



Contribution à la concertation sur le futur Plan d'Exposition au Bruit de Nantes-Atlantique

Contexte :

Le plan d'exposition au bruit, ou PEB, est un document d'urbanisme fixant les conditions d'utilisation des sols exposés au bruit engendré par les aéronefs. Il vise à limiter ou interdire les constructions dans les zones impactées par ces nuisances sonores afin d'en limiter l'impact sur les populations riveraines. Pour ce faire, il anticipe à l'horizon 15/20 ans le développement de l'activité aérienne, l'extension des infrastructures et les évolutions des procédures de circulation aérienne. Il comprend notamment un rapport de présentation et une carte qui indique les zones exposées au bruit selon des critères A B C ou D d'une exposition très forte à une exposition plus faible.

A ne pas confondre avec le Plan de Gêne Sonore qui détermine l'éligibilité géographique des riverains à l'insonorisation de leur logement ou le Plan de Prévention du Bruit dans l'Environnement qui définit les actions locales à mettre en œuvre afin de prévenir et réduire, si nécessaire, le bruit dans l'environnement et de protéger les zones calmes. Ce dispositif vise donc une approche globale dans la lutte contre le bruit, en assurant une cohérence entre les différentes politiques (urbanisme, déplacement, prévention des nuisances...). Il est basé sur l'évaluation à l'exposition au bruit à partir de cartes de bruit stratégiques (CBS) et sur l'information de la population. Il concerne les nuisances aéroportuaires au même titre que le bruit des voitures, des routes, des voies ferroviaires...

La situation nantaise :

Le dernier Plan d'Exposition au Bruit date de 2004. Sa mise à jour, maintes fois repoussée dans l'attente du transfert de l'aéroport sur le site de Notre-Dame-des-Landes devient désormais indispensable tant sur un plan règlementaire que politique. C'est un enjeu essentiel tout particulièrement pour un aéroport urbain qui, avant la décision d'abandonner le transfert, prévoyait une exposition de plus de 100.000 personnes au total à terme.

L'association se réjouit que le dossier de concertation rappelle que la politique contre les nuisances aériennes s'appuie en premier lieu sur le concept d'approche équilibrée défini par l'Organisation de l'Aviation Civile Internationale (OACI) qui repose sur 4 piliers déjà mis en place à Nantes-Atlantique :

1. La réduction du bruit à la source en incitant les compagnies à renouveler leur flotte par des incitations financières. Ainsi, les redevances d'atterrissage sont déjà 2 fois plus élevées au-delà de 22h pour les avions les plus bruyants.
2. La planification et la gestion du foncier par les collectivités locales et la mise en place de mesures d'accompagnement pour insonoriser les logements.
3. L'adaptation des procédures d'exploitation au décollage notamment avec des adaptations mises en place à Nantes.
4. La restriction d'exploitation avec un couvre-feu entre minuit et 6h instauré en 2022 en accord avec l'ensemble des parties prenantes (gestionnaire, collectivités locales, compagnies)

aériennes, acteurs économiques...). Cette mesure a été particulièrement efficace puisque le nombre de vols de nuit a drastiquement diminué depuis sa mise en place (de 8,5 pour 1000 mouvements en 2022 à moins de 3 aujourd'hui) et il est inenvisageable pour l'association d'élargir ce couvre-feu qui entraînerait inéluctablement le départ des compagnies basées puisque leurs avions sont les premiers à décoller à 6h pour rejoindre les hubs internationaux de Roissy, Amsterdam, Londres ou Madrid. Ces compagnies, c'est de l'activité, de l'emploi, et on ne peut pas vouloir développer l'emploi sur la métropole et dans le même temps appeler à des mesures qui vont en sacrifier. Il faut être cohérent. L'exemple de Ryan Air qui se désengage de plusieurs plate-formes en France après l'annonce de la hausse de Taxe sur les Billets d'Avion montre la volatilité du marché qui se situe dans une concurrence européenne avec des conditions d'accueil déjà plus favorables en Italie ou en Espagne.

De même sur un plafonnement des vols qui enverrait un signal très négatif aux investisseurs alors que le nouveau contrat de concession n'a même pas été signé. L'association a toujours dit qu'on ne ferait pas Notre-Dame-des-Landes à Nantes Atlantique. Bien sûr ! Mais gardons quand même une vision positive du développement et c'est pourquoi nous nous étonnons que certains élus appellent à de nouvelles mesures de régulations. Ceux là-même qui ont pourtant signé la mise en place du couvre-feu.

L'association note que le PEB de 2004 a fait l'objet d'une nouvelle carte de bruit en 2021 suite à la concertation menée en 2019 sur le réaménagement intégrant notamment la mise en place du couvre-feu, le décalage des seuils d'atterrissage et la trajectoire en double approche pour les atterrissages par le Nord.

Ce document annonçait notamment plus de 80.000 mouvements en 2040. Ce porter à connaissance a toutefois été revu à la baisse compte-tenu de l'augmentation de l'emport moyen des avions passé de 106 passagers en moyenne en 2018 à 140 en 2024 entraînant mécaniquement une diminution du nombre de mouvements. D'ailleurs, il faut noter que le trafic de 7 millions de passagers en 2019 avant le covid a donné lieu à 63.000 mouvements contre 50.000 en 2025 pour le même trafic. Cette tendance est donc incontestable et pourrait se maintenir compte-tenu du renouvellement progressif des flottes d'avions avec des capacités d'emport plus importantes, jusqu'à près de 250 passagers pour l'A321 Néo.

Préserver un équilibre entre répondre aux besoins des habitants et préserver la santé des riverains

Maintenir l'aéroport dans une zone aussi urbanisée avec un survol de l'agglomération nantaise à basse altitude était le pire des scénarios pour les habitants dont beaucoup sont utilisateurs, tout en subissant les nuisances sonores de l'aéroport.

Une étude de l'Observatoire régionale de santé a montré que les perturbations liées au bruit des avions portaient essentiellement sur des troubles cognitifs et une perturbation du sommeil mais avait un impact très faible sur la santé mentale et les troubles métaboliques ou cardiovasculaires. Dans ce contexte, au-delà des mesures liées à l'approche équilibrée qui vont avoir un impact sur le PEB, notamment le couvre-feu entre minuit et 6h, la priorité doit être orientée vers l'insonorisation des logements facilitées par la simplicité des démarches administratives. Ce dispositif géré par l'aéroport Nantes-Atlantique est financé par les compagnies aériennes via la Taxe sur les Nuisances Sonores aériennes (TNSA). Prélevée par l'Etat, elle incite les compagnies à renouveler leur flotte en taxant les vols les plus bruyants. Depuis 2004, 2100 logements ont bénéficié d'une aide à l'insonorisation pour un montant total de 31,6 millions d'euros. Le futur PEB devra déterminer le nombre de logements

*Association des Ailes pour l'Ouest, 1 rue Françoise Sagan, 44.800 Saint-Herblain
desailespourlouest.fr / desailespourlouest@gmail.com*

impactés et le comparer au Plan de Gêne Sonore qui déterminera les zones éligibles à ces aides. La demande des riverains devrait donc augmenter et des aides de l'Etat, qui avait promis en 2018 des « compensations exemplaires », complémentaires à la TSNA pourraient alors être nécessaires. C'est à cette condition que le développement de l'aéroport sera acceptable pour les riverains et répondra à la demande croissante des habitants du Grand Ouest de voyager.

Les interrogations de l'association

1. Le nombre de personnes impactées

Le dossier de concertation annonce que le porter à connaissance avait retenu les mesures suivantes pour définir les zones :

- 62DB pour la limite de la zone B
- 55 DB pour la limite de la zone C
- 50 DB pour la limite de la zone D

Or, le dossier de concertation ne donne aucun chiffre sur le nombre de personnes actuellement soumises à ces nuisances. Ces données existent pourtant puisque la DGAC annonçait en 2013 dans son étude sur le réaménagement de Nantes-Atlantique pour la commission du dialogue des prévisions précises :

	NA 2030		NA 7 Mpax
	Approches 21 désaxées	ILS 21	Piste actuelle
LDEN 50	57900	71100	71100
LDEN 55	10500	18300	18100
LDEN 62	1100	1300	1000

Source : présentation de l'étude DGAC sur les nuisances sonores-28 octobre 2013.

De même, dans le rapport de la mission d'information du Sénat portée par Didier Mandelli en 2023, les données transmises par la DGAC faisaient état « au total, de 126 500 habitants aujourd'hui touchés par des nuisances sonores significatives correspondant à des pics de bruit atteignant 65 dB engendrées par l'activité de l'aéroport ». Le rapport indique également que « selon le Plan de Prévention du Bruit dans l'Environnement , à partir de la situation de référence de 2019, 8 570 personnes vivent dans des habitations soumises à un niveau Lden supérieur ou égal à 55 décibels. Parmi ces personnes, 2 820 seraient soumises à une forte gêne. 17 établissements d'enseignement et 8 établissements médico-sociaux sont également situés dans cette zone ».

Alors que les programmes urbains se développent comme par exemple sur la Zac des Isles, de même que sur l'île de Nantes, il serait souhaitable que l'Etat précise, en lien avec la ville et la métropole, les

*Association des Ailes pour l'Ouest, 1 rue Françoise Sagan, 44.800 Saint-Herblain
desailespourlouest.fr / desailespourlouest@gmail.com*

zones constructibles et le cas échéant les programmes d'accueil prévu afin de déterminer les populations futures impactées par le PEB.

L'association invite donc l'Etat à préciser le nombre de personnes impactées au sein de chaque zone B C et D, d'autant que le dossier de consultation annonce un bruit de 71,2DB pour un A320 au décollage et de 64,2 pour un A320 néo, ce qui reste au-delà des 62 DB délimitant la zone B et à fortiori des 50 DB délimitant la zone D.

2. L'évolution démographique

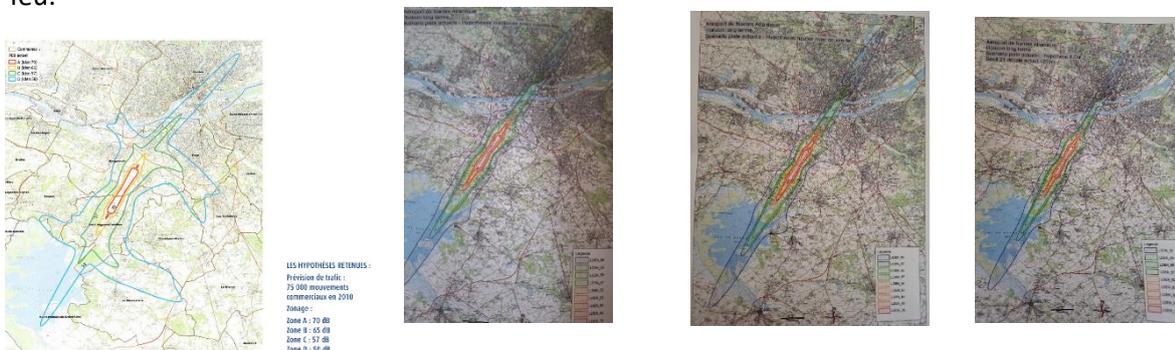
Le dossier de concertation ne fait état d'aucune analyse de l'évolution démographique de la métropole nantaise dans les prochaines années, ni de la Région des Pays de la Loire ou de la Région Bretagne. Or, la ville de Nantes a gagné environ 3800 habitants par an entre 2014 et 2020 soit une croissance annuelle de 1,2% et la métropole 9000 nouveaux habitants soit une croissance de 1,4% /an. Il en est de même pour les communes de Bouguenais ou Rezé particulièrement impactées par l'activité de l'aéroport. Or, selon l'INSEE, la métropole nantaise devrait accueillir 70.000 ménages supplémentaires d'ici 2040 et 4000 logements neufs/an sont annoncés à la construction (contre 6.000 prévus). De même les 2 régions Bretagne et Pays de la Loire doivent accueillir environ 1,5 million d'habitants supplémentaires dans les 20 prochaines années. Ces données démographiques mériteraient d'être intégrées et modélisées dans le dossier afin de donner une visibilité complète des prévisions démographiques sur la zone située dans le PEB.

3. La prise en compte de la double approche

Le dossier de consultation confirme que le guidage satellitaire dit RNP AR pour l'approche par le Nord sera mis en place progressivement à partir de 2027 avec une opérationnalité complète en 2033 et remplacera donc l'ILS inscrit dans la concertation de 2019. Il serait souhaitable que les compagnies donnent quelques orientations sur le rythme d'équipement de leur flotte car s'il n'y a pas d'ILS pour des avions encore non équipés de guidage satellitaire, on peut imaginer de nouveaux des détournements qui affectent grandement la qualité de services. Cela nécessite d'être précisé.

4. Des trajectoires au décollage qui ne doivent pas être minimisées.

La comparaison du PEB de 2004 et du porter à connaissance de 2022 montre une réduction drastique, voire même exceptionnelle, des fuseaux impactés particulièrement de la zone B. Cette évolution mérite d'être explicitée car elle ne peut se concevoir par le seul renouvellement des flottes, ni même le couvre-feu.



PEB 2004

Estimation PEB dossier de concertation 2019

5. Le nombre de passagers est à préciser

Alors que la concertation sur le réaménagement en 2019 tablait sur un trafic potentiel à 11,4 millions de passagers en 2040 pour 89.000 mouvements dans le cadre d'un scénario médian et 14,2 millions de passagers pour 111.000 mouvements dans le cadre d'un scénario haut, le dossier de concertation de 2025 n'affiche que le nombre de mouvements qui semble constituer désormais le critère majeur à prendre en compte. Pourquoi cette évolution qui étonnement prévoit en 2040 63.000 mouvements, c'est-à-dire le volume de 2019 avant la crise covid ? L'association appelle l'Etat à préciser les volumes de passagers attendus afin de l'apprécier au regard du nombre de mouvements. Par exemple sur la base d'un emport moyen de 180 passagers soit une hausse de près de 30% en 15 ans, pour 53.0000 mouvements en 2040, on arrive à près de 10 millions de passagers à Nantes-Atlantique. Cette donnée est importante car au-delà du nombre de mouvements, le nombre de passagers dimensionne le réaménagement de l'aéroport mais aussi ses accès déjà extrêmement contraints et problématiques que la future halte-ferroviaire ne sera pas en mesure de résoudre.