



**PRÉFET
DE LA LOIRE-
ATLANTIQUE**

*Liberté
Égalité
Fraternité*

COMMISSION CONSULTATIVE DE L'AÉROPORT DE NANTES-ATLANTIQUE

PRÉFECTURE DE LA LOIRE-ATLANTIQUE JEUDI 10 MARS 2022



**PRÉFET
DE LA LOIRE-
ATLANTIQUE**

*Liberté
Égalité
Fraternité*

Ordre du jour

- 1 - Approbation du compte-rendu de la CCE du 13 octobre 2021

 - 2 - Présentation des réflexions en cours concernant la modification de trajectoires départ standards vers le sud-ouest afin d'éviter le survol des communes de l'ouest de Nantes et notamment Bouaye

 - 3 - Expérimentation de modification de trajectoires départ standards vers le sud-est afin d'éviter le survol de la Chevrolière et campagne de mesures de bruits sur les communes concernées
-



**PRÉFET
DE LA LOIRE-
ATLANTIQUE**

*Liberté
Égalité
Fraternité*

Ordre du jour

- 4 - Information sur la démarche de validation de la trajectoire de double approche
 - 5 - Information sur la démarche de révision du Plan d'Exposition au Bruit
 - 6 – Point sur le trafic
 - Évolution du trafic aérien
 - Bilan des vols 22h30/minuit et modalités générales sur la mise en œuvre du couvre-feu
-



**PRÉFET
DE LA LOIRE-
ATLANTIQUE**

*Liberté
Égalité
Fraternité*

Ordre du jour

7 - Réseau de mesures de bruit et communication

- Bilan des 5 stations de mesure de bruit
- Présentation du calendrier de déploiement de la station mobile
- Positionnement d'une 6ème station fixe sur le territoire métropolitain

8 - Amélioration de visibilité/accessibilité des informations via MAESTRO



**PRÉFET
DE LA LOIRE-
ATLANTIQUE**

*Liberté
Égalité
Fraternité*

1 - Approbation du compte-rendu de la CCE du 13 octobre 2021



**PRÉFET
DE LA LOIRE-
ATLANTIQUE**

*Liberté
Égalité
Fraternité*

1. Approbation du compte-rendu de la commission consultative de l'environnement du 13 octobre 2021

L'article 7 du règlement intérieur de la CCE prévoit qu'« à l'ouverture des séances, le président vérifie que la commission peut valablement délibérer. Il fait adopter le relevé de conclusions de la séance précédente. »

→ La CCE est appelée à approuver le compte-rendu de la réunion de la CCE du 13 octobre 2021, transmis avec les documents de séance



**PRÉFET
DE LA LOIRE-
ATLANTIQUE**

*Liberté
Égalité
Fraternité*

2 - Présentation des réflexions en cours concernant la modification de trajectoires départ standards vers le sud-ouest afin d'éviter le survol des communes de l'ouest de Nantes et notamment Bouaye



**PRÉFET
DE LA LOIRE-
ATLANTIQUE**

*Liberté
Égalité
Fraternité*

RAPPEL DE LA DEMANDE

Demande validée en CCE Nantes du 13 octobre 2021.



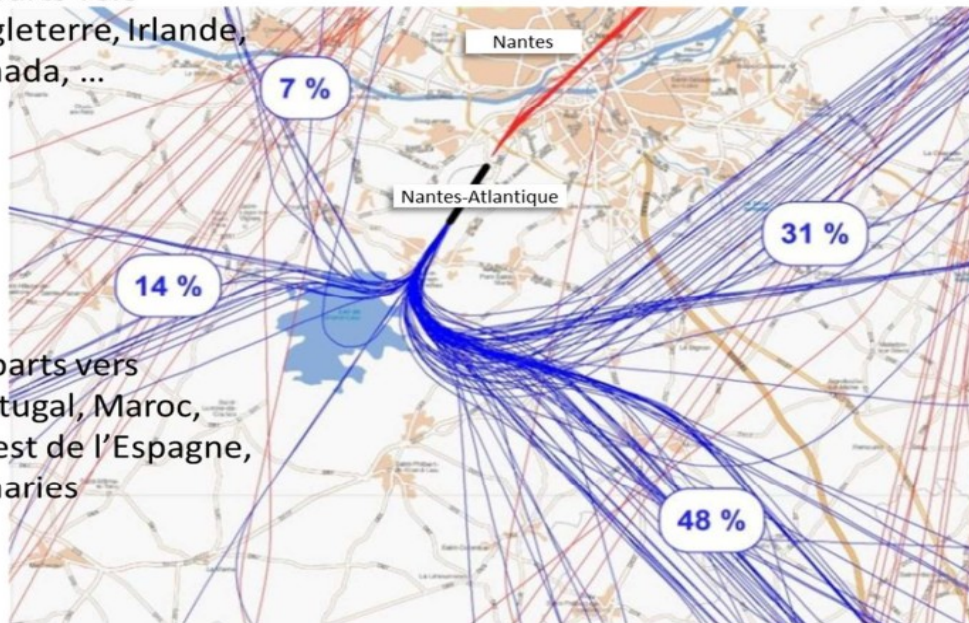
**PRÉFET
DE LA LOIRE-
ATLANTIQUE**

*Liberté
Égalité
Fraternité*

FLUX CONCERNÉS

Départs vers

Angleterre, Irlande,
Canada, ...



Départs vers

Portugal, Maroc,
Ouest de l'Espagne,
Canaries

Départs vers Paris-
Charles de Gaule,
Strasbourg,
Hollande,
Allemagne, ...

Départs vers
Marseille, Nice, Corse,
Grèce, Tunisie, ...

Sources et cartographie : données observées en 2019, DGAC



PRÉFET DE LA LOIRE- ATLANTIQUE

*Liberté
Égalité
Fraternité*

Flux rose : départs à destination
du Nord

Flux vert : départ à destination du
nord-ouest

Flux bleu : départ vers le Sud-
Ouest



Chevelus des départs face au Sud virage Ouest /
période août 2019



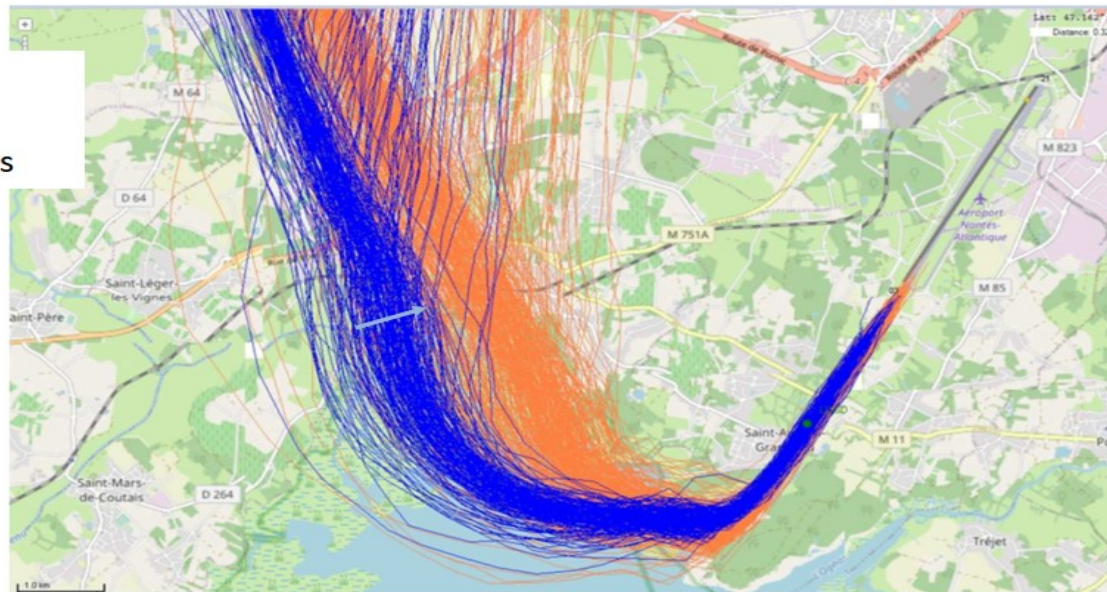
PRÉFET
DE LA LOIRE-
ATLANTIQUE

*Liberté
Égalité
Fraternité*

FLUX CONCERNES

Bleu: Famille Boing

Orange : Famille Airbus



Chevelus des départs face au Sud virage Ouest
concernant Bouaye (année 2019)



PRÉFET
DE LA LOIRE-
ATLANTIQUE

*Liberté
Égalité
Fraternité*

FLUX CONCERNÉS : TRAJECTOIRES « MOYENNES »



**Trajectoires « moyennes » : pas le trait de procédure,
actuellement dispersion notable autour de cette trajectoire**

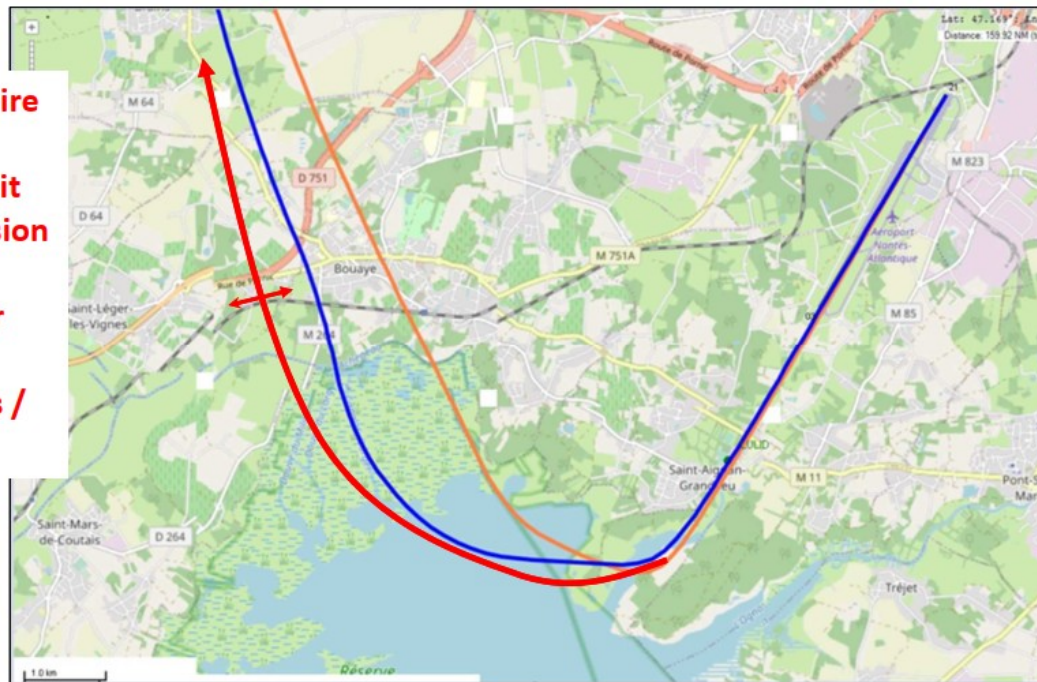


PRÉFET
DE LA LOIRE-
ATLANTIQUE

Liberté
Égalité
Fraternité

AXE DE TRAVAIL PROPOSÉ

**Schéma de la trajectoire
« moyenne »
recherchée: pas le trait
de procédure, dispersion
autour de cette
trajectoire limitée par
modification des
consignes contrôleurs /
pilotes**





**PRÉFET
DE LA LOIRE-
ATLANTIQUE**

*Liberté
Égalité
Fraternité*

AXE DE TRAVAIL PROPOSÉ

**Schéma de la trajectoire
« moyenne »
recherchée: pas le trait
de procédure, dispersion
autour de cette
trajectoire limitée par
modification des
consignes contrôleurs /
construction de
procédure**





**PRÉFET
DE LA LOIRE-
ATLANTIQUE**

*Liberté
Égalité
Fraternité*

ETAPES DE MISE EN OEUVRE

- 1/ Valider en groupe contact la pertinence du projet (fait)**
- 2/ Etudier les impacts en termes de bruit par la Mission Environnement de la DSNA.**
- 3/ Présenter les résultats aux communes concernées (mai 2022).**
- 4/ Valider en CCE le principe d'une expérimentation (à partir de juin 2022)**
- 5/ Campagne de mesure de bruit avant (été 2022, 2 mois) et après modification des trajectoires (printemps 2023, 2 mois)**
- 6/ Bilan d'expérimentation**
- 7/ Mise en œuvre (pas d'obligation d'enquête publique)**



**PRÉFET
DE LA LOIRE-
ATLANTIQUE**

*Liberté
Égalité
Fraternité*

3 - Expérimentation de modification de trajectoires départ standards vers le sud-est afin d'éviter le survol de la Chevrolière et campagne de mesures de bruits sur les communes concernées



**PRÉFET
DE LA LOIRE-
ATLANTIQUE**

*Liberté
Égalité
Fraternité*

MODIFICATION DES TRAJECTOIRES (SID LUSON ET LUGEN 3S)

1 - Rappel du projet

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

A l'issue de la concertation publique préalable au réaménagement de l'aéroport de Nantes-Atlantique, l'Etat s'est engagé, à la demande du maire, à modifier les trajectoires des décollages face au sud pour éviter le survol de la commune de La Chevrolière. Ce point est inscrit comme une action supplémentaire en mesure de réduction de bruit dans le projet de PPBE en cours validation.

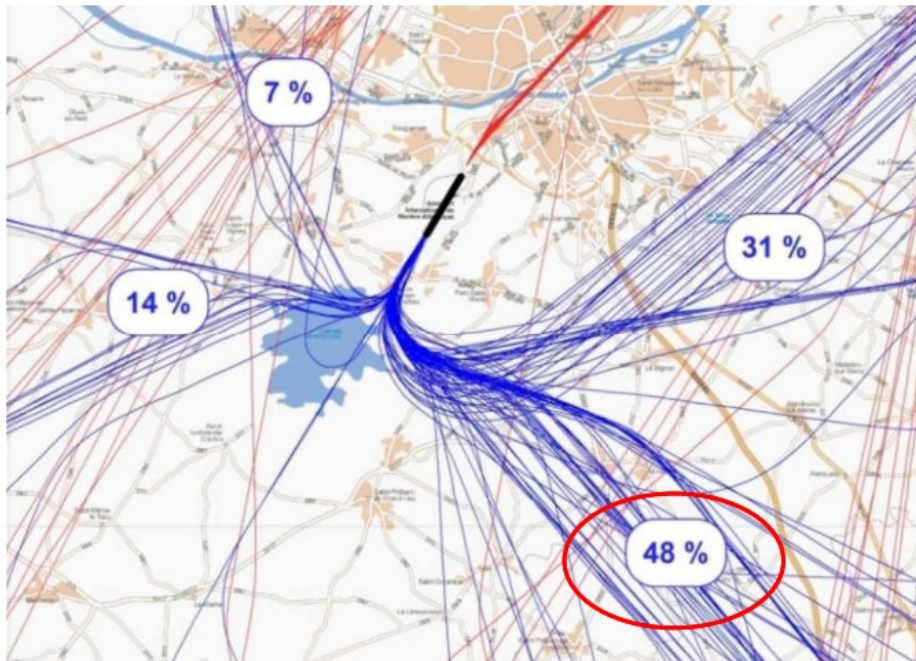


PRÉFET
DE LA LOIRE-
ATLANTIQUE

Liberté
Égalité
Fraternité

MODIFICATION DES TRAJECTOIRES (SID LUSON ET LUGEN 3S)

Trajectoires réelles des avions des départs 21 actuels (données 2019) :



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

L'étude d'impact a été menée en considérant des journées caractéristiques en piste 21 (départs face au sud), avec un trafic correspondant à 90% du trafic maximum rencontré sur l'année 2019.

48 % des départs 21 se font vers LUSON/LUGEN

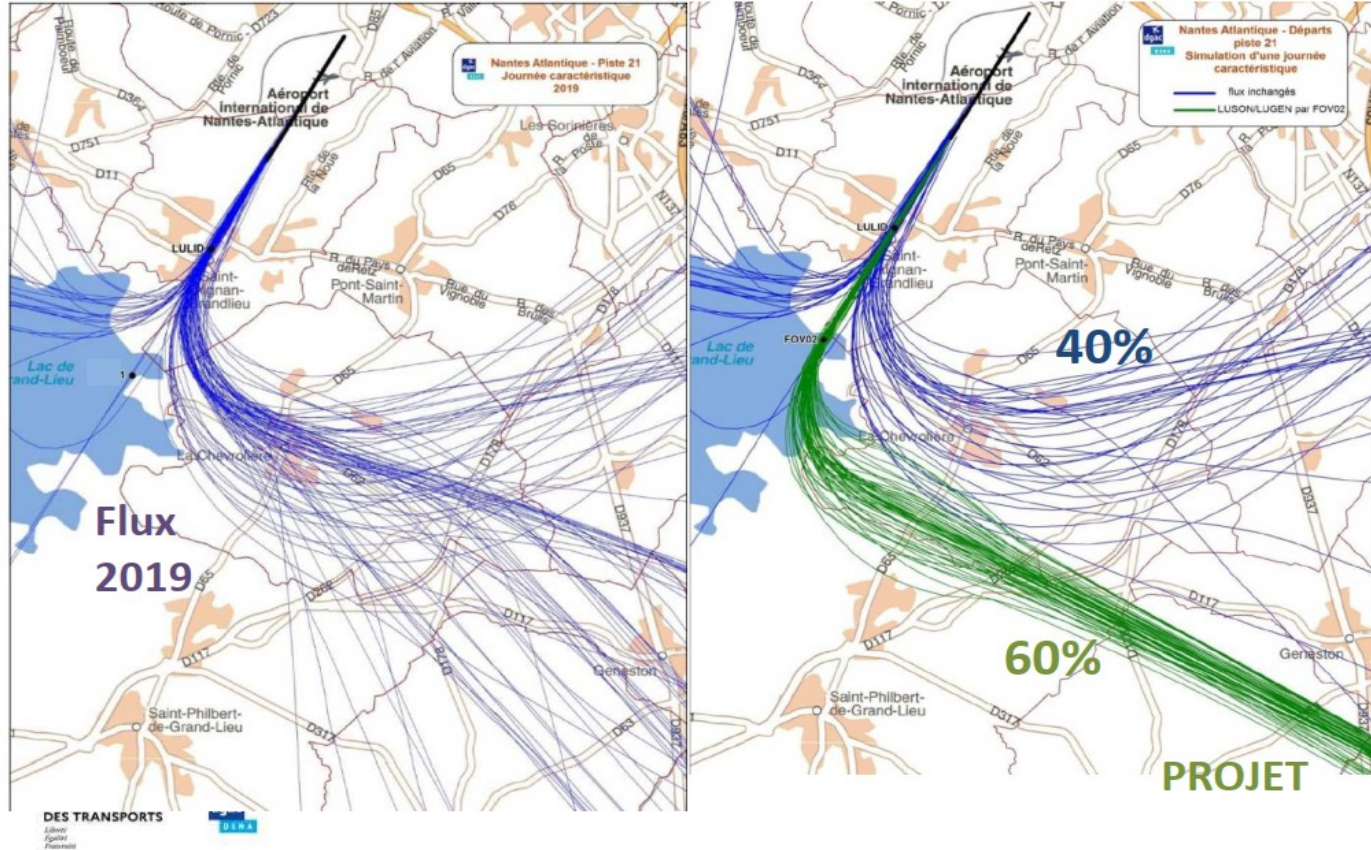
Typologie avion sur ces départs : majoritairement A319 et A320 (58%)



PRÉFET DE LA LOIRE- ATLANTIQUE

Liberté
Égalité
Fraternité

MODIFICATION DES TRAJECTOIRES (SID LUSON ET LUGEN 3S)





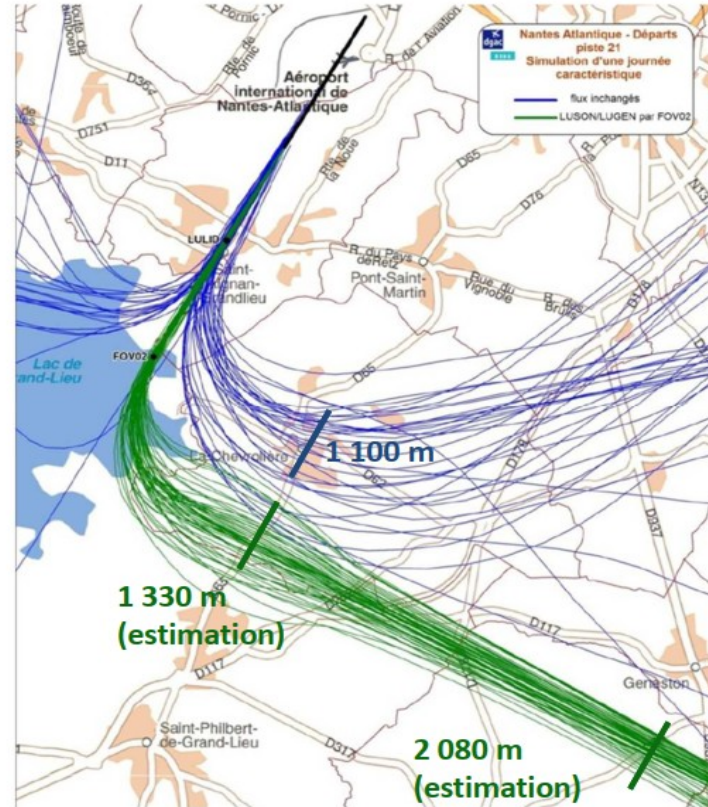
PRÉFET DE LA LOIRE- ATLANTIQUE

Liberté
Égalité
Fraternité

MODIFICATION DES TRAJECTOIRES (SID LUSON ET LUGEN 3S)

Trajectoires de survol observées (en bleu) et estimées (en vert) avec repère d'altitude moyenne.

Note : le flux ANG (trajectoires en bleu). n'est pas concerné par les modifications de trajectoires





PRÉFET DE LA LOIRE- ATLANTIQUE

*Liberté
Égalité
Fraternité*

MODIFICATION DES TRAJECTOIRES (SID LUSON ET LUGEN 3S)

En bleu : trajectoires simulées pour le projet (hyp : 100% des avions jusqu'au FL80).

Trait vert : trajectoire nominale.





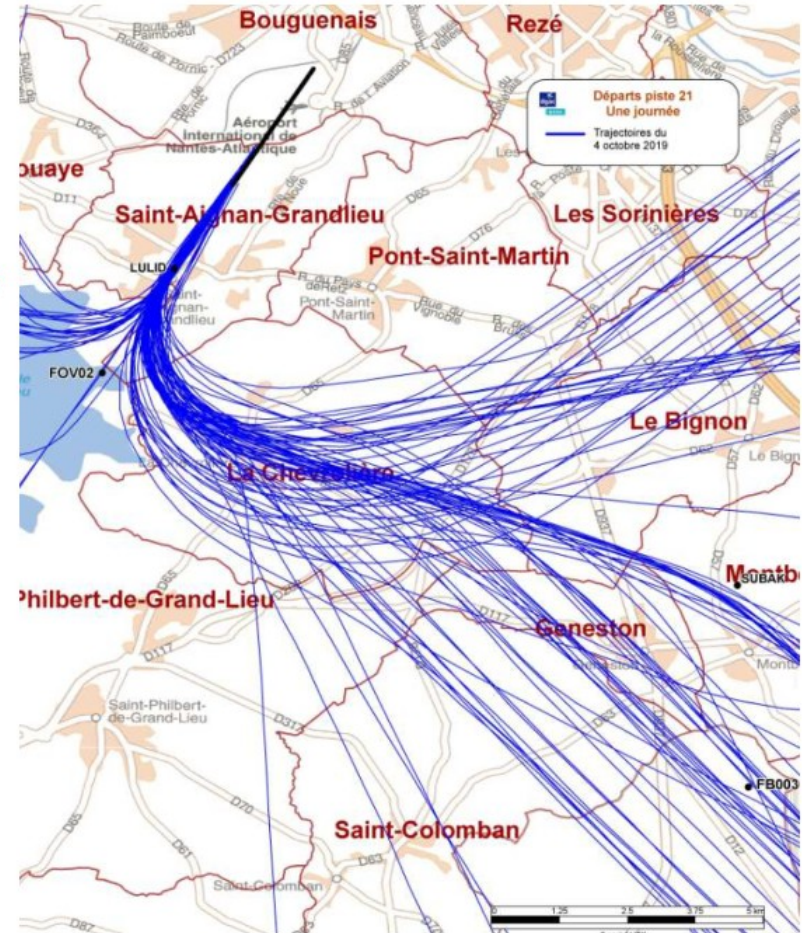
**PRÉFET
DE LA LOIRE-
ATLANTIQUE**

*Liberté
Égalité
Fraternité*

MODIFICATION DES TRAJECTOIRES (SID LUSON ET LUGEN 3S)

Actuellement, les 'sorties' des trajectoires départs sont autorisées sur autorisation du contrôle à partir de 3000ft d'altitude, pour raisons de sécurité ou pour raccourcissements de trajectoires.

En bleu : trajectoires actuelles.





PRÉFET
DE LA LOIRE-
ATLANTIQUE

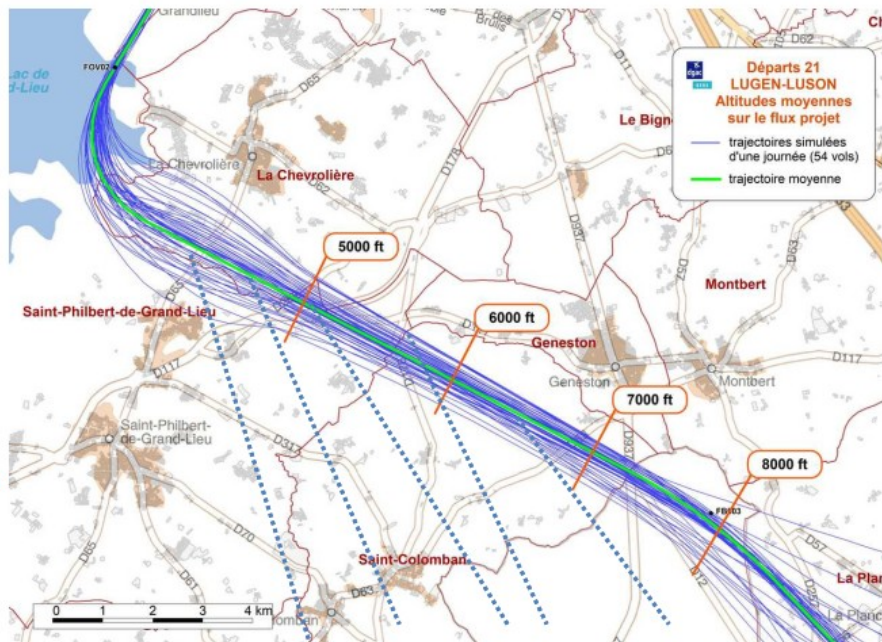
Liberté
Égalité
Fraternité

MODIFICATION DES TRAJECTOIRES (SID LUSON ET LUGEN 3S)

Avec les nouvelles trajectoires départ en expérimentation, sauf pour raison de sécurité, maintien sur la trajectoire publiée jusqu'au FL 80 (environ 2,5 km d'altitude).

Donc, pas de déviation
de la trajectoire
avant le FL80 si pas de conflit
de trajectoires

Mais les croisements
Arrivées / départs
sur les flux Sud-Sud Est
entraîneront des sorties de SID
avant le FL80.





PRÉFET
DE LA LOIRE-
ATLANTIQUE

Liberté
Égalité
Fraternité

MODIFICATION DES TRAJECTOIRES (SID LUSON ET LUGEN 3S)

2 - Etude d'impact de la circulation aérienne (EICA)

- Etude d'impact de la circulation aérienne (EICA)", dans le respect des recommandations d'un guide technique validé par l'ACNUSA. Elle a été réalisée par la Mission Environnement de la DSNA (DGAC).
- Etude réalisée sur les données de trafic 2019.
- Nombre de vols de référence pour l'étude :
 - Pour les départs 21 LUSON LUGEN : **Nb Réf = 55 départs par jour.**
=> 90 % des journées présentent moins de 55 départs par jour.
- **Impact visuel** : Courbes de densité 30 survols et plus par jour sous 6500 ft AAL (environ 2000m) (+courbes 20 et 10 survols données à titre indicatif).



PRÉFET
DE LA LO
ATLANTIQUE

*Liberté
Égalité
Fraternité*

MODIFICATION DES TRAJECTOIRES (SID LUSON ET LUGEN 3S)

- **Impact sonore :**
 - Courbes NA 65dB/25: 25 événements ou plus par jour atteignant au moins 65 dB, niveau perçu au sol, + **comptage de la population** impactée.
 - Les courbes NA 62 dB/25 sont données à titre indicatif.
 - A l'intérieur de la courbe NA62/25, il faut donc s'attendre à au moins 25 survols produisant un bruit au sol d'au moins 62 dB, ce qui est un niveau de bruit pouvant être perçu comme fort;
 - A l'intérieur de la courbe NA65/25, il faut s'attendre à au moins 25 survols par jour produisant un bruit au sol d'au moins 65 dB, soit un doublement du niveau de bruit (d'énergie sonore) par rapport à la courbe précédente (une augmentation de 3 dB correspond en effet à un doublement de l'énergie sonore).



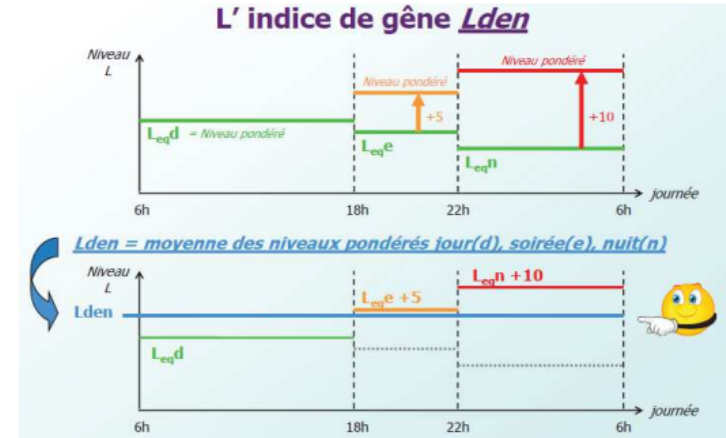
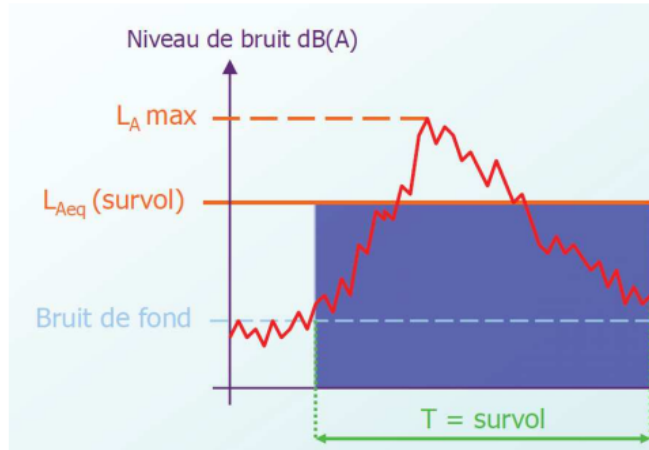
**PRÉFET
DE LA LOIRE-
ATLANTIQUE**

Liberté
Égalité
Fraternité

MODIFICATION DES TRAJECTOIRES (SID LUSON ET LUGEN 3S)

Etude d'impact de la circulation aérienne (EICA) réalisée par la Mission Environnement de la DSN A suivant un guide validé par l'ACNUSA.

L'EICA s'appuie sur l'indice LA max (« pointe de bruit » pendant le survol). Cet indice est différent de l'indice Lden qui mesure la moyenne des niveaux pondérés de bruit en journée, soirée et nuit.





PRÉFET DE LA LOIRE- ATLANTIQUE

Liberté
Égalité
Fraternité

MODIFICATION DES TRAJECTOIRES (SID LUSON ET LUGEN 3S)

DENSITE DE SURVOLS (30 et + par jour)

Les densités de survols du projet ont été construites par simulation et comparées avec les densités de survols actuelles.

Ces courbes ont été construites en prenant en compte l'ensemble des départs 21.

En mauve : Flux actuel (2019)

En vert : flux simulé du projet.

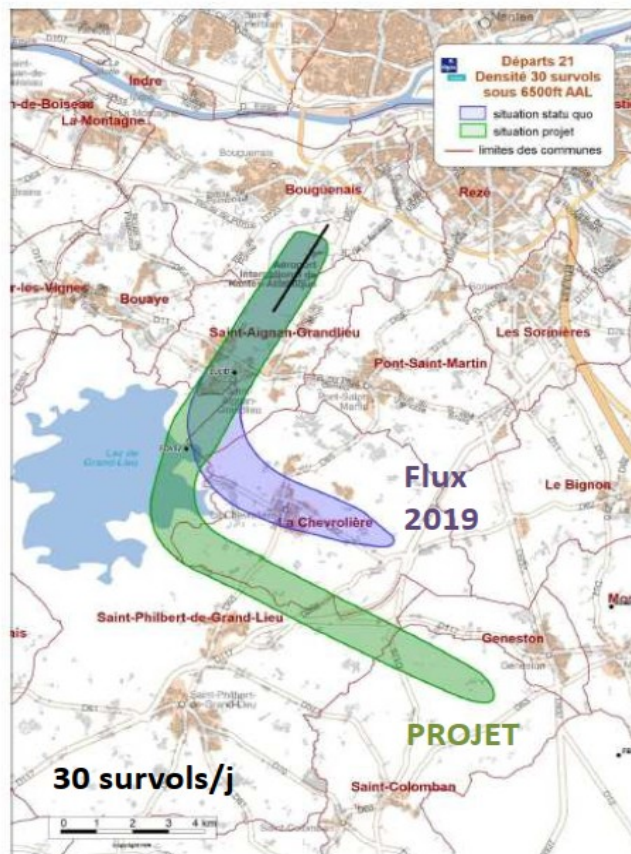


Figure 25 : Ensemble des départs - Densité 30 survols quotidiens (comparaison)



**PRÉFET
DE LA LOIRE-
ATLANTIQUE**

*Liberté
Égalité
Fraternité*

MODIFICATION DES TRAJECTOIRES (SID LUSON ET LUGEN 3S)

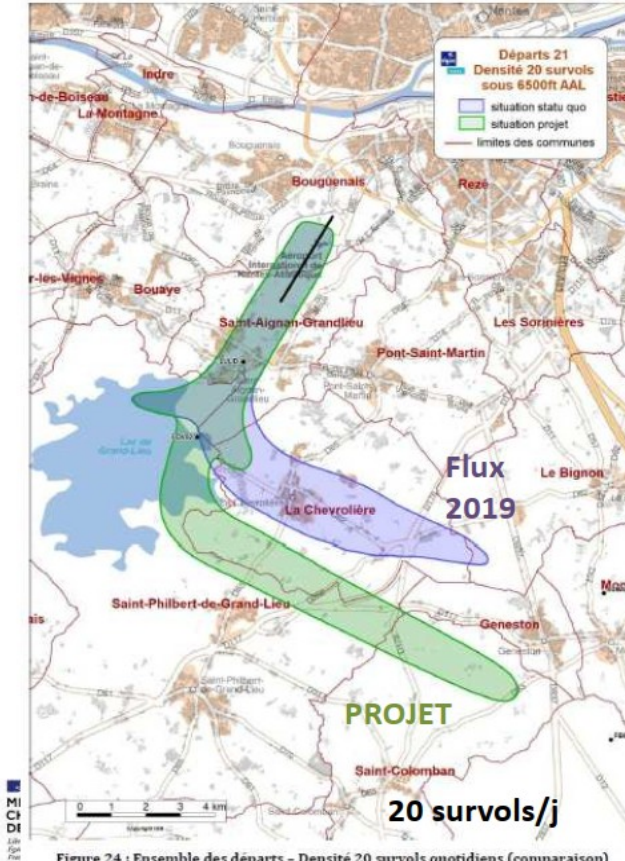


Figure 24 : Ensemble des départs - Densité 20 survols quotidiens (comparaison)

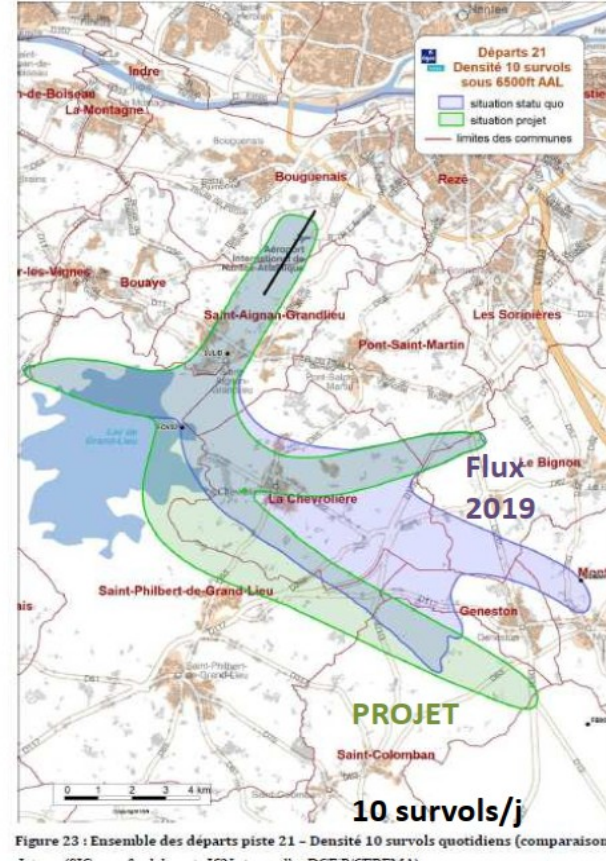


Figure 23 : Ensemble des départs piste 21 - Densité 10 survols quotidiens (comparaison)



PRÉFET DE LA LOIRE- ATLANTIQUE

Liberté
Égalité
Fraternité

MODIFICATION DES TRAJECTOIRES (SID LUSON ET LUGEN 3S)

IMPACT SONORE

Courbes modélisées par le logiciel IMPACT d'Eurocontrol en prenant en compte les avions caractéristiques.

Les courbes NA 65dB/25 englobent les zones pour lesquelles il y a plus de 25 événements/jour de plus de 65 dB perçus au sol.

En mauve : Flux actuel (2019)

En vert : flux simulé.

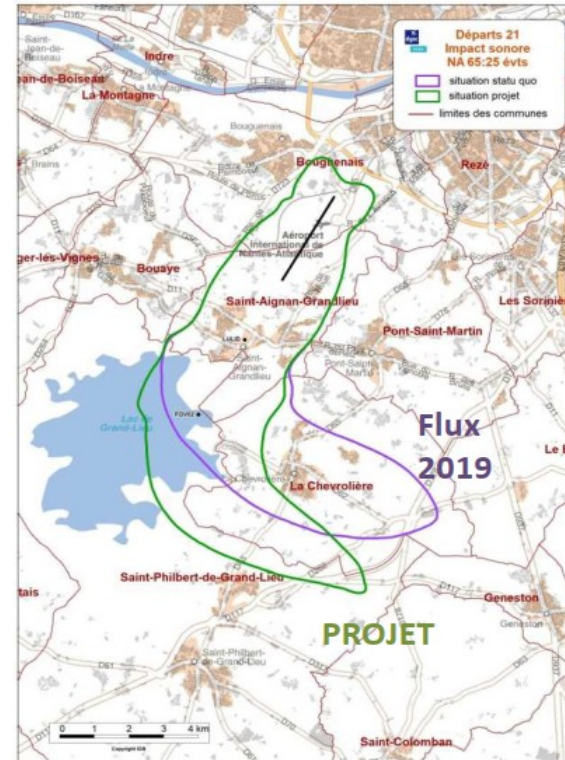


Figure 32 : Ensemble des départs piste 21 – NA65 :25 événements (comparaison)



PRÉFET DE LA LOIRE- ATLANTIQUE

Liberté
Égalité
Fraternité

MODIFICATION DES TRAJECTOIRES (SID LUSON ET LUGEN 3S)

COMPTAGE DE POPULATION

Départs 21 dans le volume de la courbe NA 65dB/25

6.3.2. Ensemble des départs piste 21

Communes	Pop totale	Statu quo	Projet	Différence
St-Aignan-Grandlieu	4004	3795	3795	0
La Chevrolière	5670	4332	1012	-3320
St-Philbert-De-Grand-Lieu	9113	25	32	7
Total	18787	8152	4839	-3313



Figure 8 : Le nombre d'habitants dans chaque parcelle habitée

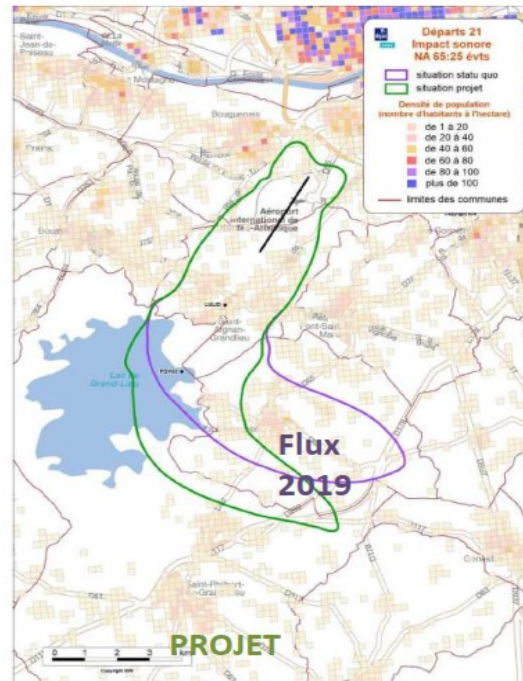


Figure 33 : Ensemble des départs piste 21 - NA65:25 événements et densité de population (comparaison)

Outre la population légale établie par l'INSEE, la mission Environnement a recours aux données provenant :

- des « contours IRIS » et « populations IRIS » édités par l'INSEE et l'IGN,
- et les « parcelles habitées » issues des Fichiers fonciers de la DGFiP enrichis par le CEREMA.



PRÉFET DE LA LOIRE- ATLANTIQUE

Liberté
Égalité
Fraternité

MODIFICATION DES TRAJECTOIRES (SID LUSON ET LUGEN 3S)

Courbes à 65 dB/25 evts

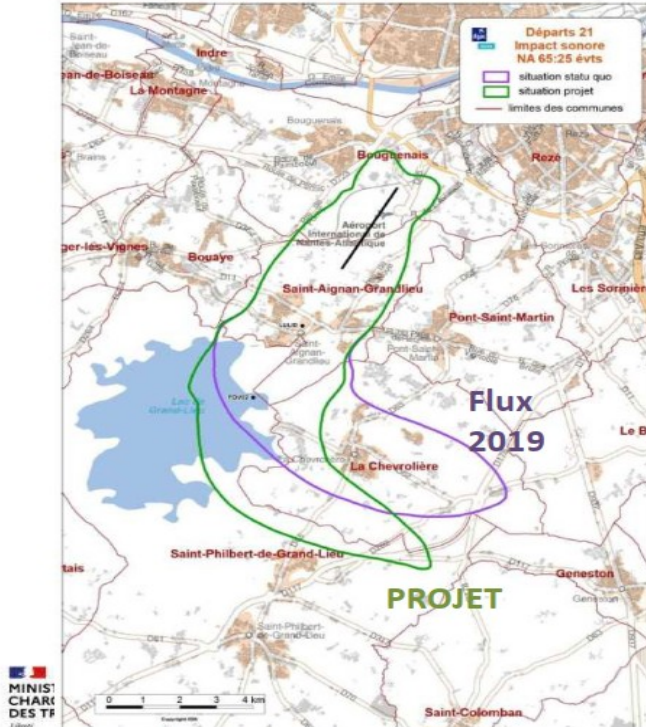


Figure 32 : Ensemble des départs piste 21 - NA65 : 25 événements (comparaison)

Courbes à 62 dB/25 evts
(de 65 à 62 dB = bruit / 2)

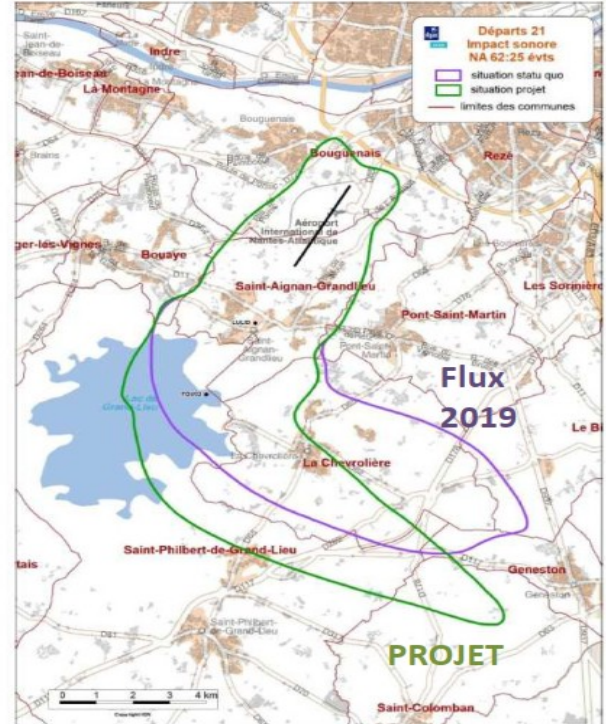


Figure 40 : Ensemble des départs piste 21 - NA62 : 25 événements (comparaison)



PRÉFET DE LA LOIRE- ATLANTIQUE

*Liberté
Égalité
Fraternité*

MODIFICATION DES TRAJECTOIRES (SID LUSON ET LUGEN 3S)





**PRÉFET
DE LA LOIRE-
ATLANTIQUE**

*Liberté
Égalité
Fraternité*

MODIFICATION DES TRAJECTOIRES (SID LUSON ET LUGEN 3S)

Résultats de l'étude préliminaire :

La modification envisagée apporterait une **réduction de population impactée de plus de 3000 personnes**, principalement des résidents du bourg de la Chevrolière (enveloppe à 65 dB).

Les résultats de la modélisation mettent en évidence de nouvelles populations impactées par les nuisances sonores dans une zone située au nord du bourg de la commune de Saint Philbert de Grand Lieu et au sud du bourg de La Chevrolière (cf. enveloppe à 62dB)

Les communes de Geneston et Saint Colomban sont en dehors des indicateurs. Mais, il a été identifié un possible impact (ressenti avec effet de focalisation des trajectoires RNAV). Donc c'est plutôt par anticipation (et aussi pour voir l'effet de focalisation du flux RNAV du flux LUSON-LUGEN sur les riverains) que ce point a été identifié.



**PRÉFET
DE LA LOIRE-
ATLANTIQUE**

*Liberté
Égalité
Fraternité*

MODIFICATION DES TRAJECTOIRES (SID LUSON ET LUGEN 3S)

3 - Etapes futures :

- **Une procédure soumise à enquête publique**
- **Une phase d'expérimentation préalable nécessaire**
- **Campagne de mesures de bruit avant et après modification des trajectoires.**



**PRÉFET
DE LA LOIRE-
ATLANTIQUE**

*Liberté
Égalité
Fraternité*

MODIFICATION DES TRAJECTOIRES (SID LUSON ET LUGEN 3S)

Etapas de la mise en œuvre du projet	
Présentation du projet aux communes concernés	fait
Vote de la CCE sur l'expérimentation	10 mars 2022
Compléter mesures de bruit* pour état '0' de la situation	Juillet/août 2022
Envoi à publication de la documentation aéronautique	Mai 2022
Publication des procédures modifiées	Septembre 2022
Mesures de bruit pendant l'expérimentation	Septembre – octobre 2022



**PRÉFET
DE LA LOIRE-
ATLANTIQUE**

*Liberté
Égalité
Fraternité*

MODIFICATION DES TRAJECTOIRES (SID LUSON ET LUGEN 3S)

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



**PRÉFET
DE LA LOIRE-
ATLANTIQUE**

*Liberté
Égalité
Fraternité*

4 - Information sur la démarche de validation de la trajectoire de double approche



**MINISTÈRE
CHARGÉ
DES TRANSPORTS**

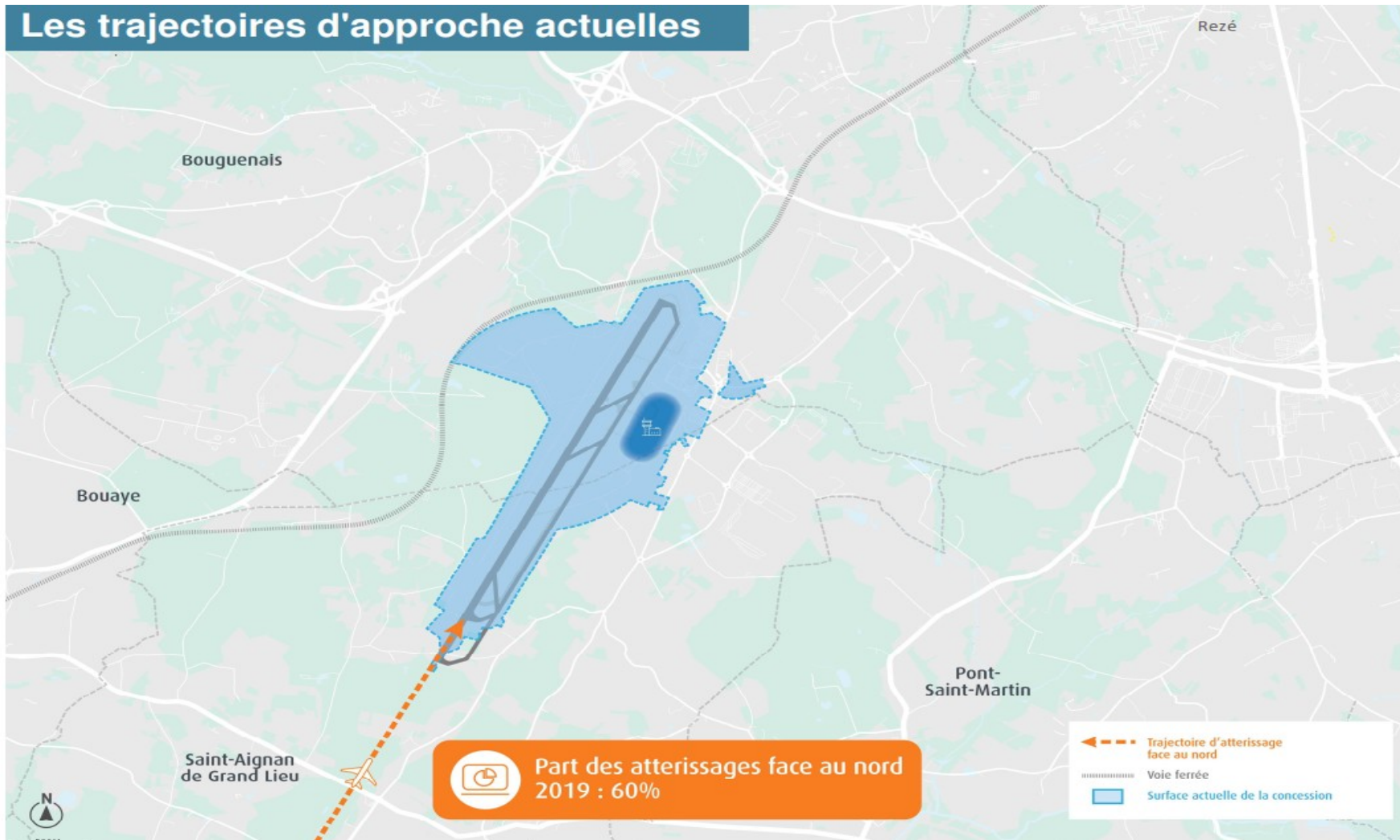
*Liberté
Égalité
Fraternité*



Plan de la présentation :

- 1/ les trajectoires actuelles pour les atterrissages à Nantes
 - 2/ Evolutions nécessaires et engagement de l'Etat
 - 3/ La double approche
 - 4/ Cadre réglementaire en cas de modifications de procédure de la circulation aérienne
 - 5/ Etudes d'Impact de la Circulation Aérienne (EICA)
 - 6/ Périmètre de l'enquête publique / communes concernées
 - 7/ Etapes de validation de la double Approche
-

Les trajectoires d'approche actuelles

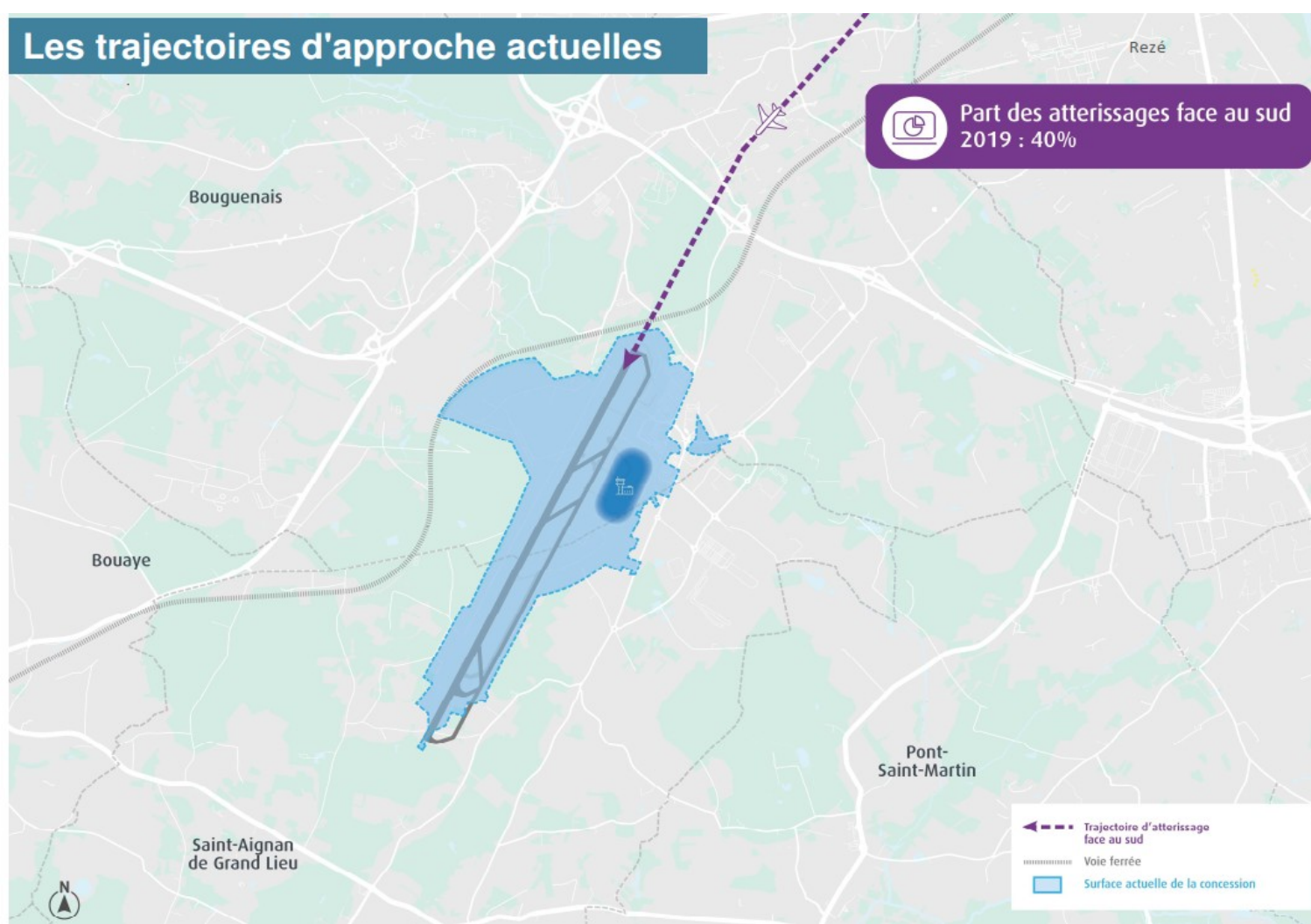




**PRÉFET
DE LA LOIRE-
ATLANTIQUE**

*Liberté
Égalité
Fraternité*

Les trajectoires d'approche actuelles





PRÉFET
DE LA LOIRE-
ATLANTIQUE

*Liberté
Égalité
Fraternité*

- 1/ les trajectoires actuelles pour les atterrissages à Nantes
 - 2/ Evolutions nécessaires et engagement de l'Etat**
 - 3/ La double approche
 - 4/ Cadre réglementaire en cas de modifications de procédure de la circulation aérienne
 - 5/ Etudes d'Impact de la Circulation Aérienne (EICA)
 - 6/ Périmètre de l'enquête publique / communes concernées
 - 7/ Etapes de validation de la double Approche
-

Futures trajectoires des avions : scénario confirmé

- Avec l'augmentation du trafic aérien à Nantes-Atlantique, il est nécessaire d'améliorer la sécurité des approches face au sud par l'utilisation d'un système de guidage vertical dans l'axe de la piste
- Cependant, pour éviter une remise dans l'axe de tous les vols atterrissant face au sud, et donc pour limiter le survol de l'hypercentre de Nantes, l'État s'est engagé à étudier une alternative utilisable lorsque les conditions météorologiques sont favorables :
 - Cela fait partie des engagements annoncés à l'issue de la concertation de 2019
- Cette solution alternative, « **la double approche** » est plus contraignante pour les services de navigation aérienne et pour les compagnies aériennes mais permet de continuer à utiliser la trajectoire actuelle pour environ 50% des avions qui atterrissent face au sud

➔ **En août 2021, l'autorité indépendante chargée de surveillance de la sécurité de l'aviation civile a confirmé la faisabilité du scénario "double approche" privilégié par l'Etat :**

- **Le scénario "double approche" sera donc soumis à l'avis du public** lors d'une enquête publique programmée pour que les nouvelles trajectoires entrent en vigueur mi-2023



PRÉFET
DE LA LOIRE-
ATLANTIQUE

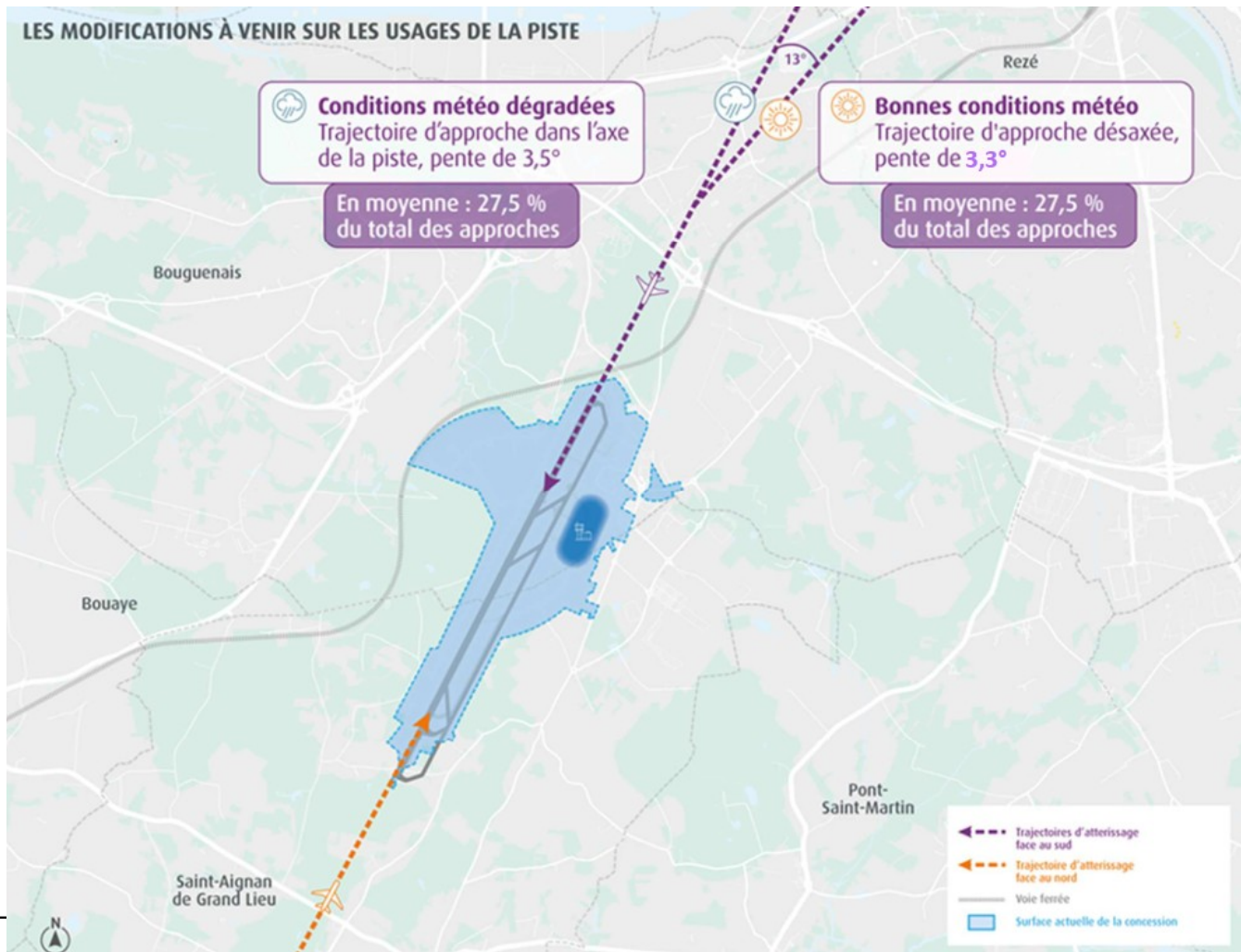
*Liberté
Égalité
Fraternité*

- 1/ les trajectoires actuelles pour les atterrissages à Nantes
 - 2/ Evolutions nécessaires et engagement de l'Etat
 - 3/ La double approche**
 - 4/ Cadre réglementaire en cas de modifications de procédure de la circulation aérienne
 - 5/ Etudes d'Impact de la Circulation Aérienne (EICA)
 - 6/ Périmètre de l'enquête publique / communes concernées
 - 7/ Etapes de validation de la double Approche
-



PRÉFET DE LA LOIRE- ATLANTIQUE

*Liberté
Égalité
Fraternité*





PRÉFET
DE LA LOIRE-
ATLANTIQUE

*Liberté
Égalité
Fraternité*

- 1/ les trajectoires actuelles pour les atterrissages à Nantes
 - 2/ Evolutions nécessaires et engagement de l'Etat
 - 3/ La double approche
 - 4/ Cadre réglementaire en cas de modifications de procédure de la circulation aérienne**
 - 5/ Etudes d'Impact de la Circulation Aérienne (EICA)
 - 6/ Périmètre de l'enquête publique / communes concernées
 - 7/ Etapes de validation de la double Approche
-



**PRÉFET
DE LA LOIRE-
ATLANTIQUE**

*Liberté
Égalité
Fraternité*

CADRE RÉGLEMENTAIRE: DÉCRET N° 2021-1399 DU 27 OCTOBRE 2021

Dispositions générales

Le code des transports (article L. 6362-2) prévoit que tout projet de modification permanente de la circulation aérienne de départ et d'approche aux instruments, en provenance ou à destination des aérodromes mentionnés à l'article 1609 quater viciés A du code général des impôts, et ayant pour effet de modifier de manière significative les conditions de survol, fait l'objet d'une enquête publique conforme aux dispositions du code de l'environnement. Le code de l'aviation civile (article R. 227-7) et le Décret n° 2021-1399 du 27 octobre 2021 détaillent les conditions à remplir pour qu'une telle enquête soit ouverte et précise les communes dans lesquelles l'enquête doit être menée.



**PRÉFET
DE LA LOIRE-
ATLANTIQUE**

*Liberté
Égalité
Fraternité*

CADRE RÉGLEMENTAIRE: DÉCRET N° 2021-1399 DU 27 OCTOBRE 2021

Critères de décision d'enquête publique

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

- 1) La procédure à créer ou à modifier concerne une piste qui est utilisée, lors de l'année civile de référence, pour au moins dix pour cent du nombre total de départs et d'arrivées de l'aérodrome concerné;
 - 2) Le flux moyen journalier sur au moins un segment de procédure à créer ou à modifier est d'au moins trente survols d'avions munis de turboréacteurs ou de turbopropulseurs;
 - 3) La superficie des zones nouvellement survolées du fait de la création ou de la modification de la procédure est supérieure à dix pour cent de la superficie des zones survolées avant création ou modification où le nombre ou l'altitude des survols est appelé à varier après création ou modification.
-



**PRÉFET
DE LA LOIRE-
ATLANTIQUE**

*Liberté
Égalité
Fraternité*

CADRE RÉGLEMENTAIRE: DÉCRET N° 2021-1399 DU 27 OCTOBRE 2021

Périmètre de l'enquête publique

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

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



**PRÉFET
DE LA LOIRE-
ATLANTIQUE**

*Liberté
Égalité
Fraternité*

CADRE RÉGLEMENTAIRE: DÉCRET N° 2021-1399 DU 27 OCTOBRE 2021

Contenu du dossier d'enquête publique (Article R123-8 du code de l'environnement)

Le dossier d'enquête publique comprend au moins :

- 1/ L'étude d'impact sur l'environnement (basée sur l'EICA réalisée par la DSNA) et son résumé non technique ;
- 2/ La mention des textes qui régissent l'enquête publique en cause et l'indication de la façon dont cette enquête s'insère dans la procédure administrative relative au projet, plan ou programme considéré, ainsi que la ou les décisions pouvant être adoptées au terme de l'enquête et les autorités compétentes pour prendre la décision d'autorisation ou d'approbation ;
- 3/ Le bilan de la concertation préalable au réaménagement de NA
- 4/ La mention des autres autorisations nécessaires pour réaliser le projet;



**PRÉFET
DE LA LOIRE-
ATLANTIQUE**

*Liberté
Égalité
Fraternité*

- 1/ les trajectoires actuelles pour les atterrissages à Nantes
 - 2/ Evolutions nécessaires et engagement de l'Etat
 - 3/ La double approche
 - 4/ Cadre réglementaire en cas de modifications de procédure de la circulation aérienne
 - 5/ Etudes d'Impact de la Circulation Aérienne (EICA)**
 - 6/ Périmètre de l'enquête publique / communes concernées
 - 7/ Etapes de validation de la double Approche
-



**PRÉFET
DE LA LOIRE-
ATLANTIQUE**

*Liberté
Égalité
Fraternité*

CADRE RÉGLEMENTAIRE: DÉCRET N° 2021-1399 DU 27 OCTOBRE 2021

Contenu de l'EICA

L'Etude d'Impact de la Circulation Aérienne sur l'environnement est réalisée en conformité avec un guide méthodologique validé par l'ACNUSA (annexé au dossier d'enquête publique). Elle comprend au moins :

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



PRÉFET DE LA LOIRE- ATLANTIQUE

Liberté
Égalité
Fraternité

CADRE RÉGLEMENTAIRE: DÉCRET N° 2021-1399 DU 27 OCTOBRE 2021

DENSITE DE SURVOLS (30 et + par jour)

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

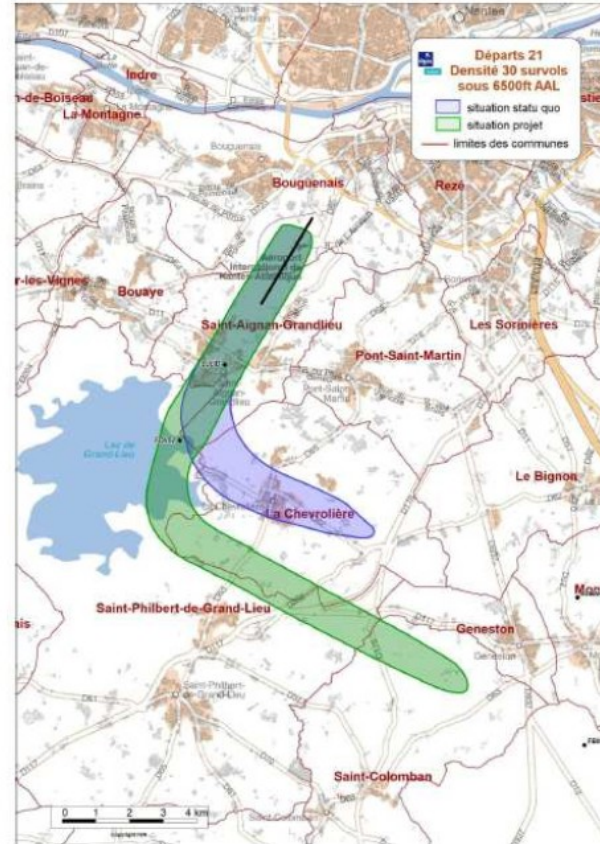


Figure 25 : Ensemble des départs - Densité 30 survols quotidiens (comparaison)



PRÉFET DE LA LOIRE- ATLANTIQUE

Liberté
Égalité
Fraternité

CADRE RÉGLEMENTAIRE: DÉCRET N° 2021-1399 DU 27 OCTOBRE 2021

Indicateur NA65 et NA62 / 25 évènements

Les populations à l'intérieur des courbes (avant et après modifications) sont survolées par au moins 25 vols par jour avec un niveau sonore d'au moins 62 / 65 db (LA max).

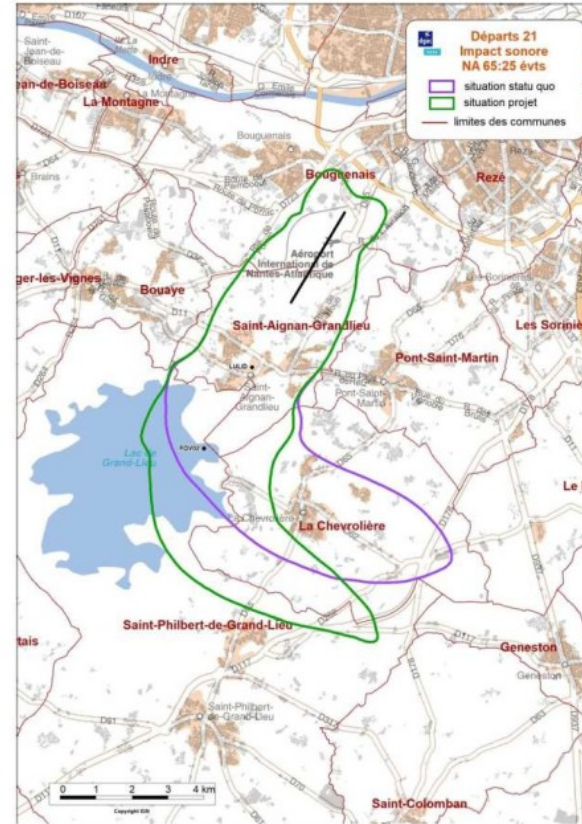
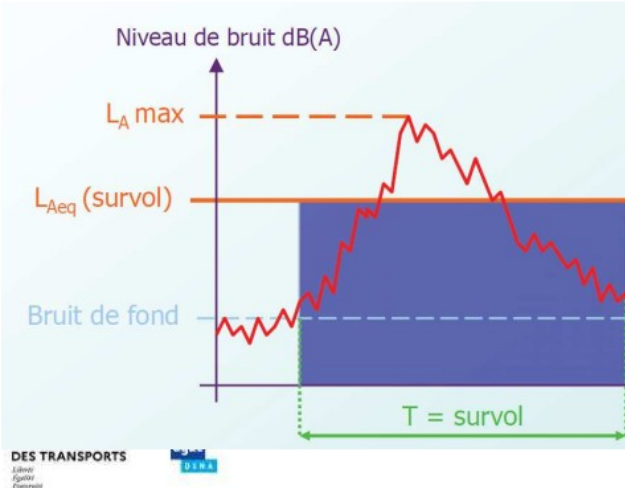


Figure 32 : Ensemble des départs piste 21 - NA65 : 25 évènements (comparaison)



PRÉFET
DE LA LOIRE-
ATLANTIQUE

*Liberté
Égalité
Fraternité*

- 1/ les trajectoires actuelles pour les atterrissages à Nantes
 - 2/ Evolutions nécessaires et engagement de l'Etat
 - 3/ La double approche
 - 4/ Cadre réglementaire en cas de modifications de procédure de la circulation aérienne
 - 5/ Etudes d'Impact de la Circulation Aérienne (EICA)
 - 6/ Périmètre de l'enquête publique / communes concernées**
 - 7/ Etapes de validation de la double Approche
-



PÉRIMÈTRE DE L'ENQUÊTE

- L'étude d'impact circulation aérienne conduit par la ME/DSNA a permis d'identifier les communes a priori concernées par l'enquête publique selon la réglementation en vigueur.
- Cette liste reste à valider par les préfetures.

Département	Nom	Code INSEE
Loire-Atlantique (44)	Bouguenais	44020
	Carquefou	44026
	Couffé	44048
	Divatte-sur-Loire	44029
	La Chapelle-sur-Erdre	44035
	Le Cellier	44028
	Le Loroux-Bottereau	44084
	Ligné	44082
	Mauves-sur-Loire	44094

Nom	Code INSEE
Nantes	44109
Petit-Mars	44122
Rezé	44143
Saint-Aignan-Grandlieu	44150
Sainte-Luce-sur-Loire	44172
Saint-Mars-du-Désert	44179
Sucé-sur-Erdre	44201
Thouaré-sur-Loire	44204

Département	Nom	Code INSEE
Maine-et-Loire (49)	Orée d'Anjou	49069



**PRÉFET
DE LA LOIRE-
ATLANTIQUE**

*Liberté
Égalité
Fraternité*

- 1/ les trajectoires actuelles pour les atterrissages à Nantes
 - 2/ Evolutions nécessaires et engagement de l'Etat
 - 3/ La double approche
 - 4/ Cadre réglementaire en cas de modifications de procédure de la circulation aérienne
 - 5/ Etudes d'Impact de la Circulation Aérienne (EICA)
 - 6/ Périmètre de l'enquête publique / communes concernées
 - 7/ Etapes de validation de la double Approche**
-



**PRÉFET
DE LA LOIRE-
ATLANTIQUE**

*Liberté
Égalité
Fraternité*

ETAPES DE VALIDATION DE LA DOUBLE APPROCHE

- Etudes techniques des nouvelles procédures (fait)
 - Pré-validation des nouvelles procédures par la DSAC (fait)
 - Information de la CCE et des communes concernées le 10 mars prochain.
 - Rédaction du dossier d'enquête publique
 - Saisine du TA par la Préfecture et désignation du/des commissaires enquêteurs
 - Arrêté préfectoral d'ouverture de l'enquête
 - Avis d'ouverture de l'enquête pour informer les populations
 - Déroulement de l'enquête (1 mois, automne 2022) avec réunions publiques d'information
-



PRÉFET
DE LA LOIRE-
ATLANTIQUE

*Liberté
Égalité
Fraternité*

ETAPES DE VALIDATION DE LA DOUBLE APPROCHE

- Clôture de l'enquête et remise du rapport du commissaire enquêteur
 - Recueil formel de l'avis de la CCE et de l'ACNUSA
 - Validation des procédures par la DSAC
 - Publication des nouvelles procédures
 - Mise en service de l'ILS 21 et des nouvelles procédures d'approche en 21 (été 2023)
-



**PRÉFET
DE LA LOIRE-
ATLANTIQUE**

*Liberté
Égalité
Fraternité*

5 - Information sur la démarche de révision du Plan d'Exposition au Bruit



Objectifs du Plan d'Exposition au Bruit (PEB)

Base juridique :

Le PEB est régi par le **code de l'urbanisme** : articles L112-3 à L112-17 et R112-1 à R112-17

Objectifs :

Le PEB répond à une double finalité de prévention :

- **Protection et information des populations :**

- Empêcher de nouvelles populations de s'installer sous le bruit généré par les activités aéroportuaires ;
- Obliger les propriétaires de locaux situés dans le périmètre concerné à informer les nouveaux arrivants (acquéreurs ou locataires) de l'exposition au bruit ;

- **Protection du développement de l'aéroport.**

Caractéristiques d'un PEB

Un PEB comprend un rapport de présentation et un plan au 1/25 000^{ème}.

Il définit des zones de bruit, construites grâce à l'**indice de bruit L_{den}** :

- Zone A (de bruit fort) : à l'intérieur de la courbe L_{den} 70 ;
- Zone B (de bruit fort) : entre la limite de la zone A et une courbe choisie entre L_{den} 65 et L_{den} 62 ;
- Zone C (de bruit modéré) : entre la limite de la zone B et une courbe choisie entre L_{den} 57 et L_{den} 55 ;
- Zone D : entre la limite de la zone C et la courbe L_{den} 50.



Caractéristiques d'un PEB

Restrictions à l'urbanisation pour les communes autour de l'aérodrome.

Document d'urbanisme **opposable aux tiers**, annexé aux plans d'urbanisme de la commune (POS, PLU...).

Principe :

- **Interdiction des constructions en zones A à C** (sauf exceptions) ;
- **Obligation d'isolation acoustique** renforcée ;
- **Obligation d'information** dans les baux et les certificats d'urbanisme (dispositif d'information des acquéreurs et locataires dit « IAL »).

Soupleses :

- **Rénovation, réhabilitation**, amélioration, extension mesurée, reconstruction si non-accroissement de la population.
- Possibilité de définir des secteurs de **renouvellement urbain**, sans augmentation de population (sauf à Orly).



Principales hypothèses du PEB de Nantes-Atlantique

Proposition de délimitation des zones les plus sécurisantes pour les riverains :

Zone B : 62dB en Lden (plutôt que 65dB)

Zone C : 55dB en Lden (plutôt que 57dB)

Ces propositions seront à valider en vote CCE.

Horizons de temps : Court terme : 2025

Moyen terme : 2030

Long terme : 2040

Hypothèses de trafic : Hypothèses en situation avec réalisation du projet, en tenant compte de la crise sanitaire, de la loi Climat Résilience, de la restructuration de l'offre d'Air France et du couvre-feu.

	2019 (observé)	2025	2030	2040
Nb annuel de passagers (en millions)	7,2	8,1	8,9	10,7
Nb annuel de mouvements commerciaux (en milliers)	63,2	62,6	66,8	78,0



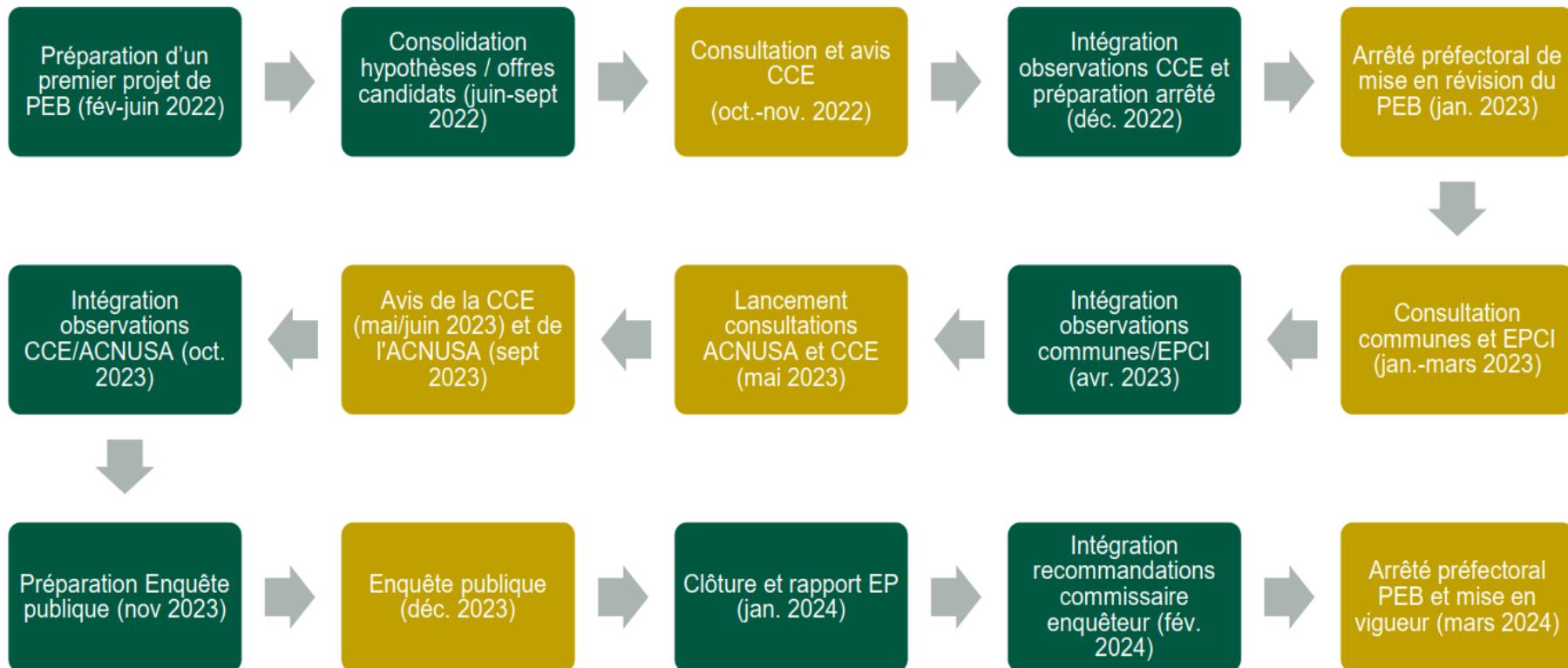
Principales hypothèses du PEB de Nantes-Atlantique

Hypothèses liées au projet de réaménagement :

- **Couvre-feu** en programmation de minuit à 6h du matin, interdiction des avions les plus bruyants 22h-0h
- **Allongement de la piste** de 400m vers le sud, **décalage de 650m du seuil d'atterrissage face au sud**
- **Décalage de 400m vers le nord du seuil d'atterrissage face au nord**
- **Double approche pour les atterrissages face au sud** (environ 55% du temps) :
 - **Météo favorable** : désaxé de 13° par rapport à la piste (environ 27,5% du temps)
 - **Météo défavorable** : dans l'axe de la piste (environ 27,5% du temps)
- **Réhausse de l'angle des approches face au sud** : de 3° à $3,5^\circ$ dans l'axe de la piste, de 3° à $3,3^\circ$ en désaxé
- **Virage de la Chevrolière**
- Répartition des approches face au nord vs face au sud : 55%-45% jusqu'à 2030, 45%-55% en 2040



Planning indicatif de révision du PEB de Nantes-Atlantique





**PRÉFET
DE LA LOIRE-
ATLANTIQUE**

*Liberté
Égalité
Fraternité*

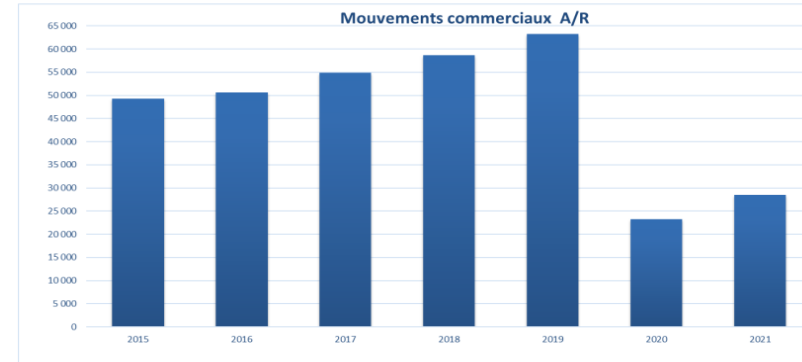
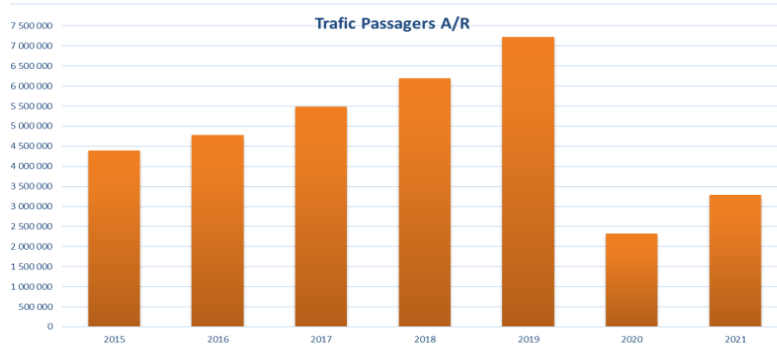
6.1 - Evolution du trafic aérien



**PRÉFET
DE LA LOIRE-
ATLANTIQUE**

*Liberté
Égalité
Fraternité*

Trafic 2015 à 2021





**PRÉFET
DE LA LOIRE-
ATLANTIQUE**

*Liberté
Égalité
Fraternité*

6.2 - Bilan des vols 22h30/minuit et modalités générales sur la mise en œuvre du couvre-feu

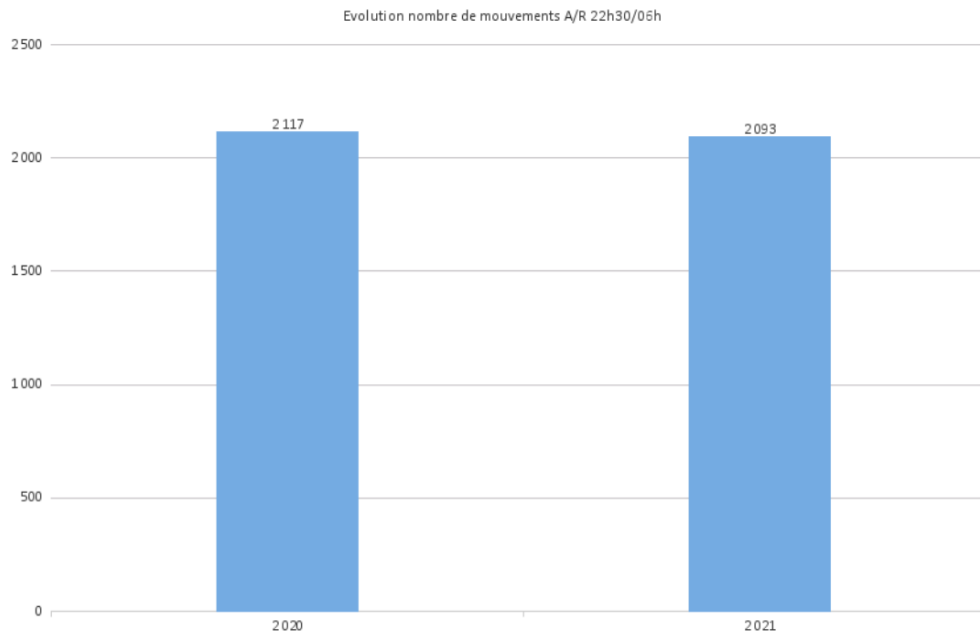


**PRÉFET
DE LA LOIRE-
ATLANTIQUE**

*Liberté
Égalité
Fraternité*

6 – Les vols de nuit

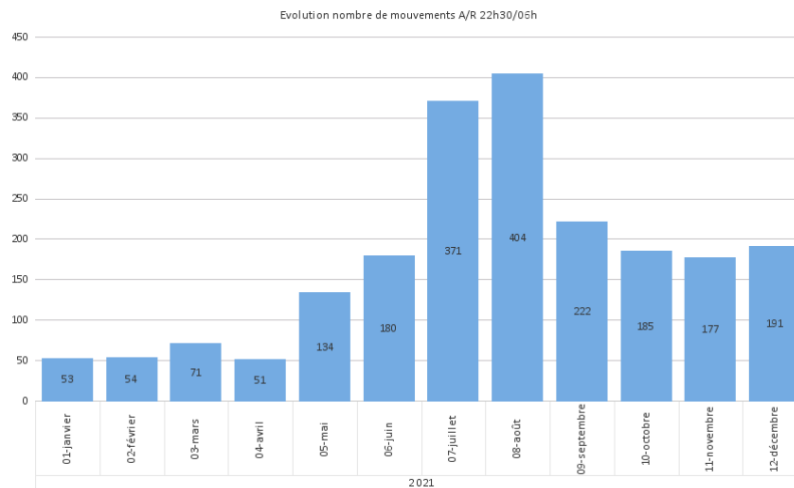
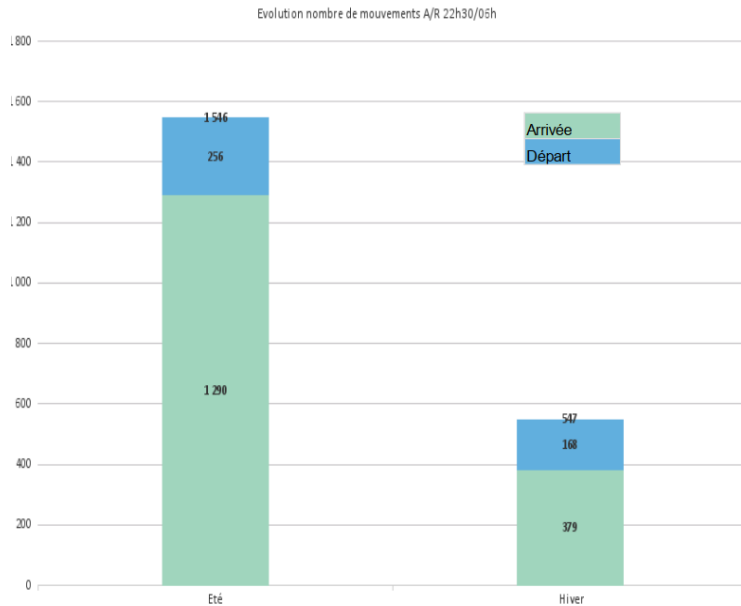
Evolution du nombre des vols 2020-2021 – Période 22H30-06h





6 – Les vols de nuit

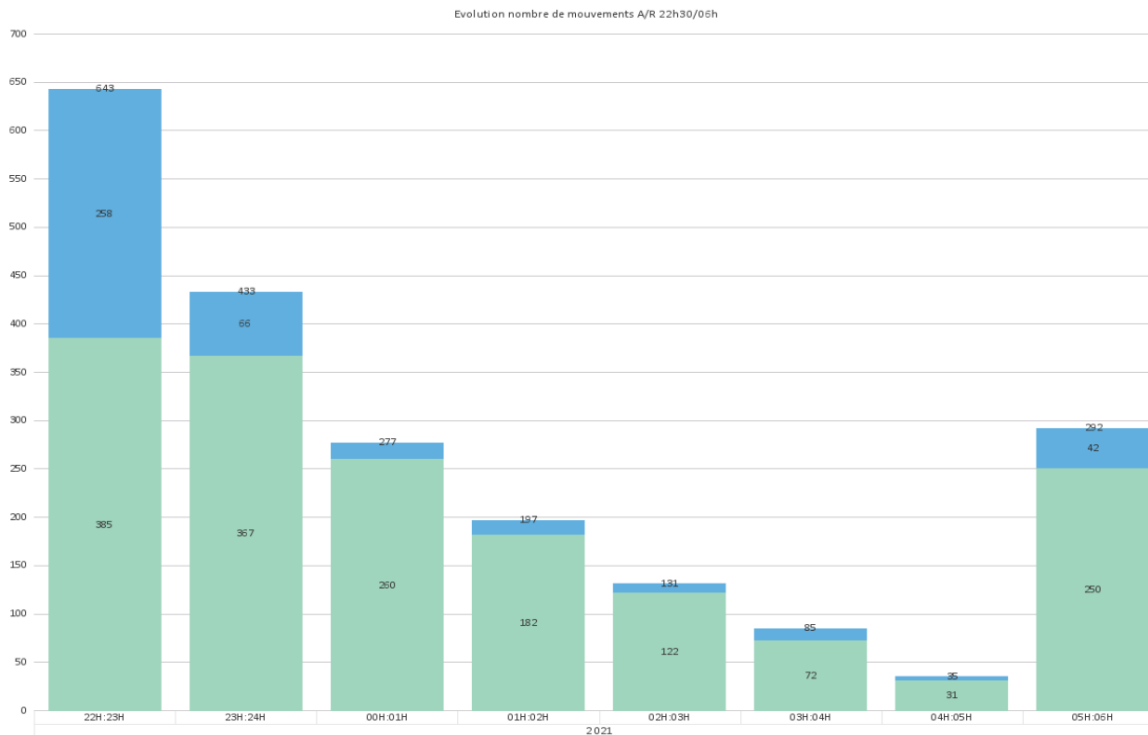
2021 - Répartition des vols de nuit par mois





6 – Les vols de nuit

2021 – Répartition des vols de nuit par tranche horaire

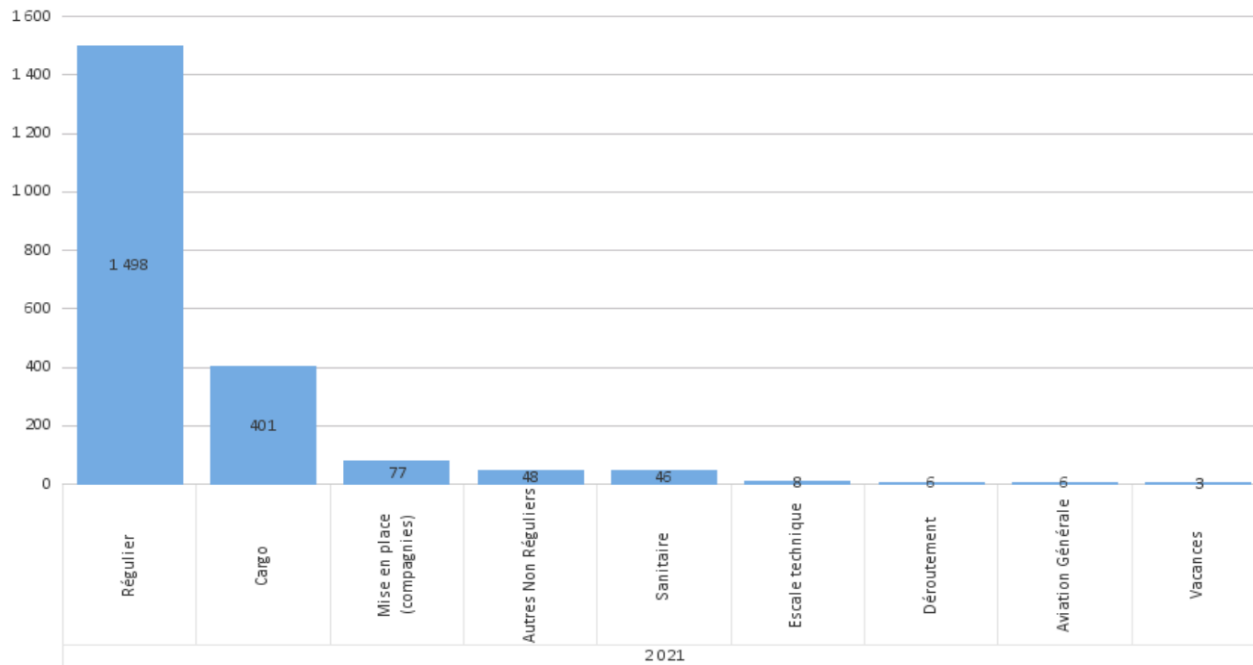




6 – Les vols de nuit

2021 – Répartition des vols de nuit par type de vol

Evolution nombre de mouvements A/R 22h30/06h





**PRÉFET
DE LA LOIRE-
ATLANTIQUE**

*Liberté
Égalité
Fraternité*

7 – Suivi des mesures de bruit





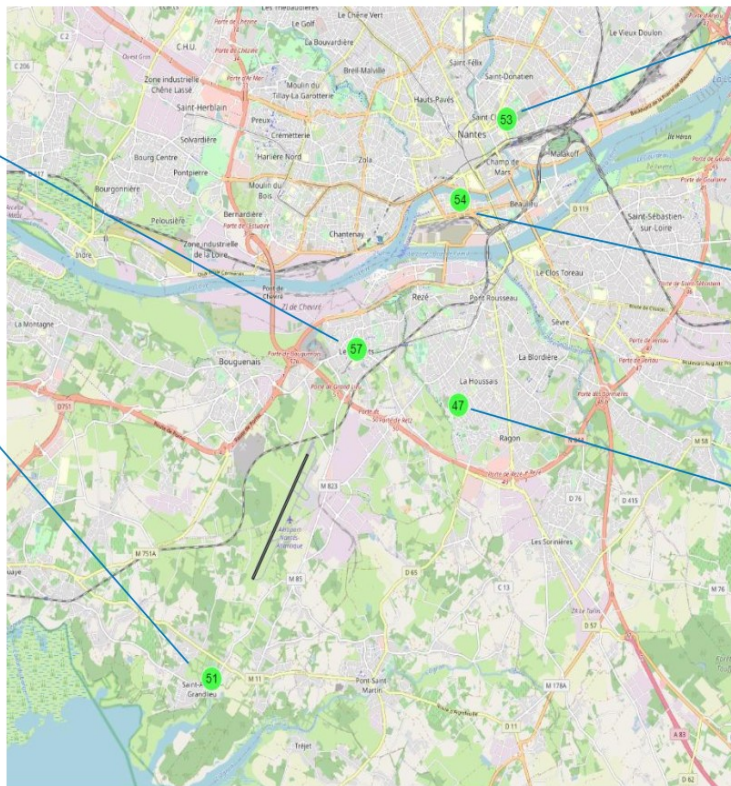
**PRÉFET
DE LA LOIRE-
ATLANTIQUE**

*Liberté
Égalité
Fraternité*

LES STATIONS FIXES DE MESURE DE BRUIT

**Bouguenais
Centre Marcet**

**St Aignan de Grandlieu
Stade Bertin**



**Nantes
Jardin des
Plantes**

**Nantes
ENSA (Ecole
d'Architecture)**

Rezé Classerie


**NANTES ATLANTIQUE
AÉROPORT**



**PRÉFET
DE LA LOIRE-
ATLANTIQUE**

*Liberté
Égalité
Fraternité*

INDICES DE BRUIT ET TABLEAUX DE PRESENTATION

LDEN

= Indicateur du niveau de bruit global:

Les bruits de jour (6h à 18h) sont affectés d'un coefficient 1

Les bruits de soirée (18h à 22h) d'un coefficient 5

Les bruits de nuit (22h à 6h) d'un coefficient 10

LAMAX

= Niveau de pression acoustique instantanée maximal atteint lors du passage d'un avion

Les niveaux sonores sont mesurés en dB(A), unité de mesure correspondant à la sensibilité de l'oreille humaine

BRUIT				Nombre moyen d'avions par jour	ALTITUDE MOYENNE					
Lden			Moyenne LAMAX		Atterrissage		Décollage		Domestique	
Aéronautique	Résiduel	Total			Vols (%)	Altitude (m)	Vols (%)	Altitude (m)	Vols (%)	Altitude (m)
Calculé sur le passage des aéronefs	Calculé sur le bruit ambiant (lorsqu'il n'y a pas d'avion)	Calculé sur toute la période (avec ou sans avion)	Moyenne des niveaux maximum mesurés	x	Altitude moyenne autour de la station				Vols spécifiques de type hélicoptères (SAMU, Gendarmerie...)	



**PRÉFET
DE LA LO
ATLANTIQUE**

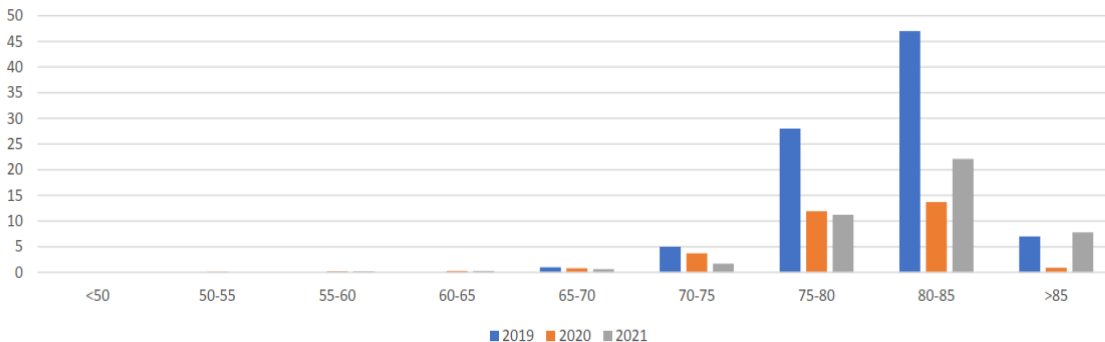
*Liberté
Égalité
Fraternité*

Station fixe St Aignan de Grand Lieu Mairie (Place Millénia)

Données moyennes annuelles

F101 St Aignan de Grandlieu	BRUIT				Nombre moyen d'avions par jour	ALTITUDE MOYENNE					
	Lden			Moyenne LAMAX		Atterrissage		Décollage		Domestique	
	Aéronautique	Résiduel	Total			Vols (%)	Altitude (m)	Vols (%)	Altitude (m)	Vols (%)	Altitude (m)
2019	64,2	58.8	65.3	80.7	89	56.38%	146	43.60%	587	0.02%	206
2020	58.9	55.7	60.6	78.8	33	46.19%	103	53.75%	599	0.06%	355
2021	62,1	62,1	65,1	81,5	44	59,35%	145	40,58%	580	0,07%	348

F101 Moyenne journalière des événements Lamax





**PRÉFET
DE LA LOIRE-
ATLANTIQUE**

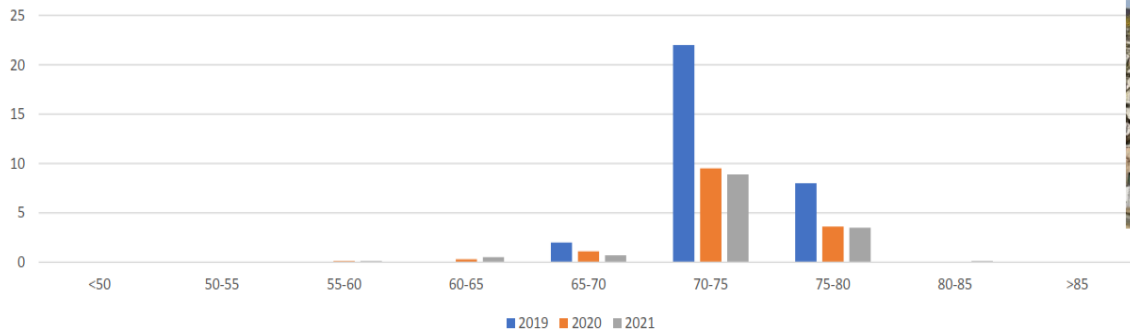
*Liberté
Égalité
Fraternité*

Station fixe Nantes Jardin des Plantes

Données moyennes annuelles

F002 Nantes Jardin des Plantes	BRUIT				Nombre moyen d'avions par jour	ALTITUDE MOYENNE					
	Lden			Moyenne LAMAX		Atterrissage		Décollage		Domestique	
	Aéronautique	Résiduel	Total			Vols (%)	Altitude (m)	Vols (%)	Altitude (m)	Vols (%)	Altitude (m)
2019	54.7	60.4	61.4	73.3	33	99.08%	471	0.91%	261	0.02%	444
2020	51.4	58.9	59.6	73.1	15	98.05%	453	1.88%	169	0.07%	506
2021	51,2	59,3	59,9	73,2	14	96,96%	467	2,86%	230	0,18%	533

F002 Moyenne journalière des évènements Lamax



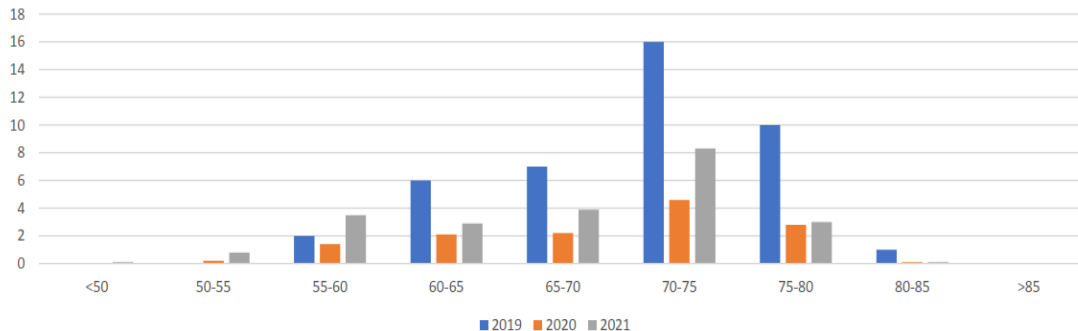


Station fixe Rezé Classerie

Données moyennes annuelles

F003 Rezé Classerie	BRUIT				Nombre moyen d'avions par jour	ALTITUDE MOYENNE					
	Lden			Moyenne LAMAX		Atterrissage		Décollage		Domestique	
	Aéronautique	Résiduel	Total			Vols (%)	Altitude (m)	Vols (%)	Altitude (m)	Vols (%)	Altitude (m)
2019	53.5	68.3	59.1	70.7	41	1.98%	564	98.02%	655	-	-
2020	48.4	56.7	57.3	69.3	13	11.74%	279	88.24%	587	0.02	772
2021	49,2	54,7	55,8	67,9	23	9,96%	305	90,04%	649	-	-

F003 Moyenne journalière des évènements Lamax





**PRÉFET
DE LA LOIRE-
ATLANTIQUE**

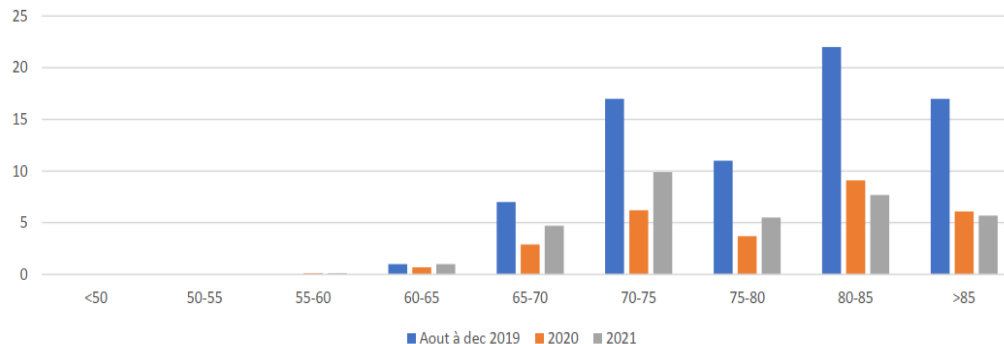
*Liberté
Égalité
Fraternité*

Station fixe Bouguenais Centre Marcet

Données moyennes annuelles

F004 Bouguenais les Couets	BRUIT				Nombre moyen d'avions par jour	ALTITUDE MOYENNE					
	Lden			Moyenne LAMAX		Atterrissage		Décollage		Domestique	
	Aéronautique	Résiduel	Total			Vols (%)	Altitude (m)	Vols (%)	Altitude (m)	Vols (%)	Altitude (m)
2019 (août à décembre)	63.4	58.7	64.7	78.8	75	52.78%	166	47.21%	487	0.02%	153
2020	59	58.9	62	78.7	29	56.45%	153	43,51%	417	0.04%	329
2021	59	58	61,6	77	35	41,28%	167	58,64%	485	0,08%	242

F004 Moyenne journalière des événements Lamax





**PRÉFET
DE LA LOIRE-
ATLANTIQUE**

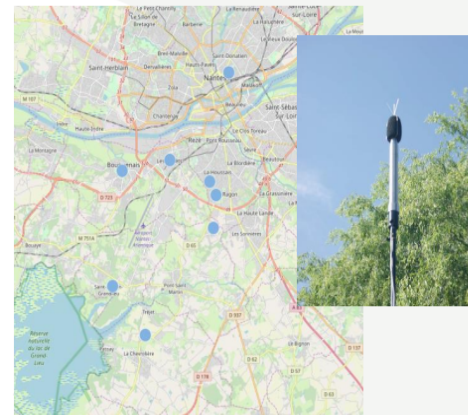
*Liberté
Égalité
Fraternité*

LES CAMPAGNES MESURE DE BRUIT DE LA STATION MOBILE EN 2022

PLANNING:

Reprise en 2022 des campagnes initialement prévues en 2020 et 2021 sur les différentes communes.

LA CHEVROLIERE	Mesures prévues par la DGAC liées aux modifications de la procédure départ
BOUAYE	



Commune	Objectif	Dates campagne précédente	Période envisagée
PONT SAINT MARTIN	Evolution du bruit suite campagne réalisée en 2019	16/09 au 14/10/2019	01/07 au 15/08/2022
REZE	Evolution du bruit suite campagne réalisée en 2019	10/08 au 06/09/2019	Planification en cours
BOUGUENAIS	Evolution du bruit suite campagne réalisée en 2019	17/10 au 13/11/2019	Planification en cours



**PRÉFET
DE LA LOIRE-
ATLANTIQUE**

*Liberté
Égalité
Fraternité*

Evolutions MAESTRO en 2022

Intégration d'une 6ème station de mesure de bruit au système MAESTRO :

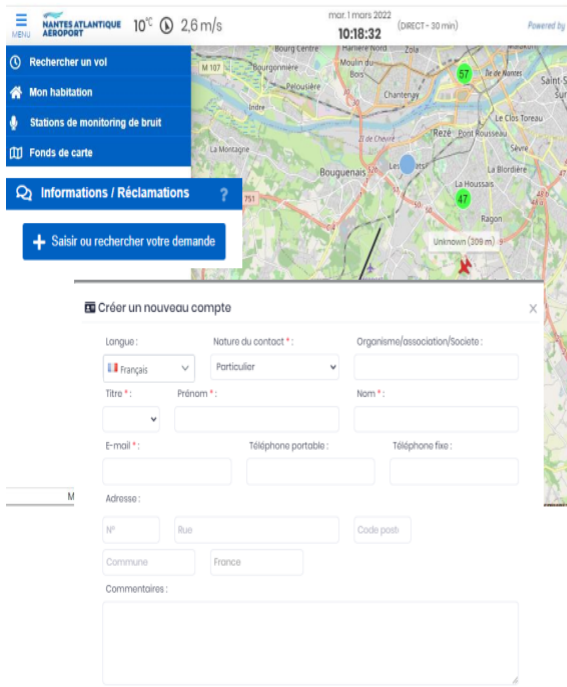
- Objectif : mesurer le bruit sous la procédure arrivée dans l'axe de piste
- Localisation : Nantes

Dans le cadre du travail mené par la DGAC sur la trajectoire de double approche en arrivée sur Nantes :

- Intégration de notre station mobile dans le dispositif des mesures de bruit qui seront réalisées par la DGAC,
- Analyse des résultats et choix de la localisation de la future station fixe,

Évolutions MAESTRO en 2022

Intégration dans les prochaines semaines d'un module d'informations /réclamations en ligne sur MAESTRO



mar. 1 mars 2022 (DIRECT - 30 min) 10:18:32
 Nantes Atlantique Aéroport 10°C 2,6 m/s
 Powered by VINCI

Rechercher un vol
 Mon habitation
 Stations de monitoring de bruit
 Fonds de carte

Informations / Réclamations ?
 Saisir ou rechercher votre demande

Créer un nouveau compte

Langue : Français Nature du contact : Particulier Organisme/association/Société :
 Titre : Prénom : Nom :
 E-mail : Téléphone portable : Téléphone fixe :
 Adresse :
 N° Rue Code postal
 Commune France
 Commentaires :

Annuler Enregistrer

Informations / Réclamations ?

Compte

Milo UNTEL Tostour
 0 de la Loire, 44400 REZE, France
 02 40 00 01 02 03
 UNKNOWN@UNKNOWN.COM

Modifier les informations du contact
 Sélectionner un compte existant
 Créer un nouveau compte

Demande

Type de demande : Réclamation Date : (Non modifiable) 01/03/2022, 10:50:52

Évènements

Où s'est déroulé l'évènement : N 844, 44340 Bouguenais, France
 Quand s'est déroulé l'évènement : 2022/02/25 16:50:52

Description de l'aéronef (Optionnel):

Connaissez-vous le vol ? (Si identifié dans la liste ci-dessous):

Indicatif	De	à	Temps	Distance (m)	Aéronef	Compagnie
RVR288	London (EGSS)	Nantes (LFRS)	16:54:11	28969	B738	RVR

Nombre de vols concernés : 1

Afficher sur la carte



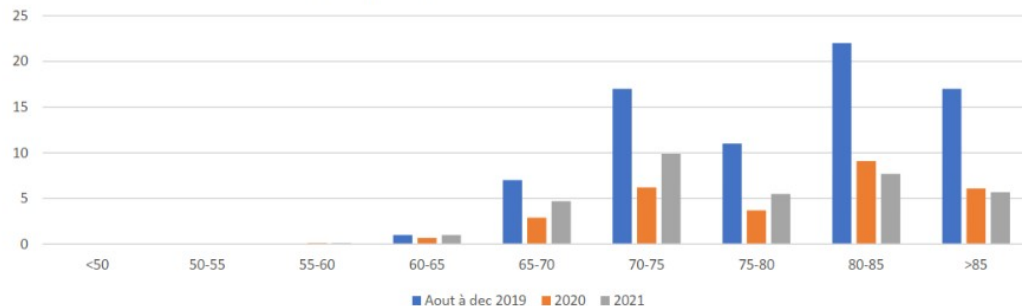


Station fixe Bouguenais Centre Marcet

Données moyennes annuelles

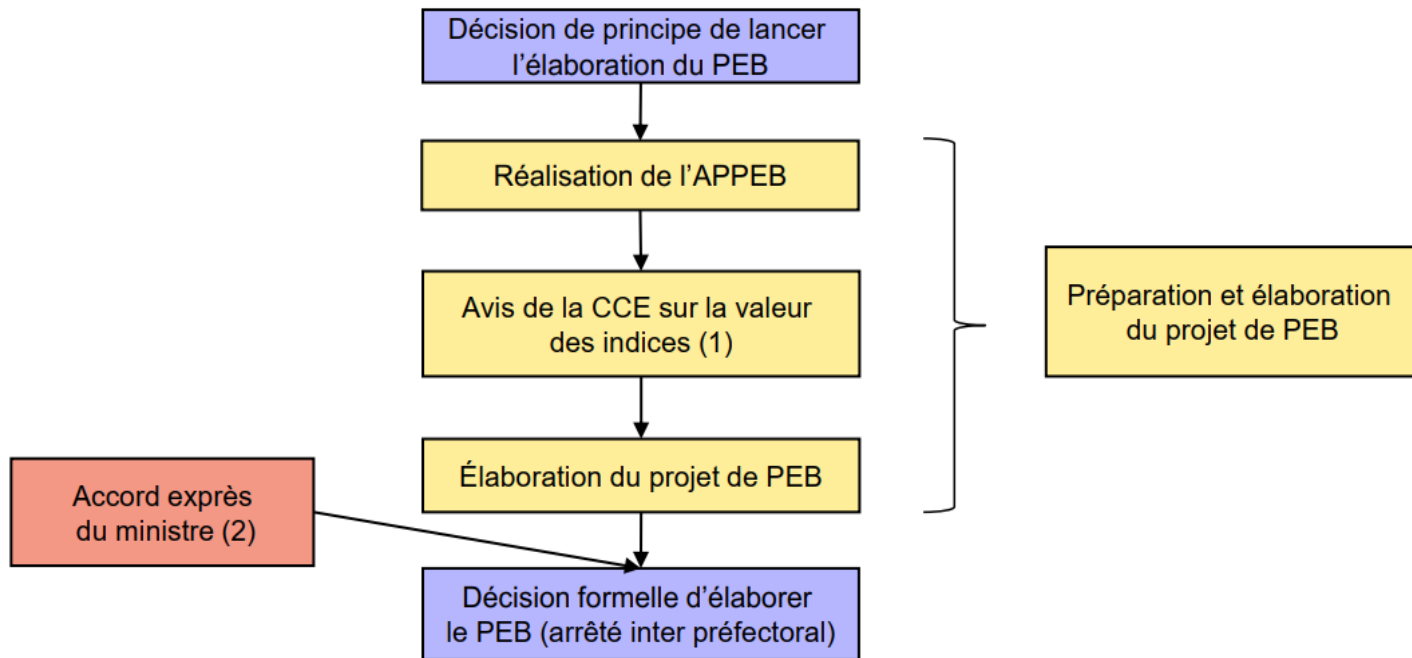
F004 Bouguenais les Couets	BRUIT				Nombre moyen d'avions par jour	ALTITUDE MOYENNE					
	Lden			Moyenne LAMAX		Atterrissage		Décollage		Domestique	
	Aéronautique	Résiduel	Total			Vols (%)	Altitude (m)	Vols (%)	Altitude (m)	Vols (%)	Altitude (m)
2019 (août à décembre)	63.4	58.7	64.7	78.8	75	52.78%	166	47.21%	487	0.02%	153
2020	59	58.9	62	78.7	29	56.45%	153	43,51%	417	0.04%	329
2021	59	58	61,6	77	35	41,28%	167	58,64%	485	0,08%	242

F004 Moyenne journalière des évènements Lamax



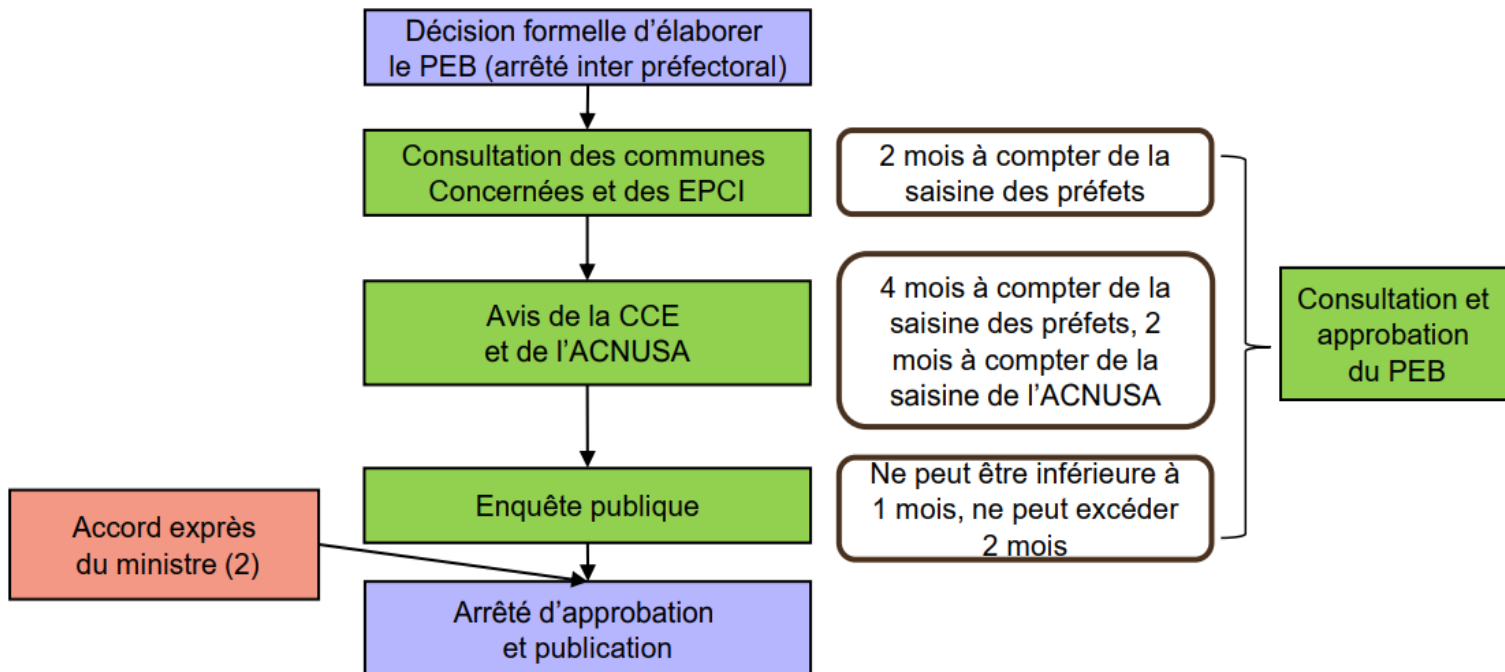
Annexe 1 : Procédure d'approbation du PEB

Compétence du préfet, avec l'appui de la DGAC





Annexe 1 : Procédure d'approbation du PEB (suite)



1) Le préfet recueille l'avis de la CCE, lorsqu'elle existe, sur les valeurs de l'indice Lden à prendre en compte pour déterminer la limite extérieure des zones B et C.

2) L'accord exprès du ministre pour les aérodromes militaires ou d'intérêt national.

3) Les aérodromes visés à l'article 1609 quater vices A du code général des impôts ou aéroports dits « ACNUSés ».

Annexe 2 : Récapitulatif des restrictions par Zone de PEB

	Zone A	Zone B	Zone C
Constructions nouvelles (sous réserve de mesures d'isolation acoustique)			
Constructions nécessaires à l'activité aéronautique ou liées à celle-ci	autorisées		
Logements de fonction nécessaires aux activités industrielles ou commerciales admises dans la zone	<u>autorisés</u> dans les secteurs déjà urbanisés	autorisés	
Constructions directement liées ou nécessaires à l'activité agricole	<u>autorisées</u> dans les secteurs déjà urbanisés	autorisées	
Constructions individuelles non groupées	non autorisées		<u>autorisées</u> dans les secteurs déjà urbanisés et desservis par des équipements publics, dès lors qu'elles n'entraînent qu'un faible accroissement de la capacité d'accueil d'habitants exposés aux nuisances
Autres constructions à usage d'habitation (immeubles collectifs, parcs résidentiels de loisirs, toute forme d'opération groupée, lotissement ou association foncière urbaine...)	non autorisées		
Equipements publics ou collectifs	<u>admis</u> s'ils sont nécessaires à l'activité aéronautique ou indispensables aux populations existantes		autorisés

Annexe 2 : Récapitulatif des restrictions par Zone de PEB

	Zone A	Zone B	Zone C
Opérations de reconstruction rendues nécessaires par une opération de démolition en zone A ou B	non autorisées		autorisées dès lors qu'elles n'entraînent pas d'accroissement de la population exposée aux nuisances, que les normes d'isolation phonique fixées par l'autorité administrative sont respectées (coût d'isolation à la charge exclusive du constructeur)
Rénovation, réhabilitation, amélioration, extension mesurée, reconstruction des constructions existantes (sous réserve de mesures d'isolation acoustique)	admises lorsqu'elles n'entraînent pas un accroissement de la capacité d'accueil d'habitants exposés aux nuisances		
Renouvellement urbain des quartiers ou villages existants : réhabilitation et réaménagement urbain	non autorisées		autorisés 1/ à condition que les opérations n'entraînent pas d'augmentation de la population soumise aux nuisances sonores 2/Pour les aérodromes dont le trafic est plafonné (c'est-à-dire Orly), dans le périmètre de la zone C en vigueur au 20 février 2009, une augmentation de la capacité de logements et de la population est autorisée dans une limite définie dans l'acte de création du secteur de RU. 3/ dans le cadre d'un contrat de développement territorial (les CDT ont été créés dans le cadre de la loi n° 2010-597 du 3 juin 2010 relative au Grand Paris) : une augmentation de la population soumise aux nuisances sonores est possible, sans toutefois qu'il puisse s'agir d'une augmentation significative (article n°166 de la loi n°2014-366 du 24 mars 2014).