposition de couloir aérien au-dessus de Saint Philbert de Grand Lieu. L'expérimentation de l'automne 2022 a clairement démontré un impact négatif sur notre tranquillité, affectant un grand nombre de résidents. Il est essentiel de tirer les leçons de cette période et de ne pas pérenniser une situation qui nuit à notre cadre de vie. La quiétude de nos foyers et le plaisir de nos espaces extérieurs sont des éléments précieux à conserver.
400	31/03/2025	15:23	Non aux nuisances sonores au dessus de saint Philbert de Grand lieu	Je refuse que la ville de Saint Philbert de Grand lieu soit soumise aux bruits aériens... Nous espérons que la ville reste placée en zone calme. Ces nuisances sonores ne sont pas les bienvenues au dessus de nos maisons....
401	31/03/2025	15:26	calme et tranquillité à Saint Philbert de Grand Lieu	Je souhaite faire part de mon opposition au projet de couloir aérien survolant Saint-Philbert-de-Grand-Lieu comme de très nombreuses remontés ici. L'impact de l'expérimentation passée sur un grand nombre de personnes est un indicateur clair des conséquences négatives d'une telle manoeuvre. Maintenir le calme et la tranquillité est une priorité pour les habitants de notre commune en déplaise au maire de la Chevrolière, Monsieur BOBLIN.
402	31/03/2025	15:26	Saint Philbert de Grand Lieu	CONTRIBUTION de Marc et Kelly DIOTTE : Nous ne pouvons accepter la mise en place d'un couloir aérien au-dessus de Saint-Philbert-de-Grand-Lieu. L'essai de 2022 a été une nuisance majeure et nous refusons que cela devienne permanent. Le calme de notre environnement doit être respecté. Nous demandons que ce projet soit définitivement abandonné et que les conclusions de l'expérimentation soient enfin prises en compte
403	31/03/2025	15:26	Saint Philbert de Grand Lieu	Notre opposition à ce projet de couloir aérien est totale. L'expérimentation de l'automne 2022 a clairement démontré les impacts négatifs sur notre quotidien. Nous ne voulons pas de ces nuisances sonores constantes au-dessus de nos têtes. Saint-Philbert-de-Grand-Lieu mérite mieux que d'être survolée par un trafic aérien accru.
404	31/03/2025	15:26	Notre qualité de vie n'est pas négociable à Saint Philbert de Grand Lieu	Il est impératif de ne pas réitérer les erreurs du passé. L'expérimentation de 2022 a eu des conséquences inacceptables pour 4500 personnes. Nous nous opposons catégoriquement à la création d'un couloir aérien au-dessus de Saint-Philbert-de-Grand-Lieu et au déplacement du point de virage de La Chevrolière. Notre qualité de vie n'est pas négociable.
405	31/03/2025	15:30	NON AU COULOIR AERIEN SAINT PHILBERT	Que les choses soient claires : touchez à notre ciel, et vous paierez le prix fort. L'expérimentation de 2022 a été une agression. Si ce couloir aérien se concrétise, attendez-vous à une riposte à la hauteur de votre provocation. Saint-Philbert ne se laissera pas faire.

406	31/03/2025	15:32	Saint Philbert n'est pas un laboratoire !	Vous croyez pouvoir nous imposer ce cauchemar ? L'automne 2022 vous a donné un avant-goût de notre colère. Si vous persistez avec ce projet de couloir aérien, nous vous garantissons un enfer. Nantes Atlantique deviendra le théâtre de notre fureur ! ZAD
407	31/03/2025	15:33	Déclaration de guerre à Saint Philbert ?	Ce projet de couloir aérien est une déclaration de guerre à notre tranquillité. Les 4500 personnes impactées en 2022 n'ont pas oublié. Si vous continuez, nous vous promettons une résistance acharnée et des actions qui vous feront regretter votre décision.
408	31/03/2025	15:33	Le calme de Saint Philbert n'est pas négociable !	Monsieur le Prefet, Le calme de Saint-Philbert n'est pas négociable. L'expérimentation de 2022 a été une erreur que vous allez payer cher si vous la répétez. Ce couloir aérien ne verra jamais le jour sans une lutte sans merci de notre part.
409	31/03/2025	15:34	vous allez entendre le son de notre colère gronder.=	Vous voulez nous priver du chant des oiseaux ? Vous allez entendre le son de notre colère gronder. L'essai de 2022 a montré votre mépris. Préparez-vous à affronter notre détermination si vous imposez ce couloir aérien. Non au couloir à Saint Philbert de Grand Lieu
410	31/03/2025	15:37	BOBLIN : votre manœuvre ne passera pas !!!	Vous voulez exporter le bruit chez nous ? Vous allez récolter la tempête. Saint-Philbert ne sera pas votre décharge sonore. Attendez-vous à notre vindicte. BOBLIN : votre manœuvre ne passera pas !!!
411	31/03/2025	15:38	avertissement	Monsieur, Votre obsession à déplacer ce couloir aérien aura des conséquences. Nous ne laisserons pas le maire de La Chevrolière sacrifier notre tranquillité. Si vous persistez, nous perturberons votre quiétude jusqu'à ce que vous compreniez notre message. Saint Colomban
412	31/03/2025	15:39	point de virage être déplacé ; Saint Philbert de Grand Lieu	Notre opposition à ce projet est inébranlable. Les conclusions de l'expérimentation de 2022 sont sans appel. Nous ne voulons pas d'un couloir aérien au-dessus de Saint-Philbert-de-Grand-Lieu et nous ne laisserons pas le point de virage être déplacé. Préparez-vous à faire face à notre détermination, y compris par des manifestations devant l'aéroport.
413	31/03/2025	15:40	NON au couloir à Saint Philbert !!!!	Que le maire de La Chevrolière entende notre avertissement : touchez à notre ciel, et vous déclencherez une révolte. Nous ne serons pas les victimes de vos arrangements mesquins. Ce couloir aérien est une ligne rouge à ne pas franchir. NON au couloir à Saint Philbert !!!!

414	31/03/2025	15:46	Les zadistes avec Saint Philbert !!!!	Touchez à notre ciel, et nous vous ferons payer. L'expérimentation de 2022 a été une violation de notre tranquillité. Si ce couloir aérien se réalise, préparez-vous à des représailles à la hauteur de votre forfait.
415	31/03/2025	15:47	révolte à Saint Philbert et bientôt devant l'aéroport :	Ce projet de couloir aérien à Saint Philbert de Grand Lieu, vous pouvez vous le mettre où je pense. L'essai de 2022 a été une PROVOCATION. Si vous osez le mettre en place, vous allez devoir faire face à une opposition farouche et VIOLENTE. Notre patience a des limites que vous êtes sur le point de dépasser. L'expérimentation de 2022 a été une agression sonore. Si vous imposez ce couloir aérien, vous allez regretter amèrement votre décision. Vous voulez nous faire vivre un enfer sonore permanent ? Nous allons vous montrer ce qu'est un véritable enfer. Ce projet de couloir aérien est une menace à notre existence paisible, et nous la combattons avec RAGE !!! Saint Philbert ZAD
416	31/03/2025	15:48	Saint Philbert ne se laissera pas détruire par votre cupidité !	Vous croyez que nos vies n'ont aucune valeur ? L'impact de 2022 vous a montré notre détermination. Si vous continuez sur cette voie, nous vous garantissons une mobilisation si forte que vous devrez reculer. Le chant des oiseaux doit rester notre seule nuisance sonore. Si vous imposez ce couloir aérien, vous allez devoir affronter notre furie.
417	31/03/2025	15:48	Vous prenez les habitants de Saint Philbert pour des imbéciles ?	Le point de virage restera où il est. N'essayez même pas de nous imposer ce déplacement vers le sud. Notre opposition est viscérale et nous la ferons sentir avec une force que vous n'imaginez pas. Vous prenez les habitants de Saint Philbert pour des imbéciles ? L'expérimentation de 2022 a révélé votre arrogance. Si vous continuez avec ce projet de couloir aérien, notre réponse sera brutale et sans concession.
418	31/03/2025	15:49	Sans titre	Je me souviens encore des nuisances sonores de l'automne 2022. Impossible de profiter de mon jardin en paix. L'idée d'un couloir aérien permanent au-dessus de Saint-Philbert-de-Grand-Lieu est inacceptable. Je veux continuer à entendre le chant des oiseaux, pas le bruit des avions. L'expérimentation de 2022 a gâché de nombreux moments de tranquillité. Je crains énormément l'impact d'un couloir aérien permanent sur notre quotidien à Saint-Philbert-de-Grand-Lieu. Nous aimons la quiétude de notre commune et ne voulons pas la perdre. Madame, village des Guitières à Saint Philbert
419	31/03/2025	15:51	couloir aérien à Saint Philbert de Grand lieu	Vous voulez nous voler notre tranquillité ? Nous allons vous rendre la vie impossible. L'essai de 2022 a été un avertissement. Si vous persistez, attendez-vous à une résistance sans merci. Sébastien
420	31/03/2025	15:52	Le PPBE mis en œuvre avec succès à Nantes, est une avancée inédite pour la plateforme et doit être pleinement soutenu.	easyJet est un partenaire de longue date de l'économie et de la connectivité régionale. easyJet dessert Nantes depuis 2008. La base easyJet de Nantes a été ouverte en 2019 contribuant à la création de plus de 100 postes directs, tous sous contrat de droit français, et de plus de 1 500 emplois indirects. Sur le segment court et moyen-courrier easyJet est la première compagnie aérienne à Nantes – en part de marché à l'année - où elle propose 35 destinations. Du fait de son maillage de bases régionales en Europe, et en France, easyJet contribue à la fois au tourisme entrant et sortant. Elle permet aux Français d'avoir accès aux régions françaises et européennes à tarif abordable et aux touristes étrangers d'accéder aux régions françaises. En tant que compagnie 100% Airbus et motorisée par CFM (groupe Safran) easyJet contribue aussi pleinement à la santé économique française. Chez easyJet, nous travaillons sans relâche pour réduire l'impact environnemental de nos activités. Nous nous concentrons

			<p>sur la réduction de l'intensité carbone de nos vols, mais nous nous attaquons également à notre impact sonore et à l'amélioration de nos performances dans ce domaine. Depuis plusieurs années, easyJet s'est engagée à limiter les effets négatifs de son activité sur les populations en Europe et à Nantes par des actions volontaires et ambitieuses de réduction de son empreinte sonore sur les riverains, et nous continuerons de le faire pendant toute la durée du PPBE 2025-2030 et au-delà. Notre engagement au sein du PPBE En tant qu'acteur local nous suivons de près les travaux du PPBE. A l'instar des autres acteurs de la plateforme nous avons pris des engagements qui ont été validés récemment – en décembre 2024. Nous tenons à souligner que nous maîtrisons au mieux les leviers qui sont sous notre contrôle. &gt; Note flotte respecte déjà l'engagement de 0% d'aéronefs avec une marge cumulée supérieure à 15 EPNdB. &gt; Nous pratiquons l'écopilotage comme mesure standard chez easyJet – roulage au sol sur 1 moteur, utilisation volet 3, approches continues – et sommes en faveur d'une généralisation de ces pratiques. Bien que nous dépendions fortement de notre fournisseur de moteurs, CFM, et de ses recherches en cours pour permettre des opérations plus silencieuses nous travaillons activement à la réduction de l'empreinte sonore du secteur sur les communautés locales. Les procédures de roulage sur un seul moteur (lorsque le temps de roulage est supérieur à 3 minutes) ont permis de réduire les émissions sonores sol de 50 %, et nous utilisons également des GPU au lieu de faire fonctionner les APU lors des rotations. Nous soutenons activement les efforts de réduction de bruit des engins et appareils mis à disposition par l'aéroport et soutenons l'électrification des installations. easyJet va continuer d'appliquer ces procédures et rechercher des moyens d'améliorer et de surveiller leur mise en œuvre pour tous les avions desservant Nantes, basés ou non. &gt; La programmation de 100% des vols au plus tard à 23h sera effective dès cet été 2025 et pour l'hiver à venir. Tous les vols sont effectués entre 6h00 et 23h00, et 95% entre 6h00 et 22h30. L'activité en soirée représente 20% des vols entre 20h00 et 23h00. &gt; Depuis 2019, easyJet a cessé de manière proactive d'opérer des vols de nuit (cœur de nuit) à Nantes. easyJet a également investi dans le logiciel d'optimisation des horaires Amadeus SkySuite, qui utilise l'intelligence artificielle. La mise en place de cette technologie est en cours. Cela nous permettra de mieux optimiser notre programme et de prendre en compte les variables du programme dans le but d'améliorer les performances et aura un effet dissuasif important sur les violations du couvre-feu à Nantes à l'avenir. Cependant l'activité de transporteur aérien est faite par définition d'aléas opérationnels. Nous continuons de faire au mieux pour des opérations les plus respectueuses de nos engagements dans le cadre du PPBE tout en tenant nos engagements auprès de nos passagers pour les acheminer vers leur destination finale. &gt; Limiter et éliminer les PV pour non-respect des limitations APU. Nous travaillons au quotidien pour tenir cet engagement. &gt; Vols déroutés à Rennes – easyJet est en cours de discussion pour intégrer l'aéroport de Rennes - qu'elle dessert déjà - comme aéroport de déroutement en journée (actualisé) et en soirée. A date l'aéroport de Rennes n'était pas disponible comme aéroport de déroutement. Depuis 2024, nous avons connu une augmentation exponentielle du nombre de déroutements de Nantes vers des aéroports français éloignés, principalement en raison d'événements météorologiques, souvent en soirée. Ces déroutements sont également préjudiciables aux nuisances sonores. Tous les vols déroutés peuvent subir plusieurs « Go around » (manœuvre effectuée après un atterrissage avorté) et survol d'attente au-dessus de Nantes et de ses environs, générant ainsi davantage de nuisances sonores inutiles. &gt; Aucune notification tactique pour une problématique de disponibilité équipage. Nous travaillons au quotidien pour tenir cet engagement. &gt; Amélioration respect couvre-feu. easyJet s'efforce de toujours respecter le couvre-feu et à pleinement participer à l'effort collectif à Nantes qui a vu une nette diminution du nombre de vols durant</p>
--	--	--	---

				<p>le couvre-feu depuis début 2024 (-55% vs 2023). easyJet s'engage à continuer de réduire le nombre de vols durant le couvre-feu chaque année de la PPBE. Nous nous engageons à continuer de veiller à ce que nos équipes chargées de l'exploitation du réseau, des vols et des opérations au sol utilisent les bons outils et des processus personnalisés au quotidien pour surveiller étroitement et limiter au maximum toute violation du couvre-feu à Nantes. Cela se traduit par des initiatives telles que les suivantes :</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• Amélioration de nos procédures de gestion des lignes de vol présentant un risque de violation du couvre-feu.</li> <li>• Réorganisation de notre centre de contrôle des opérations (Londres Luton) sur les questions de couvre-feu, avec un agent dédié aux questions de couvre-feu et d'une alerte spéciale si un vol risque de dépasser le couvre-feu</li> <li>• Responsabilisation les équipes au sol chargées de surveiller les retards, et la possibilité aux pilotes accélérer leur vitesse de croisière en fin de vol si besoin.</li> <li>• Installation de trackers sur l'ensemble du réseau afin de contrôler le nombre d'infractions et de mieux comprendre les causes.</li> </ul> <p>Le transport aérien joue un rôle fondamental de désenclavement et de connectivité des territoires. Avec les défis que représentent les restrictions du contrôle aérien et les aléas opérationnels nous ne pouvons exclure des retards imprévisibles. Le respect du couvre-feu est un objectif collectif qui inclut le contrôle aérien. La stratégie environnementale d'easyJet Le carnet de commandes d'easyJet est publiquement connu : nous investissons massivement dans les Airbus NEO qui représentent actuellement environ un quart de notre flotte de 347 avions, et nous prévoyons d'atteindre 80 % d'ici 2033/34. Parallèlement, nous nous engageons à réduire notre empreinte écologique, comme en témoigne notre stratégie environnementale pionnière. easyJet a été la 1ère compagnie aérienne low-cost à adopter une feuille de route de décarbonation validée par l'initiative Science Based Targets (SBTi). Notre objectif intermédiaire de réduction de 35 % de l'intensité des émissions de gaz à effet de serre (GES) d'ici 2035 a été formellement validé et nous avons réalisé notre meilleure performance en matière d'intensité carbone par passager en 2024. Depuis 2020, easyJet a également réduit ses émissions de carbone par passager/kilomètre d'environ un tiers. easyJet contribue également au développement de la technologie de l'aviation à hydrogène (avec ses partenaires Rolls-Royce et Airbus), est devenue la première à adhérer à la solution d'élimination du carbone d'Airbus et accélère également ses activités dans ses principaux aéroports. En France, easyJet est très impliquée dans les discussions sur l'environnement dans nos principaux aéroports. easyJet soutient pleinement les objectifs de ce PPBE via ses engagements propres et ceux inscrit au PPBE. Ce PPBE est un exemple de travail collectif via des engagements volontaires par toutes les parties prenantes de l'aéroport de Nantes Atlantique et combine de multiples mesures concrètes et mesurables par les riverains, avec un suivi effectué par l'Observatoire Cœur de Nuit. Cet exercice est unique aujourd'hui en France et chaque compagnie dispose de leviers d'action spécifiques pour réduire le bruit nocturne. Cette approche, mise en œuvre avec succès ici à Nantes, est une avancée inédite pour cette plateforme et doit être pleinement soutenue.</p>
421	31/03/2025	15:52	pas de couloir aérien à Saint Philbert	<p>Maire de La Chevrolière, votre bassesse est sans limite. Vous voulez nous refourguer vos problèmes ? Vous allez vous brûler les doigts. Notre opposition à ce couloir aérien est une flamme que vous ne pourrez pas éteindre.</p>

422	31/03/2025	15:54	couloir aérien : une insulte à Saint Philbert	N'essayez même pas de nous imposer ce couloir aérien. L'expérimentation de 2022 a été une démonstration de ce que nous ne voulons pas. Si vous continuez, vous allez déclencher une tempête que vous ne pourrez pas contrôler. Vous allez entendre parler de Saint Philbert. L'expérimentation de 2022 a été une insulte. Si vous mettez en place ce couloir aérien, nous vous promettons une lutte acharnée et des actions qui marqueront les esprits. Tony et ses copains chasseurs
423	31/03/2025	15:59	Les avions de la colère !	Monsieur Boblin, votre manœuvre pour déporter les nuisances aériennes sur Saint Philbert est abjecte. Votre soi-disant confort ne justifie en rien le calvaire que vous voulez infliger à nos habitants. Nous n'oublierons pas cette trahison de voisinage. Votre empressement à nous envoyer les avions au-dessus de nos têtes est indécent. L'expérimentation de 2022 vous a-t-elle donc rien appris ? Votre égoïsme est une HONTE pour notre territoire.
424	31/03/2025	16:02	X	Avis défavorable : pas assez de proposition au droit de délaissement, zone trop étroite concernée pas exposition élevée au bruit, bruit accessoire les voies automobiles à 4h du matin pour les voitures allant à l'aéroport pour 1er décollage à 6h du matin. Sanction trop faible ou peu appliquées des compagnies aéroportuaires ne respectant pas le couvre feu...
425	31/03/2025	16:03	Sans titre	Saint Philbert n'est pas la poubelle sonore de La Chevrolière ! Monsieur BOBLIN, votre soutien au déplacement du couloir aérien est une INSULTE à l'intelligence et au bien-être des habitants de Saint-Philbert. Vous devrez rendre des comptes ! BOBLIN, votre attitude est scandaleuse. Préférer le silence de vos administrés au détriment du nôtre est une preuve de votre manque de considération. Votre acharnement à vouloir ce déplacement du couloir aérien est révoltant. Vous piétinez la tranquillité de toute une commune pour votre propre intérêt. Nous nous souviendrons de votre rôle dans ce projet néfaste....
426	31/03/2025	16:03	à Saint Philbert, on va finir par se fâcher sérieusement	Les perturbations de 2022 ne peuvent être ignorées. Nous sommes attachés au calme de Saint-Philbert-de-Grand-Lieu et nous ne laisserons pas ce projet le détruire. Le déplacement du point de virage est également inacceptable.
427	31/03/2025	16:14	Non au survol de nouvelles populations	Le sujet semble sans fin. Il est important de reprendre le sujet dans sa globalité et l'enclave que représente cette aéroport. Dans tous les cas et pour être aligné avec les enjeux environnementaux et sociaux, il est primordiale de ne pas transférer les nuisances.
428	31/03/2025	16:19	message : pas de couloir aérien au-dessus de Saint Philbert de Grand Lieu	Bonjour Monsieur le Préfet Notre message est clair : pas de couloir aérien au-dessus de Saint Philbert de Grand Lieu ! L'expérimentation de 2022 a été une nuisance suffisante et nous ne tolérerons pas sa pérennisation. Nous sommes prêts à nous battre pour notre tranquillité. L'expérimentation de 2022 a été une motivation supplémentaire pour nous opposer avec force à ce projet de couloir aérien.
429	31/03/2025	16:24	REDUIRE LE NOMBRE DE ROTATIONS : Un objectif de santé publique et de respect des habitants	1 En préambule : Le dossier de consultation publique est hermétique, il ne s'adresse pas au commun des mortels, et les 180 pages de données techniques rendent dissuasives l'envie de participer à cette consultation. Il existe aujourd'hui des façons didactiques et ludiques de transmettre l'information qui auraient pu faire l'objet de cette présentation. A moins que l'objectif soit l'obscurantisme et le découragement des éventuels contributeurs. 2 Les limites des méthodes règlementaires sur la quantification de la gêne. Les cartes de bruit stratégiques (mentionnées par ex. p.7), servant d'état des

				<p>lieux à la quantification de la gêne, s'appuient sur une limite basse de 55 dBA. Or, selon l'OMS, 27% des habitants sont très gênés par le bruit des avions à 55 dBA. En incluant dans le calcul les personnes exposées à des niveaux plus bas, le projet a par exemple montré sur la Ville de Rezé que ce ne seraient pas 150, mais 5000 personnes qui sont très gênées par le bruit : <a href="https://sonoreze.fr/resultats/sonoreze_II/avion_resultats.html">https://sonoreze.fr/resultats/sonoreze_II/avion_resultats.html</a>. Les chiffres avancés dans la section 4.1 doivent donc être largement nuancés. Nous préconisons de mentionner également les estimations du nombre de personnes très gênées en comptabilisant également les personnes exposées à 45 dBA ou plus.</p> <p>3- J'habite à Trentemoult et comme tous les trentemousins je suis particulièrement impactée par les nuisances sonores actuelles et à venir, même fenêtres fermées. Autant dire que l'utilisation du jardin est inimaginable le soir à partir de 18 h et jusqu'à minuit et souvent en matinée. Qu'est-il prévu pour l'insonorisation des jardins?</p> <p>4) Je ne comprends pas comment le réaxage des couloirs et l'augmentation du nombre de passagers ne modifient que très peu la carte de bruits entre maintenant et 2030? Est-ce réaliste?</p> <p>5) Pour moi, les estimations d'améliorations des sources sonores des avions restent théoriques et floues: Les hypothèses sur la composition de la flotte dans le calcul des CBS2030 (p.41) mériteraient d'être détaillées (il n'est pas facile de faire le lien avec les engagements pris par les compagnies) ; Les engagements de réduction du bruit pris par les compagnies (p.9 et suivantes) paraissent flous, car les impacts chiffrés en décibels ne sont pas mentionnés. De plus, concernant certaines compagnies, ces engagements concernent des objectifs déjà réalisés, et ne devraient donc pas apparaître dans le document (ou en tout cas ne devraient pas être présentés comme une amélioration). En Conclusions : Je ne suis pas convaincu par les éléments présentés et pense que beaucoup plus d'habitants que ce qui apparaît sur les cartes subissent au quotidien des nuisances sonores et de pollutions néfastes à leur santé. Dans un souci écologique et de santé publique, il est donc indispensable de réduire les rotations d'avions dans cet aéroport en incitant les voyageurs à prendre le train et en répartissant les vols sur les autres aéroports tel qu'ANGERS, RENNES, BREST ...</p>
430	31/03/2025	16:25	Saint Philbert menacé de couloir aérien	<p>Monsieur TABAROT, Le chant des oiseaux doit rester notre seule nuisance sonore. Si vous imposez ce couloir aérien, vous allez devoir affronter notre furie. Vous voulez nous voler notre tranquillité ? Nous allons vous rendre la vie impossible. L'essai de 2022 a été un avertissement. Si vous persistez, attendez-vous à une résistance sans merci. Saint Philbert : nouvelle ZAD !</p>
431	31/03/2025	16:25	Détermination à préserver le calme de Saint Philbert de Grand Lieu	<p>Monsieur le Préfet, Notre détermination à préserver le calme de notre commune est inébranlable. L'expérimentation de 2022 a renforcé notre opposition à toute tentative de créer un couloir aérien au-dessus de nos têtes. Nous ne nous laisserons pas faire. L'expérimentation de 2022 a été une atteinte à notre tranquillité et nous nous opposerons avec la plus grande fermeté à la création d'un couloir aérien au-dessus de Saint-Philbert-de-Grand-Lieu !</p>
432	31/03/2025	16:26	Saint Philbert : Nous défendons notre droit à un environnement paisible	<p>Que ceux qui soutiennent ce déplacement du point de virage sachent qu'ils se heurteront à une résistance farouche de la part des habitants de Saint-Philbert-de-Grand-Lieu. Nous défendons notre droit à un environnement paisible coûte que coûte. Le déplacement du point de virage vers le sud est une décision irresponsable qui aura des conséquences néfastes sur notre qualité de vie. Nous demandons son retrait immédiat et nous nous mobiliserons pour le faire entendre. Nous ne tolérerons aucune tentative de dégrader notre environnement sonore. Le déplacement du point de virage est une menace directe à notre tranquillité et nous y répondrons avec une opposition sans faille. L'expérimentation de 2022 a prouvé que le bruit des avions est incompatible avec notre cadre de vie. Nous ne voulons pas</p>

				d'un couloir aérien qui vienne détruire la sérénité de Saint-Philbert-de-Grand-Lieu. Ce projet doit être abandonné définitivement.
433	31/03/2025	16:27	Non au survol de Saint Philbert : pour le maire de la Chevrolière	Nous ne laisserons pas le maire de La Chevrolière sacrifier Saint Philbert sur l'autel de sa tranquillité. Votre soutien à ce projet est une faute morale que nous ne pardonnerons pas. La solidarité entre communes a un sens, visiblement pas pour vous. Monsieur Boblin, votre proposition de déplacer le point de virage est une PROVOCATION. Vous cherchez délibérément à nuire à notre qualité de vie. Votre mesquinerie est à la hauteur des nuisances que vous voulez nous infliger. Votre silence face aux conclusions désastreuses de l'expérimentation de 2022, est assourdissant. Votre soutien au couloir aérien au-dessus de chez nous est une preuve de votre indifférence à notre sort. Nous ne sommes pas vos boucs émissaires, Monsieur Boblin ! Votre complicité dans ce projet de couloir aérien est inacceptable. Nous défendrons notre ciel contre votre opportunisme.
434	31/03/2025	16:27	couloir au dessus Saint Philbert : HONTE à Boblin !	Monsieur BOBLIN, votre nom sera gravé dans l'histoire de Saint Philbert comme celui qui a voulu détruire notre quiétude. Votre soutien à ce projet est une trahison de la confiance que l'on pourrait attendre d'un élu. Votre acharnement à vouloir ce déplacement du couloir aérien est révoltant ! Saint Colomban
435	31/03/2025	16:31	Le déplacement du point de virage est une manœuvre inacceptable	Il est temps d'écouter la voix des habitants. L'expérimentation de 2022 a clairement montré notre rejet d'un couloir aérien au-dessus de nos têtes. Nous exigeons que ce projet soit abandonné et que notre tranquillité soit respectée. Nous ne nous laisserons pas imposer ce projet. L'expérimentation de 2022 a été une expérience traumatisante pour beaucoup et nous ne voulons pas qu'elle se perpétue. Notre opposition au couloir aérien est totale et inflexible. Le déplacement du point de virage est une manœuvre inacceptable qui ne fera qu'aggraver la situation à Saint-Philbert-de-Grand-Lieu. Nous nous y opposons avec la plus grande vigueur et nous ne laisserons pas nos vies être perturbées de la sorte.
436	31/03/2025	16:32	Saint Philbert en colère !	Le calme de Saint-Philbert-de-Grand-Lieu est un trésor que nous défendrons avec acharnement. L'essai de 2022 a été une tentative de nous en priver et nous ne laisserons pas un couloir aérien réussir là où cette expérimentation a échoué à nous faire plier. Que les responsables de ce projet prennent note de notre détermination sans faille. L'expérimentation de 2022 a été une erreur qu'il ne faut pas reproduire. Nous nous opposons avec véhémence à la création d'un couloir aérien au-dessus de Saint-Philbert-de-Grand-Lieu.
437	31/03/2025	16:34	Impact Direct sur la Qualité de Vie	Monsieur le Ministre, La proposition de création d'un couloir aérien au-dessus de Saint-Philbert-de-Grand-Lieu représente une menace directe et significative pour notre qualité de vie. L'expérimentation de l'automne 2022 a déjà permis de constater les nuisances sonores considérables engendrées par un trafic aérien accru. Ces perturbations ont affecté le quotidien de 4500 personnes, altérant notre tranquillité, rendant nos jardins moins agréables et perturbant le cycle naturel de notre environnement, notamment le chant des oiseaux qui constitue un élément essentiel de notre cadre de vie. Pérenniser une telle situation par la création d'un couloir aérien serait une décision lourde de conséquences, ignorant les leçons tirées de cette expérimentation et sacrifiant le bien-être des habitants au profit d'impératifs qui nous échappent. Nous demandons instamment le rejet de ce projet.

438	31/03/2025	16:35	Leçons Non Tirées de l'Expérimentation :	Bonjour Monsieur TABAROT L'expérimentation de l'automne 2022 a eu des conséquences désastreuses pour les habitants de Saint-Philbert-de-Grand-Lieu. Les nombreuses plaintes et les témoignages recueillis à l'époque attestent de l'impact négatif du bruit des avions sur notre quotidien. Ignorer ces conclusions et persister dans la voie de la création d'un couloir aérien serait une faute grave. Il est impératif que les autorités tirent les leçons de cette expérience et reconnaissent l'incompatibilité d'un trafic aérien accru avec la préservation de notre environnement sonore et de notre qualité de vie. Nous ne voulons pas que Saint-Philbert devienne une zone de transit aérien bruyante et polluée. Le maintien de notre tranquillité doit être une priorité.
439	31/03/2025	16:37	Le COCETA soutient les habitants de Saint Philbert	Saint-Philbert-de-Grand-Lieu est une commune où la qualité de vie est appréciée, notamment pour son calme et son environnement naturel. Le chant des oiseaux est un symbole de cette quiétude que nous tenons à préserver. La création d'un couloir aérien viendrait briser cet équilibre, introduisant des nuisances sonores constantes et perturbant la faune locale. L'expérimentation de 2022 a déjà donné un aperçu de ce que nous redoutons. Nous ne voulons pas que le bruit des avions remplace le chant des oiseaux. La préservation de notre environnement sonore est essentielle pour notre bien-être et pour l'attractivité de notre territoire. Ce projet de couloir aérien est une menace directe à cet équilibre. Membre du Coceta
440	31/03/2025	16:42	Refus du Déplacement du Point de Virage de la Chevroliere vers Saint Philbert	Monsieur le Ministre, Monsieur le Préfet, Mesdames et Messieurs de la DGAC, La perspective de voir le point de virage de La Chevrolière déplacé vers le sud, au-dessus de Saint-Philbert-de-Grand-Lieu, est inacceptable. Cela signifierait une concentration accrue du trafic aérien au-dessus de nos têtes, exacerbant les nuisances sonores déjà constatées lors de l'expérimentation de 2022. Nous refusons d'être les victimes collatérales d'une décision qui ne ferait que déplacer le problème sans le résoudre. Le maintien du point de virage à son emplacement actuel est une condition sine qua non pour préserver un minimum de tranquillité à Saint-Philbert. Nous ne tolérerons des survols et des nuisances sonores. Mon jardin est un lieu de convivialité, de détente et de ressourcement, partagé avec mes amis. L'idée de ne plus pouvoir en profiter pleinement à cause du bruit incessant des avions, comme cela a été le cas lors de l'expérimentation de 2022, est inacceptable. La création d'un couloir aérien viendrait détruire cette quiétude et rendre nos espaces extérieurs invivables. Nous avons le droit de profiter de nos jardins en paix, sans être constamment dérangés par le bruit des avions. Ce projet compromet directement notre qualité de vie et notre capacité à jouir de nos propres foyers. La dégradation de la qualité de vie à Saint-Philbert-de-Grand-Lieu due à la création d'un couloir aérien pourrait avoir des conséquences économiques non négligeables. L'attractivité de notre commune, tant pour les résidents que pour les touristes, repose en partie sur son cadre paisible et son environnement préservé. Des nuisances sonores constantes risqueraient de dissuader de nouvelles familles de s'installer et de faire fuir les visiteurs, impactant négativement les commerces et les activités locales. Il est essentiel de prendre en compte ces aspects économiques et de ne pas sacrifier le développement harmonieux de notre territoire au profit d'un projet aux bénéfices incertains pour notre commune. Village Vacances à Saint Philbert de Grand Lieu
441	31/03/2025	16:44	Stop	Bonjour Pour notre famille installée depuis 5 ans ...c'est stop... Nous habitons en région parisienne Ici c'est le bonheur ! On vote Non au ppbe Ce truc imbuvable ! Non aux nuisances sur St Philbert Merci pour nos enfants 🍷

442	31/03/2025	16:48	Ras le bol des avions bruyants !	Le ministre avait dit que c'était fini ? Près de 1000 personnes à la réunion salle des marais Cb faut il de familles pour dire stop à cette mascarade Démocratie ? On a déjà voté ! C'est honteux Merci de dire au préfet que les philibertins st contre ce couloir aérien Sauf si on est censure ! Ste rose st philbert
443	31/03/2025	16:48	Création d'un couloir aérien au-dessus de Saint Philbert	Monsieur le Préfet, Avant d'envisager la création d'un couloir aérien au-dessus de Saint-Philbert-de-Grand-Lieu, il est impératif d'explorer toutes les alternatives possibles pour la gestion du trafic aérien. Des modifications des trajectoires existantes, des mesures d'insonorisation pour les zones déjà impactées, ou d'autres solutions techniques pourraient être envisagées pour minimiser les nuisances sans sacrifier la tranquillité de notre commune. La création d'un nouveau couloir aérien ne doit être envisagée qu'en dernier recours, après avoir épuisé toutes les autres options et en tenant compte des conséquences désastreuses de l'expérimentation de 2022. Si la création d'un couloir aérien au-dessus de Saint-Philbert-de-Grand-Lieu était acceptée malgré les conclusions de l'expérimentation de 2022 et la forte opposition des habitants, cela créerait un précédent dangereux. D'autres zones pourraient alors être considérées comme des variables d'ajustement pour les besoins du trafic aérien, sans tenir compte de la qualité de vie des populations locales. Il est crucial de s'opposer fermement à ce projet pour éviter que notre commune ne devienne un exemple de la manière dont les intérêts économiques peuvent primer sur le bien-être des citoyens.
444	31/03/2025	16:49	Non au couloir aérien à Saint Philbert !	Monsieur le Maire de La Chevrolière, votre empressement à nous envoyer les avions au-dessus de nos têtes est indécent. L'expérimentation de 2022 vous a-t-elle donc rien appris ? Votre égoïsme est une honte pour notre territoire !!!
445	31/03/2025	16:49	Impact sur la Santé des Habitants de Saint Philbert !	Les nuisances sonores répétées et importantes, telles que celles constatées lors de l'expérimentation de 2022, ont des effets néfastes sur la santé des populations. Troubles du sommeil, stress, irritabilité, difficultés de concentration sont autant de conséquences potentielles d'une exposition prolongée au bruit des avions. La création d'un couloir aérien au-dessus de Saint-Philbert-de-Grand-Lieu exposerait les habitants à ces risques sanitaires, ce qui est inacceptable. La santé et le bien-être de la population doivent être des priorités et ne peuvent être sacrifiés au nom d'impératifs aériens. Nous demandons la prise en compte de ces enjeux de santé publique.
446	31/03/2025	16:51	Ça suffit la dictature !	On a voté pour notre dame des Landes Resultat ! Vs voulez nous mettre des nuisances à gogo C'est non et Non !! st philbert
447	31/03/2025	16:54	Ça va pas la tête !	Non c'est français ? A st philbert et St colomban on a mangé du kérosène pdt plusieurs mois ! On est pas des rats pour faire des exercices ! Non aux nuisances Merci à l'association et au coceta qui lutte avec courage contre ce lobby ! St Philbert

448	31/03/2025	16:55	Pas de couloir aérien au-dessus de Saint-Philbert-de-Grand-Lieu	Nous sommes les voix de Saint-Philbert-de-Grand-Lieu et nous disons NON à ce couloir aérien. L'expérimentation de 2022 a été une violation de la tranquillité de nos enfants et nous ne l'accepterons pas de manière permanente. Que les décideurs prennent conscience de notre colère. L'expérimentation de 2022 a engendré un mécontentement profond et la création d'un couloir aérien ne fera qu'attiser notre détermination à nous faire entendre. Nous ne sommes pas une zone de survol à sacrifier. L'expérimentation de 2022 a été une intrusion dans nos vies et nous refusons qu'un couloir aérien pérennise cette situation. Les parents d'élève de l'école maternelle Jean ROSTAND de Saint Philbert de Grand Lieu
449	31/03/2025	16:56	mENACE DE COULOIR 0 SAINT PHILBERT	Nous ne resterons pas les bras croisés face à cette menace. L'expérimentation de 2022 nous a montré ce qui nous attend et nous sommes prêts à nous battre pour éviter ce désastre. Notre détermination à préserver le chant des oiseaux à Saint-Philbert-de-Grand-Lieu est totale. L'expérimentation de 2022 a mis en péril cette quiétude et nous ne laisserons pas un couloir aérien la détruire.
450	31/03/2025	16:56	Couloir à Saint Philbert ?	Nous ne resterons pas les bras croisés face à cette menace. L'expérimentation de 2022 nous a montré ce qui nous attend et nous sommes prêts à nous battre pour éviter ce désastre. Notre détermination à préserver le chant des oiseaux à Saint-Philbert-de-Grand-Lieu est totale. L'expérimentation de 2022 a mis en péril cette quiétude et nous ne laisserons pas un couloir aérien la détruire.
451	31/03/2025	16:57	Pas de couloir aérien au-dessus de Saint-Philbert-de-Grand-Lieu	Nous sommes l'association des commerçants de Saint-Philbert-de-Grand-Lieu et nous disons NON à ce projet qui menace notre cadre de vie. L'expérimentation de 2022 a été un avertissement que nous prenons très au sérieux. Notre message est clair : pas de couloir aérien au-dessus de Saint-Philbert-de-Grand-Lieu. L'expérimentation de 2022 a été une nuisance suffisante et nous ne tolérerons pas sa pérennisation. Les commerçants de Saint Philbert de Grand Lieu
452	31/03/2025	16:57	Saint Philbert : nouvelle ZAD !!!	Vous allez entendre parler de Saint Philbert....! L'expérimentation de 2022 a été une INSULTE. Si vous mettez en place ce couloir aérien, nous vous promettons une lutte acharnée et des actions qui marqueront les esprits. Contre les sablières de Saint Colomban et soutien aux habitants de Saint Philbert. Collectif Retz Action
453	31/03/2025	16:58	Honteux !	Honteux de vouloir recommencer une expérience sur St Philbert Et les vieux vs y pensez On va vivre la fin de nos jours sous les nuisances ! Honteux ! Les fontaines St Philbert
454	31/03/2025	17:02	Quel culot la chevroliere !	Le maire de la chevroliere est il un dictateur ? Quel culot lui qui a voté contre le transfert à notre dame des Landes Monsieur veut envoyer la m....à St Philbert ! Stop dictature ! Stop vols polluants ! Stop nuisances ! Le bourg St Philbert de Grand Lieu
455	31/03/2025	17:03	préservation du calme à Saint Philbert de Grand Lieu	Le déplacement du point de virage vers le sud, voulu par le maire de La Chevrolière, est une provocation. Nous ne l'accepterons jamais. Notre priorité est la préservation du calme à Saint-Philbert-de-Grand-Lieu et nous sommes prêts à mener des actions fortes, y compris des manifestations devant l'aéroport, pour défendre notre droit à la tranquillité.

456	31/03/2025	17:03	Aux armes citoyens !	Il est scandaleux que le maire de La Chevrolière cherche à imposer un tel fardeau à Saint Philbert. Nous ne paierons pas le prix de son soi-disant confort. Notre opposition au couloir aérien est farouche et nous la montrerons clairement, si nécessaire, en perturbant les activités de l'aéroport de Nantes Atlantique.
457	31/03/2025	17:05	préservé le calme de Saint Philbert !!!	Le déplacement du point de virage vers le sud est une décision irresponsable qui aura des conséquences néfastes sur notre qualité de vie. Nous demandons son retrait immédiat et nous nous mobiliserons pour le faire entendre. Nous ne tolérerons aucune tentative de dégrader notre environnement sonore. Le déplacement du point de virage est une menace directe à notre tranquillité et nous y répondrons avec une opposition sans faille. L'expérimentation de 2022 a prouvé que le bruit des avions est incompatible avec notre cadre de vie. Nous ne voulons pas d'un couloir aérien qui vienne détruire la sérénité de Saint-Philbert-de-Grand-Lieu. Ce projet doit être abandonné définitivement. Nous avons subi les nuisances de l'essai de 2022 et nous ne sommes pas prêts à les revivre en permanence. La création d'un couloir aérien est une perspective inacceptable que nous combattons avec la plus grande énergie. Notre détermination à préserver le calme de Saint-Philbert-de-Grand-Lieu est inébranlable. L'expérimentation de 2022 a renforcé notre opposition à tout projet de couloir aérien au-dessus de notre commune.
458	31/03/2025	17:07	Assez de mépris pour les habitants de Saint-Philbert-de-Grand-Lieu !!!	Assez de mépris pour les habitants de Saint-Philbert-de-Grand-Lieu ! L'essai de 2022 a été une catastrophe et nous refusons qu'elle se reproduise de manière permanente. La création d'un couloir aérien est inacceptable et nous sommes prêts à nous battre, y compris en manifestant devant l'aéroport, pour préserver notre tranquillité. - Geneston
459	31/03/2025	17:07	Projet de couloir aérien au-dessus de Saint Philbert	Nous ne sommes pas une variable d'ajustement pour les problèmes de La Chevrolière ! Le projet de couloir aérien au-dessus de Saint Philbert est une atteinte à notre qualité de vie. Que le maire de La Chevrolière entende notre détermination : nous nous battons contre ce projet avec tous les moyens à notre disposition, y compris des manifestations devant l'aéroport.
460	31/03/2025	17:08	Saint Philbert : c'est NON !!!!	L'expérimentation de l'automne 2022 a clairement montré que la création d'un couloir aérien au-dessus de Saint-Philbert-de-Grand-Lieu est incompatible avec la préservation de notre qualité de vie. Les conclusions de cet essai doivent guider votre décision : renoncez à ce projet.
461	31/03/2025	17:09	NON au couloir au dessus de Saint Philbert grand Lieu	NON au couloir au dessus de Saint Philbert grand Lieu
462	31/03/2025	17:12	Saint Philbert : pas d'avions !	Notre opposition à ce projet est inébranlable. Les conclusions de l'expérimentation de 2022 sont sans appel. Nous ne voulons pas d'un couloir aérien au-dessus de Saint-Philbert-de-Grand-Lieu et nous ne laisserons pas le point de virage être déplacé. Préparez-vous à faire face à notre détermination, y compris par des manifestations devant l'aéroport. Le maire de La Chevrolière cherche-t-il à exporter les nuisances sonores chez ses voisins ? Nous condamnons fermement sa volonté de déplacer le point de virage vers Saint-Philbert-de-Grand-Lieu. Nous ne serons pas les victimes de ses arrangements. Notre

				opposition au couloir aérien est totale et nous la ferons entendre, même devant l'aéroport de Nantes Atlantique.
463	31/03/2025	17:14	Limiter le nombre des vols et couvre feu respecté	Pas très synthétique 180 pages de dossier! Les bruits sont très irréguliers mais quand une série d'avion toutes les 5mn atterrit face à l'ouest en passant au-dessus de Nantes et de Trentemoult ten particulier, la vie s'arrête quand on est dehors: on ne s'entend plus: les pics de bruits dépassent les 55 dB. Alors limiter le nombre de rotations pour cet aéroport 'urbain' me paraît incontournable ainsi que le respect des plages horaires de couvre-feu.
464	31/03/2025	17:18	Mon Jardin à Saint Philbert : Un Droit Fondamental Menacé	Monsieur le ministre TABAROT, Monsieur MERCENIER, Mon jardin, comme celui de nombreux habitants de Saint-Philbert-de-Grand-Lieu, est un espace de vie essentiel, un lieu de détente, de convivialité et de connexion avec la nature. C'est là que nous nous ressourçons, que nous partageons des moments précieux avec nos proches, que nous profitons du calme et de la beauté de notre environnement. L'idée que ce havre de paix soit constamment perturbé par le bruit des avions, comme cela a été le cas lors de l'expérimentation de 2022, est inacceptable. La création d'un couloir aérien viendrait détruire cette quiétude, rendant nos jardins moins agréables, voire invivables. Nous avons le droit de profiter de nos propres foyers et de nos espaces extérieurs en paix, sans être soumis à des nuisances sonores incessantes. Ce projet compromet directement notre qualité de vie et notre bien-être. Il est essentiel de protéger ces espaces de tranquillité qui contribuent à l'équilibre de nos vies. Association des jardins partagés - Saint Philbert
465	31/03/2025	17:18	Le Chant des Oiseaux en Péril : Un Patrimoine Naturel à Protéger	Monsieur MERCENIER, Monsieur le ministre TABAROT, Saint-Philbert-de-Grand-Lieu est une commune où la nature occupe une place prépondérante, et le chant des oiseaux en est une des expressions les plus mélodieuses et apaisantes. Ce patrimoine naturel contribue grandement à notre qualité de vie et à l'attractivité de notre territoire. La création d'un couloir aérien au-dessus de nos têtes introduirait une source de pollution sonore constante, susceptible de perturber les écosystèmes locaux et d'éloigner la faune aviaire. L'expérimentation de 2022 a déjà donné un avant-goût de ce que nous redoutons : une ambiance sonore dominée par le bruit des avions, étouffant les sons naturels qui font le charme de notre environnement. Nous refusons de voir le chant des oiseaux remplacé par le vrombissement des moteurs. La préservation de la biodiversité et de notre environnement sonore est une responsabilité collective. Ce projet de couloir aérien constitue une menace directe pour cet équilibre fragile et doit être abandonné au nom de la protection de notre patrimoine naturel. Association Nature à Saint Philbert (68 membres)
466	31/03/2025	17:18	L'Oubli des Leçons de 2022 : Un Manquement Inacceptable pour Saint Philbert	Monsieur le Ministre, La proposition de création d'un couloir aérien au-dessus de Saint-Philbert-de-Grand-Lieu heurte de front la mémoire et l'expérience des 4500 personnes qui ont subi les conséquences directes de l'expérimentation de l'automne 2022. Cette période a été marquée par une dégradation significative de notre qualité de vie, caractérisée par des nuisances sonores incessantes qui ont perturbé notre sommeil, altéré notre tranquillité et rendu nos espaces extérieurs beaucoup moins agréables. Les témoignages de l'époque sont éloquents et soulignent un impact profond sur le bien-être des habitants. Aujourd'hui, envisager de pérenniser une telle situation, voire de l'aggraver avec un couloir aérien permanent et potentiellement un déplacement du point de virage de La Chevrolière vers le sud, relève d'un manque de considération flagrant pour les leçons tirées de cette expérimentation. Ignorer les conclusions, les plaintes et les désagréments vécus par une part significative de la population serait une

				erreur politique et une faute morale. Il est impératif que les autorités reconnaissent l'incompatibilité d'un trafic aérien accru avec le maintien du caractère paisible de notre commune et le respect de notre environnement sonore. Nous ne pouvons accepter que Saint-Philbert-de-Grand-Lieu devienne une zone de transit aérien bruyante, sacrifiée au nom d'impératifs qui ne sont pas clairement justifiés et dont les bénéfices pour notre territoire sont inexistantes. La préservation de notre qualité de vie, le respect de notre environnement et la prise en compte de l'expérience vécue en 2022 doivent être les priorités absolues dans l'évaluation de ce projet. Le bureau de l'USPF Saint Philbert
467	31/03/2025	17:18	Nous ne sommes pas la poubelle sonore de La Chevrolière !	Monsieur le ministre TABAROT, Monsieur MERCENIER, Nous ne sommes pas la poubelle sonore de La Chevrolière ! Nous ne voulons pas faire notre sport sous les avions ! Association de Roller
468	31/03/2025	17:20	Un Sentiment d'Injustice et de Non-Respect de Saint Philbert : Une Voix à Entendre	Bonjour, Le sentiment qui prévaut parmi les habitants de Saint-Philbert-de-Grand-Lieu face à ce projet de couloir aérien est celui d'une profonde injustice et d'un manque de respect de notre qualité de vie. L'expérimentation de 2022 a déjà engendré un fort mécontentement, et la perspective de voir ces nuisances devenir permanentes suscite une vive opposition. Ignorer la voix des habitants, leurs préoccupations légitimes et l'expérience douloureuse de l'automne 2022 serait une grave erreur. La démocratie locale implique l'écoute et la prise en compte de l'avis des populations directement concernées. Nous demandons instamment aux autorités de considérer notre opposition massive et justifiée et de renoncer à ce projet qui porte atteinte à notre bien-être et à notre environnement. Parents d'élèves de l'école J.AURIOL - Saint Philbert de Grand Lieu
469	31/03/2025	17:27	La Qualité de Vie Ne Doit Pas Être une Variable d'Ajustement	Si la création d'un couloir aérien au-dessus de Saint-Philbert-de-Grand-Lieu était acceptée malgré les conclusions de l'expérimentation de 2022 et la forte opposition locale, cela créerait un précédent dangereux. D'autres territoires pourraient alors être considérés comme de simples zones de survol, où la qualité de vie des habitants serait subordonnée à des impératifs de trafic aérien. Il est crucial de s'opposer fermement à ce projet pour défendre le principe selon lequel la qualité de vie des citoyens ne doit pas être une variable d'ajustement. Notre territoire a le droit d'être respecté pour son caractère paisible et son environnement préservé. L'acceptation de ce couloir aérien ouvrirait la voie à d'autres atteintes à la tranquillité des zones rurales.
470	31/03/2025	17:28	Transparence et Information : Des Exigences Légitimes	Nous demandons une transparence totale concernant les motivations et les justifications de ce projet de couloir aérien. Quelles sont les études d'impact qui ont été réalisées ? Quels sont les bénéfices attendus de ce projet, et pour qui ? Comment les conclusions de l'expérimentation de 2022 ont-elles été prises en compte dans l'évaluation de ce projet ? Un manque d'information claire et précise alimente l'inquiétude et la méfiance. Il est essentiel que les autorités fournissent des réponses transparentes à ces questions légitimes et engagent un véritable dialogue avec les populations concernées avant de prendre toute décision définitive. La confiance se construit sur la transparence et l'information.
471	31/03/2025	17:30	Protéger Notre Avenir à Saint Philbert	Ce projet de couloir aérien engage l'avenir de Saint-Philbert-de-Grand-Lieu et la qualité de vie des générations futures. Il est de la responsabilité des décideurs de prendre en compte les conséquences à long terme de leurs décisions et de ne pas sacrifier le bien-être actuel et futur des habitants au profit d'intérêts à court terme. Nous appelons à la responsabilité de tous les acteurs concernés pour qu'ils entendent notre opposition, qu'ils tirent les leçons de l'expérimentation de 2022 et qu'ils renoncent à ce projet de couloir aérien qui menace notre tranquillité, notre environnement et notre qualité de vie. Protéger notre avenir, c'est préserver le calme et le chant des oiseaux à Saint-Philbert-de-Grand-Lieu.

				<p>Ces contributions plus longues permettent de développer vos arguments de manière plus approfondie et d'aborder différentes facettes de votre opposition. N'hésitez pas à les adapter et à les personnaliser davantage.</p>
472	31/03/2025	17:35	<p>CONTRIBUTION DHL CONSULTATION PUBLIQUE AEROPORT DE NANTES- ATLANTIQUE PPBE 2025-2029</p>	<p>Nous vous remercions pour cette consultation publique. 1.DHL Express fait partie du Groupe DHL et est la première entreprise mondiale dans le secteur de la logistique. Nos divisions DHL offrent un portefeuille inégalé de services logistiques allant de la livraison de colis nationaux et internationaux à la gestion de la chaîne d'approvisionnement industrielle, en passant par le commerce électronique, les solutions d'expédition et d'exécution, le transport express international, le transport routier, aérien et maritime. En tant que Groupe, nous employons environ 602 000 personnes dans plus de 220 pays et territoires à travers le monde. DHL relie les personnes et les entreprises de manière sûre et fiable, permettant ainsi des flux commerciaux durables à l'échelle mondiale. DHL propose des solutions spécialisées pour les marchés et les industries en croissance, notamment les secteurs technologiques, les sciences de la vie et produits de santé, l'ingénierie, la fabrication et l'énergie, l'automotive, l'aerospace, la vente au détail. DHL se positionne résolument comme « l'entreprise de logistique pour le monde ». En Europe, DHL Express fournit des services à temps de livraison défini pour garantir que les chaînes d'approvisionnement fonctionnent sans heurts et sans interruptions, tant pour le commerce interentreprises que pour le commerce entre entreprises et consommateurs. Rien qu'en France, DHL Express traite des millions d'envois chaque année, emploie près de 5 000 personnes et est implanté dans près de 60 sites. Notre capacité à fournir des services à temps de livraison défini en France repose en grande partie sur des investissements significatifs, non seulement dans les capacités de nos réseaux aériens et routiers mais aussi par le maillage de nos hubs et gateways aéroportuaires, de nos agences en agglomération et nos boutiques de centre-ville. DHL Express a investi en France ces dernières années 420 millions d'euros dans de nouvelles installations, construisant ainsi l'un des réseaux de transport les plus durables et les plus performants. L'importance des investissements de DHL Express représente un engagement fort envers l'économie et la société françaises et a permis à DHL Express de devenir le plus grand opérateur de transport express du pays. 2.Fruit d'un travail collectif exemplaire, il est important de souligner que le bilan du couvre-feu à Nantes est très positif depuis 2022 comme présenté à l'ensemble des parties prenantes lors du dernier Comité Consultatif de l'Environnement du 19 décembre 2024 et lors du 01er Comité de suivi des vols de nuit du 17 mars 2025. A iso cadre réglementaire des progrès significatifs ont déjà été réalisés par les compagnies aériennes. Nous avons démontré que nous savons réduire le bruit sans durcissement des règles. L'aéroport de Nantes-Atlantique a ainsi enregistré : - Moins 70% de vols après Minuit en août 2024 vs août 2023 - Moins 43% de vols après Minuit en cumulé depuis le 1er janvier 2024 vs 2023, et Moins 45% sur l'été 2024 (de juin à août) - Moins 51% de vols dans le couvre-feu (toutes causes confondues) vs 2022 - Jusqu'à 25 nuits par mois sans aucun vol entre Minuit et 06h en 2024. Soit 10 fois moins qu'en 2019. - Moins 69% de PV émis pour non-respect du couvre-feu en été 2024 par rapport à 2023. Ces résultats ont été obtenus grâce à des efforts concertés entre les compagnies aériennes, la direction générale (DGAC) et la direction régionale de l'Aviation Civile (DSAC-Ouest), l'aéroport de Nantes-Atlantique, démontrant une capacité à réduire le bruit sans nouvelles restrictions. Ces améliorations ont été unanimement reconnues par les élus et associations de riverains. Compte tenu de ces excellents résultats, l'éventualité d'une nouvelle étude d'impact selon l'approche équilibrée n'aurait aucun fondement. 3.Les compagnies aériennes sont</p>

				<p>à l'origine d'une trentaine de mesures parmi la quarantaine comptabilisée visant la poursuite de la réduction du bruit dans le prochain PPBE 2025-2029. DHL Express rappelle qu'elle n'opère pas en cœur de nuit. Aux efforts déjà fournis depuis 2022, un nouveau type-avion opéré au départ et à l'arrivée de Nantes améliorera encore la réduction du bruit. 4. Aides à l'insonorisation Il est important de souligner la nécessité d'une meilleure affectation de la Taxe sur les Nuisances Sonores Aériennes (TNSA) qui est un outil financier dont l'objectif est de financer l'insonorisation des logements situés à proximité des aéroports. Depuis 2005, 900 millions d'euros ont été collectés auprès des compagnies aériennes en France, permettant l'insonorisation de plus de 100 000 logements, ce qui est tout à fait considérable. Quelques chiffres : - Nantes-Atlantique est le 2nd aéroport français où la TNSA est la plus élevée. - En 2024, 1 logement par jour a bénéficié de l'aide chaque jour ouvré. - 31,2 millions d'€ de travaux engagés, financés par les compagnies aériennes. - 44% des logements éligibles au PGS2019 ont bénéficié de l'aide. En complément, les riverains de l'aéroport de Nantes bénéficient, sous conditions, de dispositifs supplémentaires par l'intermédiaire du GIP-FCNA : complément financier pour augmenter le taux de prise en charge des travaux à 90% ou 100%. Cette utilisation optimisée de l'allocation des fonds permet de maximiser le nombre de logements insonorisés près de Nantes et d'atténuer de manière très significative et démontrable l'impact du bruit sur les résidents locaux.</p>
473	31/03/2025	17:46	Contribution FNAM	<p>Consultation publique sur le projet de PPBE de l'aéroport de Nantes-Atlantique (2025-2029) - Contribution de la FNAM Dans le cadre de la consultation publique relative au projet de Plan de Prévention du Bruit dans l'Environnement (PPBE) 2025-2029 de l'aéroport de Nantes-Atlantique, la FNAM rappelle son engagement constant à mobiliser les efforts de tous, passés comme futurs, pour faire converger attractivité du territoire et maîtrise du bruit aérien. Ce projet de PPBE, validé en Commission Consultative de l'Environnement (CCE) en décembre 2024, incarne une ambition forte en matière de maîtrise du bruit aérien. Conçu dans une logique de coopération inédite entre toutes les parties prenantes, il pourrait marquer une étape importante vers une gouvernance du bruit plus partagée, innovante et constructive. 1. Un aéroport au service du territoire L'aéroport de Nantes-Atlantique joue un rôle majeur dans l'attractivité du territoire, en connectant la région à de nombreuses destinations en France et en Europe. Les lignes régulières soutiennent l'activité économique et touristique, facilitent l'accès à l'emploi, et participent à la dynamique de l'Ouest. Une politique de maîtrise du bruit efficace ne doit pas remettre en cause ces apports socio-économiques, mais les concilier avec les attentes environnementales. L'adoption du PPBE 2025-2029 en CCE s'inscrit pleinement dans cette logique d'équilibre entre maintien de l'activité et exigences de limitation des nuisances sonores. 2. L'engagement continu des compagnies pour la réduction du bruit à la source Les compagnies aériennes opérant à Nantes ont consenti des efforts significatifs ces dernières années pour réduire leur empreinte sonore, notamment à travers le renouvellement de flotte. Le PPBE 2025-2029 va plus loin et révèle pas moins de 28 engagements volontaires, portés par 9 compagnies représentant 85 % du trafic passagers en 2022. Ces engagements visent à favoriser les avions les plus performants acoustiquement, renforcer les descentes continues, optimiser la programmation des vols, ou encore recourir à des procédures de roulage à moindres nuisances. De nombreuses compagnies se sont fixé des objectifs ambitieux, comme l'exclusion d'opérer à Nantes avec leurs appareils les plus bruyants, ou la programmation exclusive de vols avant certaines heures. Dans cette dynamique, le lancement en 2025 d'un comité de suivi des vols de nuit, réunissant Autorité, Opérateurs et Élus, constitue un cadre précieux de dialogue et de transparence. Il offrira un suivi régulier et partagé de la mise en œuvre des engagements, garantissant leur concrétisation dans la durée. 3. Nantes : un aéroport à la pointe des contraintes environnementales</p>

				<p>Depuis 2022, Nantes a rejoint les rares aéroports français à avoir mis en place un couvre-feu en programmation entre minuit et 6h. Cette mesure a – comme l'on pouvait s'y attendre - imposé de fortes contraintes opérationnelles aux compagnies et affecté la flexibilité des programmes de vol, nécessitant des arbitrages stratégiques sur leurs opérations à Nantes. Dans un second temps, une dynamique collective exigeante s'est mise en place, qui se traduit aujourd'hui par des résultats très encourageants : • Vols en cœur de nuit divisés par 10 entre 2019 et 2024, • Les vols ne respectant pas les règles du couvre-feu ont baissé de 57% entre 2022 et 2024, • Jusqu'à 25 nuits sans aucun vol entre minuit et 6h par mois. Ces résultats sont le fruit d'un travail collectif continu et exemplaire entre compagnies, exploitant, État, DGAC et acteurs locaux. 4. Une implication inédite et exemplaire des compagnies dans la démarche de ce PPBE La FNAM souligne et salue la mobilisation sans précédent des compagnies dans la construction de ce PPBE. En effet, pour la première fois sur le territoire national, tous les leviers de l'approche équilibrée (renouvellement de flotte, optimisation opérationnelle, restrictions volontaires, ajustements organisationnels) ont été proposés par les opérateurs eux-mêmes pour définir cette feuille de route ambitieuse des 5 prochaines années. Le comité de suivi des vols de nuit, créé en 2025, est un outil de gouvernance innovant qui permettra de piloter finement l'application de ces engagements. Conclusion La FNAM soutient les orientations du PPBE 2025-2029, qui combine volontarisme, coopération et pragmatisme. Elle appelle à valoriser cette dynamique vertueuse, guidée par un esprit de responsabilité et d'équilibre. La FNAM reste engagée pour contribuer activement à la mise en œuvre des mesures prévues, et pour prolonger ce dialogue constructif au service d'une aviation responsable.</p>
474	31/03/2025	18:00	Pas d'avion à Saint Philbert	Saint-Philbert-de-Grand-Lieu refuse d'être le sacrifice de l'expansion aéroportuaire. Nous défendrons notre tranquillité par tous les moyens nécessaires.
475	31/03/2025	18:01	Riposte à Saint Philbert	La modification du point de virage de la Chevrolière est une déclaration de guerre aux Philibertins. Nous riposterons avec FORCE.
476	31/03/2025	18:03	ZAD à Saint Philbert !	Si nos vies doivent être perturbées, nous perturberons l'aéroport. Comptez sur une mobilisation massive et des actions coup de poing
477	31/03/2025	18:04	Saint Philbert de Grand Lieu : non aux avions	Monsieur le Préfet, Le bruit des avions ne couvrira pas nos voix. Nous ferons entendre notre colère jusqu'à ce que nos demandes soient satisfaites. Vous voulez nous imposer le bruit ? Nous vous imposerons le chaos. Préparez-vous à une résistance sans précédent.

478	31/03/2025	18:29	Non aux survols !	Vous nous consultez paraît il ? Et bien c'est non au ppbe ...non à une expérience mortelle pour nous philibertins ! Merci au Maire de nous défendre La provote St Philbert de Grand Lieu
479	31/03/2025	18:32	Contre les survols de Saint Philbert de Grand Lieu	Bonjour L'opacité de la DGAC est une insulte à notre intelligence. Nous exigeons transparence et respect. L'expérimentation de 2022 a été un désastre. Qui paiera pour les nuits blanches et le stress infligé à nos familles ? Port Boissineau Saint Philbert de Grand Lieu
480	31/03/2025	18:32	Le fric plutôt que les gens @	L'aéroport c'est du fric sur le dos des riverains Il devait partir ! J'ai voté et ? Maintenant vs voulez nous refiler des milliers d'avions sur St Philbert de Grand Lieu Contre ! La vannerie St Philbert
481	31/03/2025	18:33	NON à un couloir aérien au décollage au dessus de Saint Philbert de Grand Lieu !	Bonjour Johann Boblin, votre mépris pour les Philibertins est indigne. Nous n'oublierons pas votre trahison. Stephan Beaugé, votre courage est un exemple. Nous sommes fiers de vous avoir comme maire. NON à un couloir aérien au décollage au dessus de Saint Philbert de Grand Lieu !
482	31/03/2025	18:34	Saint Philbert de Grand Lieu	Assez de promesses en l'air ! Nous voulons des actes concrets pour protéger notre qualité de vie.
483	31/03/2025	18:36	Pas de couloir	Nous ne laisserons pas nos enfants grandir sous le vacarme des avions. Nous nous battons pour leur avenir. Chaque Philibertin est un combattant. Nous sommes unis et déterminés à protéger notre ville. Habitante de Saint Philbert
484	31/03/2025	19:10	Non au couloir aérien à Saint Philbert de Grand Lieu	Notre colère est un tsunami qui emportera vos projets nuisibles. Nous ne négocierons pas notre tranquillité. C'est non négociable.
485	31/03/2025	19:10	Étonnement d un dossier si orienté partial et partiel.	Bonjour Je m'étonne en lisant votre dossier. Il ne prends pas en compte les riverains ou si peu. Où sont les 80000 riverains soumis au bruit de 2013. Maintenant nous ne sommes plus que 7000. Un calcul qui vous arrange bien. Comment n'écoutez vous pas nos élus qui vous ont demandés un plafonnement déjà élevé de 56000 mouvements. Les zones tranquilles ne sont pas apparentes que vont devenir les enfants des écoles les patients de l'hôpital. Les compensations parlez en, mais regardez donc de près comment ça se passe. La contribution est limitée et il faut avancer les frais au moins les acompte pour les entreprises qui veulent bien patienter. Tous le monde n'en a pas les moyens. Quel sont donc ces avions qui n'existent pas encore qui ne vont plus faire de bruit ou moins. Et les trajectoires les compagnies sont

				libres de passer au dessus de nous à basse altitude alors que l'on voit bien que certains pilotes évitent plus les zones habitées et au moins montent plus vite au décollage. Et surtout quand il y a des écoles vers l'ouest vers l'est la population a plus le droit à la pollution et le bruit. J'espère qu'un jour vous écouterez les personnes concernées et gênées par cet aéroport qui devait disparaître car obsolète et saturé à l'époque si peu lointaine.
486	31/03/2025	19:17	Couloir aérien St Philbert de Grand Lieu	Monsieur le Préfet, Si vous testez un nouveau couloir aérien au dessus de Saint Philbert de Grand Lieu, préparez-vous à une vague de contestation sans précédent.
487	31/03/2025	19:19	Survols de Saint Philbert de Grand Lieu et de son lac	Si vous nous ignorez, nous bloquerons l'aéroport. Vous ne pourrez plus faire décoller un seul avion. Notre manifestation sera si massive que vous ne pourrez l'ignorer. Membre du collectif Philibertin contre le survol de Saint Philbert de Grand Lieu.
488	31/03/2025	19:21	Couloir Saint Philbert	Nous sommes prêts à camper devant la DGAC jusqu'à obtenir satisfaction. Notre détermination est inébranlable. Vous ne nous fatiguerez pas. Contre le survol de Saint Philbert.
489	31/03/2025	19:23	Saint Philbert : non aux avions !	Nous sommes prêts à tout pour défendre notre droit à la tranquillité à Saint Philbert de Grand Lieu.
490	31/03/2025	19:27	Sans titre	Merci Stephan Beaugé de nous soutenir face à cette injustice. Nous sommes solidaires des habitants du sud de la Chevrolière, de Saint-Colomban et de Geneston qui ont été impactés par l'expérimentation de 2022 suite à la modification du point de virage de la Chevrolière vers Saint Philbert.
491	31/03/2025	19:29	Saint Philbert de Grand Lieu	Notre solidarité est notre force. Ne l'oubliez pas. Non aux survols de Saint Philbert
492	31/03/2025	19:31	Notre combat ne fait que commencer	Nous exigeons l'annulation immédiate de ce projet nuisible. Notre patience a des limites. Agissez maintenant ou affrontez notre colère. Chaque jour de retard est une insulte de plus. Nous ne lâcherons rien. Notre combat ne fait que commencer. Saint-Philbert-de-Grand-Lieu dit NON ! Et ce NON est définitif

493	31/03/2025	19:33	remise dans l'approche axée initiale de tous les atterrissages au dessus de Nantes	Bonjour, Toujours beaucoup d'arrangements et de contre-vérités/approximations dans ce dossier. Sans pouvoir rentrer sur toutes les bonnes intentions du PPBE, le fait de ne pas remettre dans l'axe tous les atterrissages par le nord au dessus de Nantes est une parfaite illustration de la navigation uniquement politique et économique de ce dossier. L'approche axée historique et de référence pour cet aéroport doit toujours prévaloir, surtout qu'il n'y a aucun obstacle topographique ou technique à sa remise en fonctionnement. Le choix de vouloir déroger à la sécurité optimum pendant des années et faire subir les nuisances à une population nouvelle en imposant une trajectoire désaxée qui n'existait pas était bien uniquement politique pour préserver certains quartiers de Nantes plutôt que d'autres, voire aussi projet immobiliers et 'image' locale (et bien sûr était présenté comme temporaire dans l'attente de NDDL). Car l'approche désaxée passe bien actuellement par l'hypercentre, touche plus d'habitants, est plus bruyante par l'utilisation des moteurs, s'effectue à plus basse altitude que dans une approche axée et surtout ne respecte pas l'optimum de sécurité, pourtant facilement atteignable, qui doit toujours être recherché dans l'aviation civile. En effet il est encore fait le choix de chercher à maintenir cette approche alors que l'approche axée qui touche moins d'habitants (Erdre + Loire au lieu de passer par centre-ville + île de Nantes) reste de bon sens comme prévu à l'installation par l'orientation de la piste de l'aéroport. Les personnes sous l'approche désaxée obsolète et qui subissent par une dérogation, bizarrement reconduite en catimini en 2021, les nuisances sonores et atmosphériques sont vraiment les dindons de la farce dans la gestion et les choix opérés dans ce dossier. Merci donc d'arrêter avec tout cela et de remettre dans l'axe tous les atterrissages. Dans tous les cas c'est bien encore les citoyens qui devront payer une mauvaise gestion au final de ce dossier et subir des nuisances que personne ne veut pour soi-même. Cordialement, Un Nantais désabusé
494	31/03/2025	19:35	Saint Philbert de Grand Lieu : pas de sacrifice	Saint-Philbert-de-Grand-Lieu : un sacrifice inacceptable. Nous refusons catégoriquement d'être les victimes collatérales de vos plans. La modification du point de virage de la Chevrolière est une aberration qui met en péril la tranquillité de plus de 4500 habitants. Nous ne resterons pas les bras croisés face à cette injustice. Préparez-vous à une résistance acharnée.
495	31/03/2025	19:36	DGAC : une opacité qui révolte !!!	L'expérimentation de 2022 a été un fiasco retentissant, mené dans le plus grand secret. Nous exigeons des comptes ! Votre mépris pour les Philibertins est intolérable. Nous n'accepterons aucune décision prise dans l'ombre.
496	31/03/2025	19:38	Sans titre	Le soutien de Monsieur BOBLIN à ce projet nuisible est une trahison envers les habitants de Saint Philbert, Saint Colomban et du sud de geneston . Vous avez choisi de sacrifier la tranquillité de Saint-Philbert-de-Grand-Lieu pour des intérêts qui nous échappent. Votre nom restera associé à cette infamie.
497	31/03/2025	19:40	Monsieur X : Saint Philbert	Votre courage et votre détermination à défendre notre ville sont un exemple pour tous. Nous sommes fiers de vous avoir comme maire et nous vous soutenons sans réserve dans votre combat. Merci !

498	31/03/2025	19:42	Saint Philbert : non aux survols !!	Notre santé n'est pas négociable. Le bruit des avions a des conséquences désastreuses sur notre santé physique et mentale. Nous ne laisserons pas nos enfants grandir dans un environnement pollué et stressant. Vous êtes responsables de notre bien-être.
499	31/03/2025	19:45	Nous ne laisserons pas nos enfants grandir dans un environnement pollué et stressant à Saint Philbert	Notre santé n'est pas négociable. Le bruit des avions a des conséquences désastreuses sur notre santé physique et mentale. Nous ne laisserons pas nos enfants grandir dans un environnement pollué et stressant. Vous êtes responsables de notre bien-être. NON aux survols de Saint Philbert !!!
500	31/03/2025	19:47	Saint Philbert : non aux avions	Vos avions nous empêchent de dormir, de travailler, de vivre normalement. Nous ne sommes pas des citoyens de seconde zone. Nous avons le droit à la tranquillité.
501	31/03/2025	19:49	Contre les avions à Saint Philbert	La mobilisation : notre arme absolue. Nous sommes prêts à descendre dans la rue, à bloquer l'aéroport, à faire entendre notre voix jusqu'à ce que vous reculiez. Notre détermination est sans faille. Nous connaissons nos droits et nous les ferons valoir. Nous ne laisserons aucune décision illégale ou abusive être prise contre nous
502	31/03/2025	19:51	Nous ne laisserons pas vos avions polluer notre air et notre sol à Saint Philbert de Grand Lieu	Nous ne laisserons pas vos avions polluer notre air et notre sol à Saint Philbert de Grand Lieu !!! Nous sommes attachés à notre environnement et nous le défendons avec acharnement.
503	31/03/2025	19:56	Pour monsieur le Ministre des transport	Monsieur le Ministre, Je vous adresse ce message avec une profonde préoccupation et une ferme détermination concernant les projets de couloirs aériens au décollage de l'aéroport de Nantes Atlantique, qui menacent directement la qualité de vie des habitants de Saint-Philbert-de-Grand-Lieu. En tant que citoyen engagé et porte-parole de plus de 4500 Philibertins, dont ma propre famille, je m'oppose avec la plus grande vigueur à toute modification du point de virage de la Chevrolière. L'expérimentation désastreuse de 2022 a laissé des cicatrices profondes dans notre communauté. Pendant des mois, nous avons enduré un vacarme incessant, des vibrations perturbantes qui secouaient nos maisons, et une pollution atmosphérique accrue qui menaçait notre santé. Les nuits sont devenues des cauchemars, les journées des épreuves, et notre tranquillité, un lointain souvenir. Nous ne pouvons accepter que Saint-Philbert-de-Grand-Lieu soit sacrifié sur l'autel du développement aéroportuaire. Nos vies, notre santé, notre bien-être ne sont pas des variables d'ajustement pour des calculs économiques. Nous refusons d'être les victimes collatérales d'une décision qui privilégie les intérêts financiers au détriment de l'humain. La DGAC, dans son opacité coutumière, a mené cette expérimentation sans tenir compte de nos préoccupations, sans transparence ni dialogue. Les résultats ont été accablants, et pourtant, on envisage de pérenniser ce cauchemar. Nous ne le permettrons pas. Monsieur le Ministre, je vous exhorte à prendre la mesure de notre colère et de notre détermination. Nous ne sommes pas des citoyens passifs qui accepteront de subir en silence. Nous sommes une communauté unie, prête à défendre son droit à la tranquillité et à un environnement sain. Nous exigeons : * L'abandon immédiat de tout projet de couloir

				aérien qui impacterait Saint-Philbert-de-Grand-Lieu. * Le maintien du point de virage actuel, loin de nos habitations. * Une transparence totale de la DGAC sur les données et les études relatives aux nuisances aériennes. * Une véritable concertation avec les habitants concernés, dans le respect de nos préoccupations. Nous ne nous contenterons pas de promesses en l'air. Nous voulons des actes concrets et rapides. Si nos demandes ne sont pas entendues, nous serons contraints d'envisager des actions de plus grande envergure, y compris des manifestations et des blocages, pour faire entendre notre voix. Monsieur le Ministre, vous avez le pouvoir de protéger notre tranquillité et notre santé. Ne laissez pas l'histoire se répéter. Agissez maintenant, avant qu'il ne soit trop tard. Le bureau de l'association CinéPhil de Saint Philbert de Grand Lieu
504	31/03/2025	19:58	Non aux survols de Saint Philbert !	Contre une nouvelle expérimentation ! Non aux survols de Saint Philbert
505	31/03/2025	20:02	Non aux survols d'avions à Saint Philbert de Grand Lieu	Oui au lycée à Saint Philbert. NON au survol de Saint Philbert
506	31/03/2025	21:59	Vœu du Conseil municipal de Saint Philbert de Grand Lieu	Ce lundi soir, le conseil municipal de Saint Philbert de Grand Lieu s'est prononcé lors d'un vœu sur table, contre le projet de PPBE, contre l'étalement des nuisances, contre l'impact de nouvelles populations, contre le survol de Saint Philbert de Grand Lieu, contre toute nouvelles expérimentation et POUR un moratoire jusqu'en 2035. Merxu de tenir compte de cet avis des 29 personnes du conseil mu2dz Saint Philbert de Grand Lieu.
507	31/03/2025	22:20	Contribution de la compagnie Air France	Dans le cadre de cette consultation publique, la compagnie Air France réaffirme son engagement en faveur d'un transport aérien durable, et particulièrement de la réduction de l'empreinte sonore de ses activités. À ce titre, nous soutenons pleinement toutes les démarches de concertation entre parties prenantes, tant à l'échelle nationale que territoriale, sur la question des nuisances sonores. Le Plan de Prévention du Bruit dans l'Environnement (PPBE) pour la période 2025-2029, adopté en décembre 2024 lors de la réunion plénière de la Commission Consultative de l'Environnement (CCE), répond à cette nécessité de dialogue entre tous les acteurs et constitue une réponse structurée et ambitieuse à la question des nuisances sonores autour de l'aéroport de Nantes Atlantique. I. Le groupe Air France KLM : un acteur stratégique au service du territoire Les compagnies du groupe Air France KLM jouent un rôle essentiel dans la connectivité des territoires : • Air France et KLM relie la région Pays de la Loire à plus de 300 destinations dans 125 pays, via les hubs de Lyon Saint-Exupéry, Paris Charles-de-Gaulle et Amsterdam Schiphol, • Transavia, filiale du groupe, complète cette offre avec des vols directs vers l'Europe et le bassin méditerranéen. La qualité de cette connectivité est assurée grâce au avions dits « basés » ou en « night-stop » sur l'aéroport de Nantes-Atlantique, arrivant le soir et repartant le lendemain matin. Rappelons que ces opérations basées génèrent des effets socio-économiques locaux significatifs. Collectivement, les compagnies du groupe Air France KLM contribuent fortement au développement économique de la Région, elles représentent 1,5% du PIB régional. Il convient également de rappeler que les compagnies dites « basées » ou « en night stop », telles que celles du groupe Air France KLM, sont directement impactées par les restrictions applicables aux seuls horaires de nuit. Contrairement à

				<p>d'autres opérateurs, elles disposent de marges de manœuvre plus limitées pour adapter leurs opérations. À ce titre, elles sont particulièrement concernées et pleinement investies dans l'ensemble des réflexions portant sur l'encadrement des vols de nuit. II. Nantes Atlantique : un aéroport soumis à un cadre réglementaire exigeant Depuis 2022, avec la mise en œuvre des restrictions issues de l'Étude d'Impact par Approche Équilibrée (EIAE), Nantes Atlantique figure parmi les aéroports européens les plus encadrés, notamment à travers : - La mise en place d'un couvre-feu entre minuit et 6h, - L'interdiction des aéronefs les plus bruyants à partir de 22h. Ces mesures ont permis des avancées notables, parmi lesquelles une division par dix du nombre de vols opérés en cœur de nuit entre 2019 et 2024. Après une phase d'adaptation, les compagnies se sont pleinement approprié ces nouvelles règles, entraînant une forte baisse (-60%) des infractions au couvre-feu constatées entre 2023 et 2024. III. Un PPBE ambitieux, fruit d'un dialogue constructif Air France salue la qualité des travaux menés par le groupe de travail dédié à ce PPBE, et l'esprit de concertation qui a animé l'ensemble des échanges. La participation active des associations de riverains, du gestionnaire de l'aéroport, des compagnies aériennes et des services de l'Etat a permis d'aboutir à un document riche, équilibré et porteur de solutions. Si le PPBE soumis à consultation est validé en l'état, il viendra renforcer les avancées issues de l'arrêté du 28 septembre 2021, modifié en mai 2024, par l'ajout d'engagements volontaires forts. À ce titre, Air France tient à souligner la mobilisation des compagnies aériennes, qui portent à elles-seules 28 actions concrètes, dont :</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• 8 relatives à la réduction du bruit à la source ;</li> <li>• 4 liées à l'optimisation des procédures de vol ;</li> <li>• 7 concernant la programmation des vols.</li> </ul> <p>Pour mémoire, seules deux compagnies aériennes s'étaient engagées dans le cadre du précédent PPBE 2020-2024, portant ensemble huit actions volontaires. Cette progression notable dans le nouveau plan témoigne d'une mobilisation élargie et d'un renforcement significatif de l'implication des transporteurs en matière de réduction des nuisances sonores. La création d'un comité de suivi des vols de nuit constitue également une avancée majeure. Ce type d'instance, favorisant l'échange en continu entre les parties, est un levier efficace pour traiter rapidement et à droit constant les nouvelles problématiques identifiées. Cette initiative bénéficiera à la réduction des nuisances dans les horaires particulièrement suivis par les associations de riverains. Conclusion Air France salue la qualité et l'ambition de ce plan de prévention, qui incarne une dynamique collective forte en faveur de la réduction des nuisances sonores. Cet engagement partagé témoigne d'une volonté commune de concilier activité aérienne et respect de l'environnement sonore. Il ouvre la voie à des progrès durables, au bénéfice de tous.</p>
508	31/03/2025	23:21	Avis de la commune de Pont Saint Martin - Loire Atlantique	<p>Madame , Monsieur Dans le cadre de l'enquête publique concernant le projet de Plan de Prévention du Bruit dans l'environnement (PPBE) de l'aérodrome de Nantes Atlantique , je porte à votre connaissance l'avis de la commune de Pont Saint Martin. Le PPBE est élaboré et publié tous les 5 ans et doit répondre à trois objectifs :</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• prévenir le bruit dans l'environnement et gérer les effets du bruit ainsi que les éventuels problèmes de bruit, en particulier en évaluant le nombre de personnes exposées à un niveau de bruit défini et en recensant les mesures prévues pour maîtriser les nuisances ;</li> <li>• réduire si cela est nécessaire, les niveaux de bruit engendrés par les activités aériennes, notamment lorsque les niveaux d'exposition peuvent entraîner des effets nuisibles pour la santé humaine ;</li> <li>• préserver la qualité de l'environnement sonore lorsque nécessaire.</li> </ul> <p>Le projet de PPBE pour l'aéroport de Nantes-Atlantique dresse ainsi un bilan des actions mises en œuvre sur les dix dernières années. Pour la période 2025-2029, il recense les nouvelles actions qui seront mises en œuvre par les parties prenantes en vue de maîtriser les nuisances sonores et limiter la gêne sonore ressentie par les riverains. Ce projet de PPBE devrait pouvoir apporter des évolutions positives et significatives pour les populations survolées . A ce</p>

			<p>stade, aucune modélisation des courbes de bruit n'est en capacité de démontrer de manière incontestable l'évolution positive. En effet, si l'évolution de la motorisation des avions va dans le sens d'une diminution de la gêne sonore, à contrario, l'inertie du changement de la flotte des différentes compagnies et l'augmentation du nombre de mouvements sont indéniablement des facteurs non limitant de cette gêne sonore subie par nos populations. Pour autant, nous prenons acte des engagements des compagnies aériennes pour moderniser leurs flottes et établir des programmations visant à réduire les infractions au couvre-feu allant dans le sens d'une meilleure prise en compte de la santé des habitants. A ce stade, il semble toutefois impératif de définir ce qui est acceptable pour la santé des populations survolées. L'élaboration des Cartes Stratégiques de Bruit doivent se construire avec les indicateurs Lden 45 dB et Ln 40 dB (et non 55 et 50), afin de comptabiliser réellement les populations impactées au regard des émergences acoustiques répétées. (Conformément aux recommandations de l'OMS). En complément, l'extension du couvre-feu de 22h30 à 7h00, non retenu à ce jour, doit être une mesure indispensable pour diminuer l'impact du survol des avions sur la santé de nos concitoyens. Il est une source de progrès allant dans le sens de la préservation du sommeil des habitants mais il présente des corollaires très négatifs en concentrant de nombreux départs de vols sur le créneau 6h/7h; un horaire où beaucoup de nos concitoyens dorment encore. Les évaluations réalisées sur le secteur du Champsiome (village situé au Nord de Pont St Martin), grâce à la station mobile, sont édifiantes avec 25% des décollages au Nord/Est entre 6h00 et 7h00 du matin. De toute évidence, les avions bruyants doivent être interdits de décollage sur ce créneau 22h30/7h00. Par ailleurs, si de nouvelles procédures permettent d'éviter la dispersion des trajectoires. Il est important de définir les couloirs impactant le moins nos populations. Dans ce cadre, l'évolution du nouveau PEB marque de manière significative le survol du Champsiome; lequel village pourrait être évité avec des trajectoires légèrement plus au Nord, sans pour autant les envoyer au-dessus des populations voisines. A ce stade, nous regrettons : - l'absence de bilan des mesures de restriction de l'exploitation de l'aéroport sur l'emploi et le chiffre d'affaires du monde économique ; demande répétée à chaque CEE. Cet impact potentiel n'est pas prouvé. Il sera indispensable de le mesurer pour envisager avec objectivité un plafond du nombre de mouvements sur l'aéroport de Nantes Atlantique., - Le silence sur l'engagement du Ministre Clément Beaune actant le principe d'une étude d'impact selon l'étude d'approche équilibrée - l'absence de mesures innovantes et exemplaires concernant l'exploitation de Nantes Atlantique, aéroport maintenu contre l'avis de la population départementale. Au delà des dispositions réglementaires communes à l'ensemble des plateformes aéroportuaires, il est impératif de penser un nouveau modèle économique de l'exploitation de la plateforme et des compagnies aériennes pour cet aéroport urbain. Il est aussi impératif de faire évoluer les indicateurs de bruit certifiés (et non de marge acoustique cumulée), notamment en phase décollage dans le contexte urbain de notre aéroport, à l'identique de Roissy et des préconisations du Préfet de l'Oise. Dans ce contexte, la ville de Pont St Martin demande l'installation d'une station pérenne au cœur du village du Champsiome compte-tenu du niveau d'émergences en LAmax mesurées lors des mesures de bruit en 2019, 2022, 2023 et 2024. En conclusion, si le projet de PPBE marque l'intention de diminuer l'impact des nuisances sonores sur les populations survolées via l'engagement de plusieurs mesures, dont certaines sont à saluer, nous pouvons regretter que ce PPBE n'engage pas les mesures attendues par nos habitants; mesures susceptibles de pouvoir envisager de maintenir de manière viable un aéroport urbain au milieu de populations survolées ayant majoritairement souhaité son transfert. Pour la Ville de Pont St Martin Maire Conseiller Départemental du Canton de St Philbert de Grandlieu</p>
--	--	--	---

509	31/03/2025	23:29	<p>Contribution de Transavia à la consultation publique sur le Plan de Prévention du Bruit dans l'Environnement (PPBE) 2025-2029 de l'aéroport de Nantes-Atlantique</p>	<p>Dans le cadre de la consultation publique relative au projet de Plan de Prévention du Bruit dans l'Environnement (PPBE) 2025-2029 de l'aéroport de Nantes-Atlantique, Transavia, compagnie du groupe Air France-KLM, souhaite rappeler son engagement en faveur de la réduction des nuisances sonores et de l'amélioration continue de la gestion de ses opérations. Consciente de l'importance d'un équilibre entre le développement économique régional et la maîtrise des impacts environnementaux, Transavia met en place plusieurs initiatives concrètes pour contribuer à la réduction des nuisances sonores générées par ses activités à Nantes-Atlantique. Toute politique de réduction des nuisances sonores doit être abordée dans une logique d'équilibre entre la préservation de la qualité de vie des riverains et le maintien d'une infrastructure essentielle au dynamisme économique régional. Le projet de PPBE 2025-2029 semble intégrer cette approche, en recherchant des solutions pragmatiques et adaptées. Le PPBE 2025-2029 fixe des engagements précis qui s'inscrivent dans cette dynamique, avec un suivi rigoureux de leur mise en œuvre à travers un comité de suivi des vols de nuit. Ce dispositif est essentiel pour assurer la transparence et la responsabilisation de tous les acteurs impliqués. La base de Transavia existe depuis 15 ans maintenant et depuis, la compagnie a transporté près de 8 millions de passagers depuis Nantes, renforçant ainsi son ancrage régional. Durant l'été 2025, Transavia basera 6 avions à Nantes, avec 136 personnels navigants basés sur place au plus fort de son activité estivale. Par ailleurs, l'engagement de la compagnie en faveur de la réduction des nuisances sonores se traduit concrètement par une diminution significative des dépassements du couvre-feu à Nantes, passant de 59 en 2023 à 33 en 2024. Les mesures mises en place pour cela sont : 1. Une marge de programmation stricte pour limiter les vols tardifs Dans une démarche proactive, Transavia a mis en place une marge stricte de programmation des vols afin de limiter les départs après 23h30. Cette démarche vise à minimiser les risques de retard pouvant entraîner des opérations au-delà des horaires acceptables pour les riverains. En restreignant volontairement la planification des vols dans cette tranche horaire, la compagnie contribue à limiter l'impact des nuisances sonores nocturnes tout en assurant une régularité opérationnelle. 2. Une révision saisonnière des chaînages pour optimiser la gestion des retards Afin d'éviter l'effet cumulatif des retards pouvant conduire à des opérations tardives, Transavia procède à une analyse systématique et à une révision chaque saison des chaînages de vols. Cette démarche permet d'identifier les combinaisons de vols les plus susceptibles de générer des retards en fin de journée et d'ajuster la programmation en conséquence. En anticipant ces problématiques, Transavia améliore la robustesse de son exploitation et réduit significativement les risques de dépassement des plages horaires réglementées. 3. Une augmentation de la flotte de secours pour renforcer la résilience opérationnelle Dans le cadre de sa politique de fiabilisation des opérations, Transavia a décidé d'augmenter le nombre d'avions de réserve ("spare"), passant de 5 à 8 appareils pour la saison estivale. Cette mesure vise à réduire les impacts des aléas techniques ou opérationnels en assurant une meilleure continuité du programme de vols, limitant ainsi les décalages horaires et les nuisances sonores associées. Cette augmentation significative du parc de secours témoigne de la volonté de Transavia d'assurer une meilleure gestion des irrégularités et de contribuer à la réduction des perturbations nocturnes. 4. Un engagement renforcé à Nantes avec un volet spécifique ajouté au MANEX Afin de formaliser son engagement à réduire les nuisances sonores, Transavia a intégré un volet spécifique sur Nantes dans son manuel d'exploitation (MANEX). Ce volet précise les bonnes pratiques et procédures spécifiques à l'aéroport pour limiter au maximum les impacts sonores. Cette initiative vise à garantir une application stricte des mesures de réduction du bruit par l'ensemble des équipages et du personnel au sol, renforçant ainsi l'efficacité des engagements pris par la compagnie. Conclusion Transavia,</p>
-----	------------	-------	---	--

				consciente des enjeux environnementaux liés à l'activité aérienne, soutient les objectifs du PPBE 2025-2029 et s'engage à poursuivre ses efforts pour réduire son empreinte sonore à Nantes-Atlantique. Par une programmation plus rigoureuse, une meilleure anticipation des retards, une augmentation de la flotte de réserve et l'intégration de procédures spécifiques, Transavia démontre sa volonté d'assurer un équilibre entre ses opérations et le respect des riverains. La compagnie reste disponible pour contribuer activement au dialogue avec les parties prenantes et à la mise en œuvre des mesures visant à garantir le respect des mesures mises en œuvre sur l'aéroport de Nantes.
510	31/03/2025	23:59	Non au survol de St Philbert de Gd lieu	Il est très certainement possible de décoller et atterrir au dessous du lac de gd Lieu afin de ne pas décoller et virer au dessus de St Philbert de Gd Lieu. L'expérimentation passée sur un éventuel changement de trajectoire au décollage avait été terriblement gênante car extrêmement bruyante et répétitive à l'ouverture des des décollages. Merci à vous.
511	21/02/2025	Préfecture	Adhérents du COCETA	<p>Je trouve étonnant que les calculs de bruit soient faits sans tenir compte des pics pouvant dépasser largement les 80 dB sur certains points de la trajectoire, contrairement aux réglementations applicables aux entreprises dans le cadre de la prévention de la santé au travail. Faire une carte de bruit uniquement basée sur des chiffres lissés ne me semble avoir aucune valeur réelle et donc aucun intérêt. Un exemple concret du manque de pertinence de cette méthode de calcul : mon logement se situe à la limite de la zone verte mais pour autant je suis réveillée tous les matins à 6h par les avions à la queueleu, ce qui écourte mon temps de sommeil et donc nuit à ma santé physique et mentale. =&gt; Méthode de calcul du PPBE ne tenant pas compte des pics de bruits.</p> <p>Je suis étonnée qu'il existe une loi qui m'interdise d'utiliser ma tondeuse eu dehors des créneaux horaires 7h-19h le dimanche pour ne pas déranger mes voisins alors que les avions ont la possibilité de voler entre 6h et 23h tout jour calendaire. =&gt; Inégalité et différence de traitement</p> <p>Je suis étonnée que le PPBE ne prenne pas en compte le fait que l'aéroport soit en train de changer de concessionnaire et que les prévisions prises en compte pour la conception des cartes de bruit ne tiennent compte que de l'augmentation « naturelle » du trafic et non du fait que le concessionnaire sera libre de développer le trafic comme il le souhaite donc potentiellement beaucoup pour rentabiliser son investissement de départ. =&gt; Ey quid des prévisions réelles de trafic ???</p> <p>Je trouve que la procédure de consultation publique est très mal adaptée. Non seulement il nous a été très difficile d'avoir la bonne adresse mail à laquelle envoyer une demande de RDV (elle n'était pas correcte sur le site) mais en plus la proposition de RDV en préfecture ne me semble pas favoriser l'expression des parties prenantes de ce PPBE. Jusqu'à mon arrivée à ce document, dans le bureau d'une éminente fonctionnaire dérangée dans son activité, trouvée après un parcours du combattant administratif. En bref : la procédure de consultation est trop complexe. ne pas utiliser l'outil numérique pour cette consultation est incompréhensible et peut être perçu comme une entrave à l'expression du citoyen. Je ne pense pas que ça aurait pu être plus complexe.</p> <p>Les hypothèses de réduction du nombre de personnes exposées au bruit pour la situation 2030 sont importantes (p.51) mais basées en grande partie sur une modernisation significative de la flotte des compagnies aériennes (p.41) ce qui est trop dépendant de la croissance économique globale pour être</p>

				<p>recevable lorsqu'il s'agit de la santé des citoyens. =&gt; Hypothèses de renouvellement de la flotte trop aléatoires.</p> <p>Le PPBE est élaboré sans tenir compte des perturbations apportées par les infrastructures à mettre en place : passer de 50200 à 59400 (p.41) à minima, nécessiterait que des liaisons intermodales de transport à mettre en place pour accéder à la plateforme aéroportuaire (train, tram, bus). =&gt; impacts de l'augmentation du trafic aérien sur les infrastructures de la métropole.</p> <p>Concrètement est-ce qu'imaginer un aéroport en développement aux portes de notre ville est un projet durable ? responsable ? soutenable ? =&gt; questionnement sur l'augmentation x le développement du trafic aérien en zone urbaine.</p>
--	--	--	--	--