

AVIS SUR LA RÉVISION DU PLAN D'EXPOSITION AU BRUIT (PEB) AÉROPORT DE NANTES ATLANTIQUE

Le bruit généré par les avions constitue une source de nuisance importante pour les riverains des aérodromes et un risque pour la santé des habitants survolés. Ces nuisances sont classées comme pollution par le Conseil National du Bruit.

Pour prévenir ces nuisances dans les zones concernées, la loi du 11 juillet 1985 a instauré le Plan d'Exposition au Bruit (PEB). Cet outil d'urbanisme permet de prévenir les conflits d'usage entre développement urbain et activité aéroportuaire. En encadrant le droit à construire autour des aérodromes en fonction des niveaux d'exposition au bruit, le Plan d'Exposition au Bruit (PEB) vise à éviter l'implantation de nouveaux logements ou équipements sensibles dans des zones où les nuisances sonores sont, ou seront à l'avenir, significatives. Ce plan est complété, selon les directives européennes, d'outils tels que les Cartes Stratégiques de Bruit (CSB) et Plan de Protection du Bruit dans l'Environnement (PPBE).

Le Plan d'Exposition au Bruit (PEB) est établi par l'État, représenté par Monsieur le Préfet en lien avec la Direction générale de l'aviation civile (DGAC) et les collectivités concernées. Il est **obligatoire pour les aérodromes accueillant un volume de trafic important** dont les nuisances acoustiques justifient un encadrement de l'urbanisation future.

Le Plan d'Exposition au Bruit (PEB) comprend deux documents techniques complémentaires :

- **un rapport de présentation** qui précise les objectifs poursuivis par le Plan d'Exposition au Bruit (PEB) et présente notamment les hypothèses de trafic qui sous-tendent son élaboration ainsi que ses incidences potentielles sur l'environnement,
- **une carte**, à l'échelle 1 /25 000, sur laquelle sont identifiées différentes zones classées en fonction de l'intensité décroissante du bruit selon la valeur d'indice Lden.

Le calcul de l'indice Lden autour d'un aéroport permet de tracer des courbes {en reliant les points avec un même indice Lden} qui délimitent les quatre zones suivantes :

- **la zone de bruit fort A** est la zone comprise à l'intérieur de la courbe d'indice Lden 70,
- la zone de bruit fort **B** est la zone comprise entre la courbe d'indice Lden 70 et la courbe d'indice Lden choisie entre 65 et 62,
- la **zone C de bruit modéré** est la zone comprise entre la limite extérieure de la zone B et la courbe correspondant à une valeur de l'indice Lden choisie entre 57 et 55,
- la **zone D** est la zone comprise entre la limite extérieure de la zone C et la courbe d'indice Lden 50 - zone obligatoire pour les seuls aérodromes relevant du champ de l'article L. 6360-1 du code des transports.

A chaque zone, correspondent des servitudes d'urbanisme particulières (limitation voire interdiction de construction d'habitation ou d'équipements publics).

Les indices Lden (Level Day-evening-night) représentent le niveau d'exposition totale au bruit. Ils résultent d'un calcul pondéré qui prend en compte des niveaux sonores moyens sur une année pour chacune des trois périodes jour, soir, nuit. Ils ne font hélas pas ressortir les événements sonores les plus bruyants.

Concernant la plateforme aéroportuaire de Nantes Atlantique, le Plan d'Exposition au Bruit (PEB) actuel date de septembre 2004. Il a remplacé le premier Plan d'Exposition au Bruit (PEB) de l'aéroport, établi en 1993 et reposait sur les hypothèses de développement du trafic et de la flotte alors en vigueur, dans un contexte marqué par le projet de transfert de l'aéroport vers le site de Notre-Dame-des-Landes.

Après la décision d'abandon du contrat en cours pour la partie création de Notre-Dame-des-Landes et à l'issue de la concertation menée de mai à juillet 2019, l'élaboration d'une nouvelle carte de bruit intégrant les engagements de l'État s'est avérée nécessaire.

En octobre 2021, le préfet a porté à la connaissance (PAC) des communes concernées cette nouvelle carte. Elle intègre les caractéristiques du projet de réaménagement de l'aéroport, avec notamment la mise en place d'un couvre-feu, le décalage des seuils d'atterrissage des avions en pistes 03 & 21 et la trajectoire en double approche pour les atterrissages par le nord (21).

Depuis 2021, les communes se réfèrent désormais à la fois au Plan d'Exposition au Bruit (PEB) en vigueur et à la nouvelle carte pour l'instruction des autorisations d'urbanisme.

Ce Porter à Connaissance (PAC), comme le Plan d'Exposition au Bruit (PEB) de 2004 sont désormais obsolètes du fait de : **L'évolution du trafic.**

Le Plan d'Exposition au Bruit (PEB) de 2004 repose sur des hypothèses de trafic et une composition de flotte qui ne correspondent plus à la situation actuelle ni aux perspectives de moyen et long terme.

L'évolution des trajectoires

Depuis 2004, certaines trajectoires ont été modifiées en raison d'évolutions techniques ou de nouvelles règles imposées à l'échelle nationale ou européenne.

Le Préfet a donc pris la décision le 21 mars 2025 de réviser le Plan d'Exposition au Bruit (PEB). Il a saisi la Commission Nationale du Débat Public et organisé une concertation préalable du 23 juin au 25 septembre 2025 (interrompue entre le 16 juillet et le 15 août).

Cette concertation permettra la réalisation d'un avant-projet qui sera soumis à la Commission Consultative de l'Environnement (CCE), notamment concernant les indices Lden des zones B et C, en novembre 2025. L'approbation du Plan d'Exposition au Bruit (PEB) est prévue pour début 2027 après avis des différentes instances et collectivités et une enquête publique.

Concernant la commune de Pont Saint Martin, la courbe de bruit du Plan d'Exposition au Bruit (PEB) 2025 de la zone D englobe davantage le cœur du village du Champsiome alors qu'elle intégrait uniquement la rue du Moulin Rouge dans la partie inférieure de la zone D du Plan d'Exposition au Bruit (PEB) 2004. Cette évolution matérialise clairement un survol plus important des aéronefs sur le village du Champsiome lié à un virage nord /Est plus prononcé.

Si la vocation du Plan d'Exposition au Bruit (PEB) est bien de protéger les populations en modifiant le droit des sols pour ne pas exposer davantage de populations aux nuisances sonores, il est nécessaire et impératif de choisir préalablement les meilleures trajectoires pour éviter d'augmenter les nuisances sur les populations.

Aussi, bien que le renouvellement des flottes, intégré dans les hypothèses de modélisation des impacts, plaide vers la diminution du bruit subi, il apparaît clairement dans le nouveau Plan d'Exposition au Bruit (PEB) 2025 une augmentation de la nuisance pour les habitants du secteur élargi du Champsiome.

Considérant que la seule vraie variable d'ajustement permettant de protéger de manière très significative la santé des populations est la diminution du trafic, il est inenvisageable pour nos populations d'accepter une évolution du trafic à hauteur de 9% entre 2027 et 2033 et de 8% supplémentaire entre 2033 et 2040.

A noter que les prévisions 2025 à hauteur de 65 594 mouvements sont très inférieures aux 80 000 mouvements estimés dans le porter à connaissance de 2021. Elles interrogent donc la crédibilité du Plan d'Exposition au Bruit (PEB) proposé. Le bruit étant corrélé au nombre d'aéronefs et ce malgré l'évolution de l'emport.

La localisation singulière de cette plateforme aéroportuaire urbaine doit être prise en compte et le trafic régulé afin d'être proportionné aux nuisances générées.

La protection de la santé des riverains doit être prioritaire ; les indices souhaités pour chaque zone doivent être les plus protecteurs :

- Zone A : supérieure ou égale à 70 Lden.
- Zone B: 62-70 Lden
- Zone C : 55-62 Lden
- Zone D : 50-55 Lden

D'autres indicateurs doivent aussi être mobilisés pour mesurer plus finement la réalité des nuisances ressenties et vécues par les habitants exposés, et notamment les indicateurs de puissance acoustique. Par ailleurs, l'**OMS** préconise de retenir un Lden 45 en enveloppe de protection maximale.

Une délibération sera prise en ce sens lors du conseil municipal du 25 septembre 2025 afin d'approuver l'avis déposé par le maire de Pont Saint Martin dans le cadre de la concertation relative au Plan d'Exposition au Bruit (PEB) plus protecteur pour les populations et notamment celles du village du Champsiome et de ses alentours :

1. en traduisant la notion de nuisance sonore en pollution sonore selon le classement du conseil National du Bruit,
2. en retenant les indices les plus protecteurs pour les zones B (62) & C (55),
3. en allant au-delà de la réglementation pour retenir la valeur Lden 45 en limite externe de la zone D selon les recommandations de l'OMS,
4. en élaborant des cartes de bruit jour/soir/nuit, court, moyen, long terme, par saison aéronautique été/hiver pour mieux identifier et objectiver les nuisances,
5. en limitant l'évolution du nombre de mouvements pour tenir compte de la réalité de la localisation périurbaine de l'infrastructure,
6. en diminuant le nombre de mouvements pour tenir compte de l'accessibilité viaire très contrainte et totalement à saturation,
7. en limitant l'impact du survol des habitants du Champsiome par un choix de trajectoires plus éloignées au nord du village en les superposant au-dessus du périphérique puis sur le couloir situé entre le Champsiome et le Bourg des Sorinières.