

Consultation publique sur le nouveau Plan d'exposition au bruit (PEB)

Cahier d'acteur de l'association Trentemoult Villages

22 septembre 2025

L'association Trentemoult Villages s'est donné pour but de faire circuler l'information entre les pouvoirs publics et les citoyens, construire la concertation, permettre aux habitants d'être acteurs du développement de Trentemoult les Isles et préserver et promouvoir le caractère du quartier-village. Situé sous le trafic aérien lié à l'activité de l'aéroport Nantes Atlantique, ce quartier de Trentemoult-Les Isles est particulièrement concerné par les pollutions sonores et environnementales générées par les atterrissages et décollages des avions et très inquiet par cette révision du PEB.

Les riverains soumis à ces pollutions assistent, impuissants, non seulement à la dégradation de leur qualité de vie, mais aussi à la disparition de tout un écosystème, lié à l'accélération des bouleversements climatiques. Le Lac de Grandlieu notamment, situé à quelques kilomètres du village, est victime d'une catastrophe écologique dont les experts s'accordent à dire qu'elle est la conséquence de diverses pollutions, du botulisme qui frappe les oiseaux, mais aussi -surtout- de l'augmentation de la chaleur de l'eau liée au changement climatique, lui-même lié aux émissions de CO2 d'origine humaine.

Ce fait scientifiquement formel (GIEC, 6ème rapport, 2021-2022), devrait conditionner aujourd'hui chacune des décisions publiques afin de limiter au maximum les émissions de gaz à effet de serre, respecter les accords de Paris et contenir cette évolution climatique. Il semble insensé aujourd'hui de constater que les émissions liées au trafic aérien (4 % du volume global d'émissions de CO2) atteindront 22 % de ces émissions mortifères, à l'horizon 2050. Soit une augmentation de 2,7° en France métropolitaine. Ce qui -rappelons-le s'il en est besoin- que cette augmentation de température signifiera un effondrement des rendements agricoles, une mortalité humaine accrue, un effondrement de la biodiversité et des conditions de vie aujourd'hui presque inimaginables.

Les préconisations du Rapport sénatorial d'information au nom de la commission de l'aménagement du territoire et du développement durable sur les nuisances sonores causées par les transports du 25 juin 2025

Aujourd'hui, à l'occasion de cette révision du PEB, les pouvoirs publics **ont le pouvoir d'influencer** des décisions, de fixer des limites au trafic aérien et par conséquent de limiter ces émissions de CO2 qui, demain, vont handicaper non seulement l'économie du pays, mais d'une manière générale, les modalités de vie pour une majorité de la population.

Vous avez ce pouvoir de suivre les préconisations du Rapport sénatorial d'information au nom de la commission de l'aménagement du territoire et du développement durable sur les nuisances sonores causées par les transports du 25 juin 2025 et de limiter l'expansion du trafic aérien de Nantes

Atlantique, contradictoire avec les recommandations de l'Organisation mondiale de la santé (OMS), la santé et le bien-être des riverains de l'aéroport.

Dans ce même rapport, l'union française contre les nuisances des aéronefs (UFCNA) rappelle les problèmes de santé liés au manque de sommeil et que **8h de sommeil sont indispensables** pour les adultes, mais encore plus pour les enfants et adolescents.

Nous reprendrons donc à notre compte les propositions de ce rapport sénatorial, qui demande une meilleure protection des riverains contre le bruit aérien.

Ce rapport demande notamment :

- Que soient mis en cohérence les seuils réglementaires de niveaux de bruit des transports par référence aux seuils de l'OMS,
- Que l'élaboration du Plan de prévention du bruit dans l'environnement (PPBE) soit rationalisée sur un même territoire afin d'en faire un outil stratégique de réduction du bruit et non un simple outil de reporting européen
- Que le couvre-feu en vigueur soit renforcé

Et ce dès que possible.

Pour ce qui est d'imaginer les moyens de lutte contre le bruit aérien, nous demandons :

1. De **voir imposer une limitation du nombre d'avions au décollage et à l'atterrissage de Nantes Atlantique** afin de garantir de réelles plages de silence aux populations concernées par le bruit
 - a. Nous mettons sérieusement en doute les projections techno-solutionnistes présentées par la DGAC pour remédier au bruit des avions. Nous souhaitons que les acteurs de la révision du Plan d'exposition au bruit tiennent compte du **travail accompli** par les habitants, les élus et services techniques de la Ville de Rezé et les chercheurs de l'Université Gustave Eiffel et d'Agro-Campus Angers **dans le cadre de Sonorezé, en tant qu'expert**. Sonorezé a souligné les aspects contre-intuitifs et complexes de la perception du bruit par l'oreille humaine et qu'une diminution du nombre de vols est infiniment plus impactante qu'une diminution du bruit de chaque avion. En effet, une réduction du bruit des avions de 3dB est à peine perceptible, alors que diviser par deux le nombre de survols, ce qui correspond également à 3dB, réduirait considérablement la gêne.
 - b. La nouvelle trajectoire proposée aura pour conséquence une **réelle augmentation des populations impactées par les nuisances sonores** (Source : modélisations DGAC près de 140.000 habitants/Métropole victimes de nuisances supérieures à 65 décibels et ce 25 fois/jour et 14 000 nouveaux habitants impactés par ces nuisances).
2. **Supprimer totalement les lignes aériennes intérieures** vers Paris ou Toulouse par exemple, qui peuvent être aisément remplacées par le train et ce sans limitation de temps de trajet

3. Toujours en nous appuyant sur les recommandations de la commission sénatoriale- **d'imposer un couvre-feu de 21h à 7h du matin**. Celle-ci insiste sur le fait que « *des mesures supplémentaires, incluant un renforcement du couvre-feu en vigueur, sont nécessaires concernant l'aéroport de Nantes Atlantique* ».
4. **Imposer des amendes réellement dissuasives** aux compagnies aériennes qui ne respecteraient pas ce couvre-feu (hors vols sanitaires bien évidemment).
 - a. En cela, nous reprenons encore les termes du rapport sénatorial : « (...) *il serait pertinent de doubler le montant du plafond des amendes infligées par l'Acnusa, (...) ce doublement éviterait que les compagnies aériennes envisagent ces sanctions comme de simples données intégrées dans leur modèle économique* ».
5. **Prendre en charge intégralement les travaux d'insonorisation des riverains impactés** par le bruit des avions, y compris pour ceux se situant dans la zone des 45 dBA.
6. **Réaliser un questionnaire et effectuer une large « enquête de gêne »** auprès des habitants impactés par le bruit des avions et cela même en-deçà de la zone minimale de 55 dBA actuelle. Cela permettrait d'affiner l'état des lieux et 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.

En conclusion, nous attirons votre attention sur le fait que l'expérience **Sonorezé** a démontré que **les habitants avaient la maturité pour intégrer une discussion constructive, si cette dernière est bien posée**. Ce qui confirme les résultats d'autres recherches, dont le projet européen ANIMA.