

Une révision du Plan d'Exposition au Bruit (PEB) de l'aéroport de Nantes Atlantique est engagée par la Préfecture de la Loire Atlantique, avec l'appui des services de l'Etat. Le PEB actuellement en vigueur date de 2004 et nécessite donc un travail de **révision en profondeur** en concertation avec les différents acteurs du territoire.

L'association **VESAGL** (Vivre Ensemble à St Aignan de Grand Lieu) se saisit donc de cette occasion pour défendre la qualité de vie des habitants en formulant les remarques suivantes :

1. Il est d'abord impératif de traduire dans le nouveau PEB la notion de nuisance en **pollution sonore**, les personnes exposées pleinement perdant statistiquement au moins 3 années de vie en bonne santé comme le précise les études menées par Bruitparif.
2. Les cartes stratégiques de bruits stratégiques (CSB) incluses dans ce nouveau PEB doivent intégrer des projections portant **sur des indicateurs complémentaires pour produire une information juste, complète, du public et des décideurs**. La modélisation des zones de bruit devraient reprendre les indicateurs recommandés par l'**Organisation Mondiale de la Santé (OMS)** qui définit des seuils de bruit considérés comme une forte gêne > 45 dB Lden et de fortes perturbations du sommeil >40 dB Ln la nuit.

Pour rappel, les premiers seuils considérés par les CSB sont supérieurs à 55 dB Lden. A minima il est impératif que l'on retienne en journée les indices **les plus protecteurs de 62 db en zone B et de 55 db en zone C**. De même cette modélisation des zones devrait tenir compte de la saisonnalité du trafic et non se référer au seul choix d'une journée type dans l'année. Il est en effet constaté une différence notable des pollutions sonores selon la période considérée (ampleur du trafic et répartition des vols en fonction de la météo)

3. Le trafic commercial (voyageurs et fret) doit être organisé **dans l'enveloppe Nord-Sud des cartes stratégiques de bruits du PEB de 2004**, afin de ne pas affecter davantage le centre-bourg de la commune, en le rendant entièrement inconstructible.

Les schémas théoriques de l'Organisation de l'Aviation civile internationale (OACI) de prise de mesures des marges acoustiques ne sont pas transposables directement au regard de la localisation urbaine de la plateforme, il est nécessaire d'adopter un indicateur qui mesure véritablement les puissances acoustiques auxquelles les **populations sont réellement exposées**.

Son accessibilité routière et ferrée est très contrainte et saturée, elle **limite** logiquement et inévitablement le nombre de voyageurs visés.

Enfin, le volume du trafic doit être organisé de telle sorte de le contenir à court/moyen terme, ainsi que les pollutions sur les populations qui en résultent. Le trafic **doit être régulé sur Nantes Atlantique** qui ne devra jamais remplacer le projet régional de développement aéroportuaire prévu à Notre Dame des Landes. Les postes avions devront être limités et les capacités d'accueils de l'aérogare ne devront pas pouvoir répondre à **plus de 56 000 mouvements annuels**, seuil critique d'acceptabilité de l'aire urbaine très peuplée survolée à basse et très basse altitude (120 000 habitants au total).