



Consultation publique sur le nouveau PEB

Cahier d'acteur de la ville de Rezé

Commune riveraine de l'aéroport Nantes Atlantique, Rezé est directement et fortement exposée aux pollutions sonore et atmosphérique provoquées par le trafic aérien. La dernière campagne de mesure de bruit a révélé une moyenne de 65 survols d'avions par jour, dont 20% d'entre eux avant 7h le matin et après 22h le soir, soit des horaires particulièrement nuisibles à la santé. Le projet participatif SonoRezé a confirmé l'ampleur de ce phénomène : 5000 Rézen.ne.s seraient très gênés par le bruit aérien au quotidien. Ce sont ainsi en moyenne 300 années de vie en bonne santé perdues chaque année pour les habitants de la ville du fait de ces nuisances.

Le survol des avions pose donc un véritable problème de santé publique, sur lequel les élus de la ville de Rezé n'ont cessé d'alerter, et auquel ils demandent continuellement à l'Etat de répondre. Le Plan d'Exposition au Bruit (PEB) est un levier réglementaire qui contribue à protéger les populations dans la mesure où il contraint la production de logements dans des zones fortement impactées par le bruit aérien. Sa mise à jour apparaît, à ce titre, indispensable, mais nécessite la prise en compte d'hypothèses réalistes et conformes aux enjeux territoriaux. **Nous craignons que le cadre posé pour la révision du PEB ne légitime et n'ancre dans le temps un projet de développement de Nantes Atlantique contradictoire avec la santé et le bien-être de ses habitants.**

Nos craintes et insatisfactions sur le contenu et les contours de cette procédure ont déjà été partagées au préfet par le biais d'un courrier signé des 24 maires de la métropole. Nous souhaitons profiter de la consultation publique sur le PEB pour réitérer nos attentes et exprimer nos profonds désaccords sur une démarche qui risque encore d'accroître la vulnérabilité des habitants de Rezé et des communes riveraines. **Notre premier point d'alerte porte sur les hypothèses retenues par la DGAC pour produire le futur PEB, qui ne sont ni réalistes, ni raisonnables et encore moins pertinentes pour le territoire.**

- Les perspectives de trafic sont en complet décalage avec les attentes des élus, exprimées à plusieurs reprises, et la capacité d'absorption d'un aéroport urbain comme celui de Nantes Atlantique. Nous n'acceptons pas de garder l'hypothèse d'un trafic aérien qui dépasserait 56.000 vols commerciaux.
- Les hypothèses d'évolution de la flotte aérienne ne nous conviennent pas pour deux raisons :
 - D'une part, celles-ci nous semblent très optimistes avec une flotte majoritairement constituée d'avions de dernière génération en 2033 (61/66%) et quasi exclusivement en 2040 (85-90%). Ces hypothèses devraient être plus pessimistes étant donné que cela ne repose que sur la politique volontariste des compagnies aériennes qui n'ont, jusqu'à présent, que rarement desservi Nantes Atlantique avec des avions de dernière génération (même la mise en place de la procédure RNP-AR ne garantit pas le renouvellement de ces flottes).
 - D'autre part, aucune donnée ne démontre dans les faits une réduction significative de la pollution sonore aérienne grâce à l'utilisation d'avions plus récents. Etant donné l'impact de cette hypothèse sur la réduction théorique du bruit aérien, il nous apparaît essentiel de démontrer concrètement (par des mesures réelles) la réduction effective du bruit associée à l'utilisation d'avions plus performants.

Nous souhaitons également nous saisir de cette consultation publique pour **alerter sur le décalage entre la retranscription du bruit aérien telle que présentée dans le PEB et la réalité du bruit entendu et ressenti par les habitants de nos villes**. Il apparaît complètement insensé de prendre pour acquis qu'une augmentation de 19,50% du trafic aérien entre 2023 et 2030 conduirait à une réduction du bruit dans les mêmes proportions (comme l'indique le PPBE). Nous demandons donc aux services de l'Etat de donner les moyens aux élus du territoire de prendre des décisions éclairées pour l'aménagement du territoire, en complétant le cadre réglementaire du PEB par d'autres cartes alternatives qui permettraient d'apprécier plus finement l'environnement sonore des zones survolées. Deux types de carte pourraient utilement être produites par la DGAC :

- Il serait utile de présenter plusieurs cartes d'impact du bruit aérien en utilisant des hypothèses basses, moyennes et hautes en termes de trafic et de typologie d'aéronefs plutôt que de présenter une seule carte basée sur une seule hypothèse, dont la probabilité de réalisation n'est que faible. Cela permettrait de fiabiliser le modèle et d'apporter un éclairage utile à la décision publique.
- Il apparaît également impératif de produire des cartes alternatives qui utilisent d'autres indicateurs que le Lden, qui vient lisser artificiellement les nuisances sonores. Ces cartes pourraient utiliser des indicateurs qui permettraient de donner à voir la fréquence de survol des avions (comme l'indicateur « Number Above » qui montre le nombre d'événements supérieurs à un certain niveau de décibel) ou les pics de pollution sonore avec un indicateur comme le LAmax.

Sans revêtir le même caractère contraignant, la production de ces cartes alternatives permettrait d'éclairer utilement les décisions concernant l'aménagement du territoire.

Nous sommes également inquiets de l'impact du décalage vers le nord-ouest de la trajectoire d'atterrissage face au sud. Non seulement, cette nouvelle trajectoire va conduire à augmenter le nombre de personnes affectées par le bruit aérien à terme, mais ce changement va démultiplier le nombre de personnes survolées pendant 6 ans, pendant la phase de transition allant de 2026 à 2032, pendant laquelle les avions emprunteront la trajectoire actuelle et la nouvelle trajectoire. Nous demandons à ce que les nouvelles personnes affectées par le bruit aérien, mais habitant en dehors du Plan de Gêne Sonore (PGS) bénéficient d'un accompagnement de l'Etat pour insonoriser leur logement et prétendre, selon un principe d'égalité de traitement, aux mêmes droits que les habitants vivant sous la trajectoire depuis plus longtemps. Une partie de Trentemoult pourrait se trouver, par exemple, en zone D, alors que ce quartier ne se trouve pas dans les limites du PGS. En l'absence d'évolution de ce dernier document, il apparaît opportun de penser un dispositif ad hoc pour répondre aux besoins des populations les plus affectées par le bruit aérien.