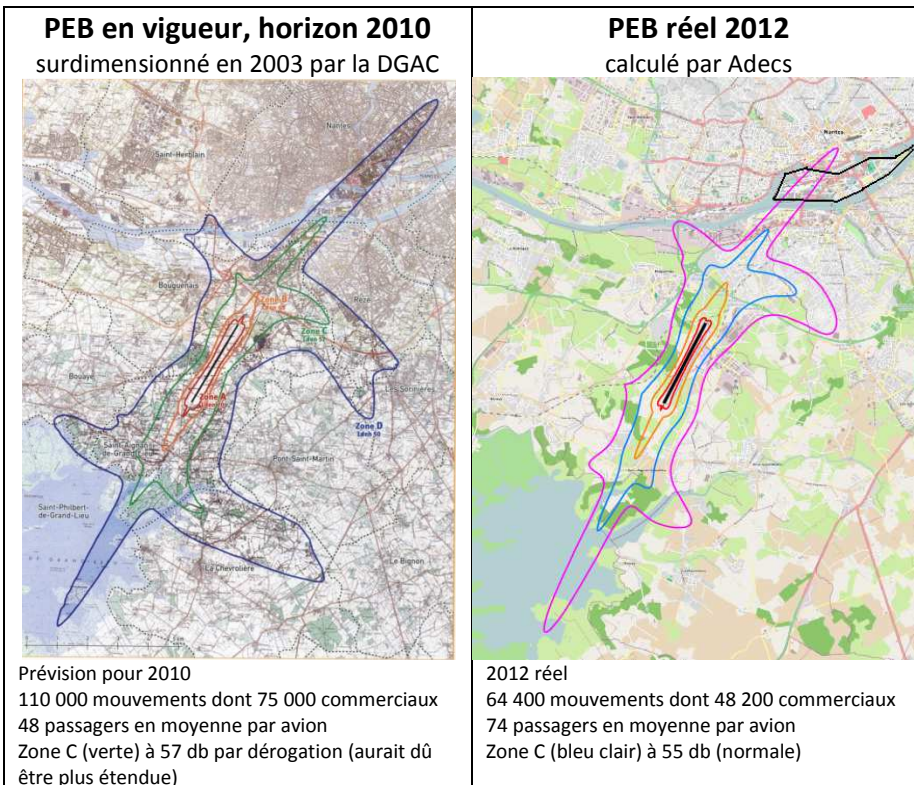


**Il est faux de dire qu'aujourd'hui 42 000 personnes subissent fortement les nuisances sonores de Nantes Atlantique. La réalité : environ 4000 personnes, qui sont dans le plan de gêne sonore et bénéficient d'une aide financière à l'insonorisation.**

Autour des aéroports, il y a trois outils de mesures et de contraintes sur le bruit : le PEB, le PGS et l'exposition au bruit.

**Le PEB, Plan d'Exposition au Bruit :** document administratif calculé en prospective de trafic pour établir des **contraintes d'urbanisation**. Il délimite 4 zones emboîtées : A, la plus proche de la piste (pas d'habitation autorisée), B (pas d'agrandissement des habitations existantes), C (pas de nouvelles habitations) et D (information sur le fait d'être dans une zone concernée par le bruit des avions).

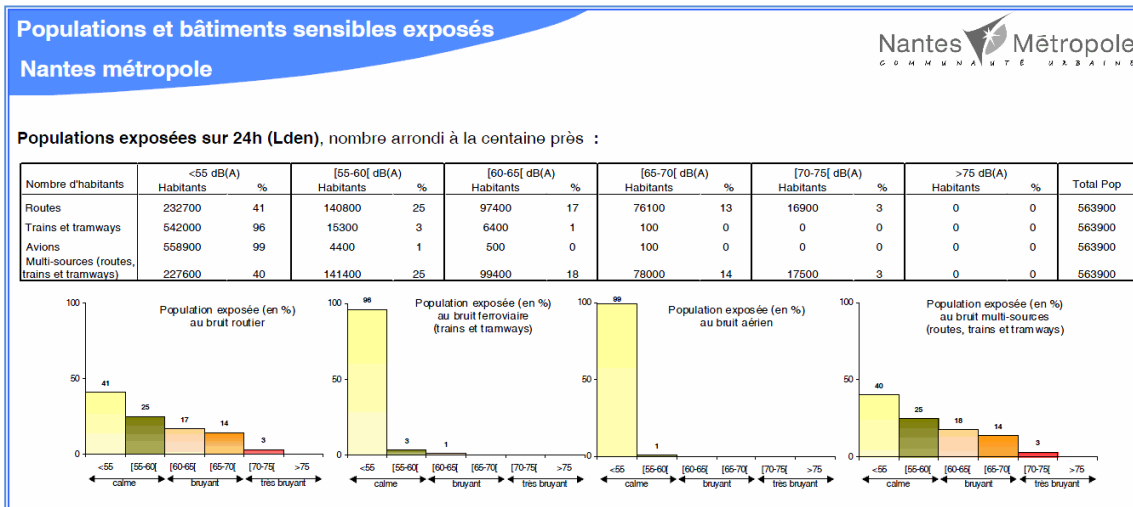
Celui qui est en vigueur sur Nantes a été calculé en 2003 et s'applique depuis 2004. Il a été surdimensionné comme le montre la vérification faite par le cabinet Adecs pour le Cédpa avec les chiffres réels de 2012.



Le chiffre souvent affiché de 42 000 personnes touchées par le bruit aujourd'hui découle de la zone D du PEB actuel **surdimensionné** : calculé sur l'hypothèse de 110 000 mouvements, il y en a actuellement la moitié.

**Le PGS, Plan de gêne sonore :** document qui est établi à partir des données de trafic observé, des mesures de bruit à une date donnée. De ce plan, découlent des **aides financières à l'insonorisation des logements. Elles concernent 1750 logements (soit environ 4000 personnes)** autour de Nantes Atlantique ; elles sont en grande partie réalisées et beaucoup moins coûteuses que le projet. En comparaison, à Toulouse le PGS concerne 20 200 logements (environ 46 500 personnes).

Les avions étant moins bruyants et certaines trajectoires ayant semble-t-il été légèrement modifiées, il serait utile de le calculer de nouveau. L'Etat s'y refuse.

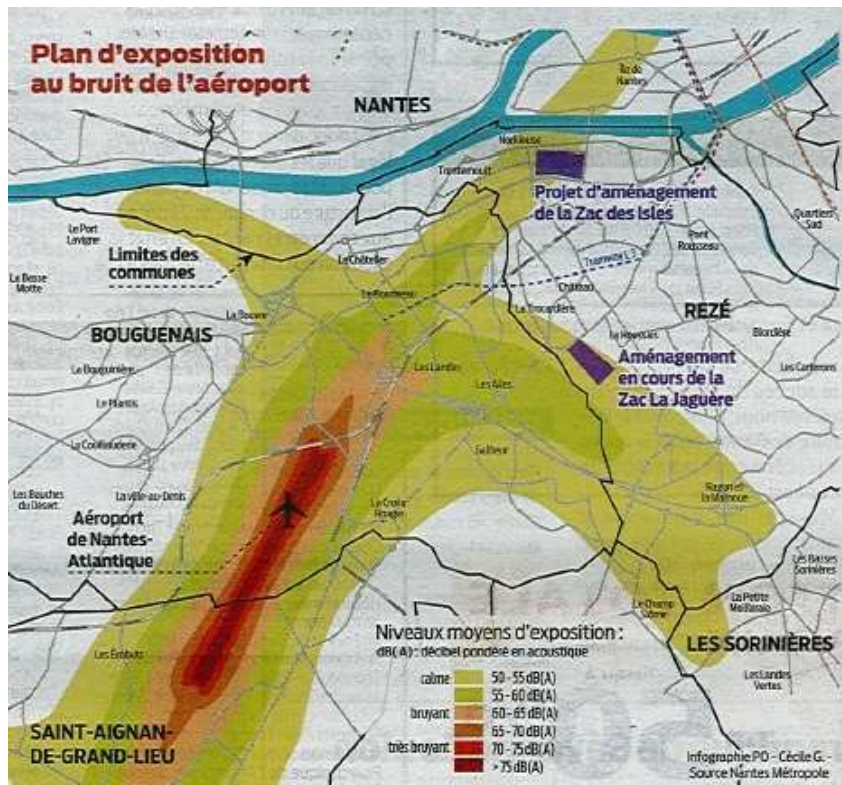


**L'exposition au bruit :** on trouve des cartes et des graphiques sur le site de Nantes métropole. **Le bruit sur la métropole nantaise est largement lié à d'autres causes que l'avion** comme le montre le graphique ci-contre, établi en 2008 : 1% de la population de

Nantes métropole (**5600 personnes**) est exposée au bruit aérien entre 55 et 60 db. Le reste de la population est exposé à un bruit de moins de 55 db. Par ailleurs, 60 % de la population est exposée à un bruit routier de 55db ou plus, et 16 900 personnes à un bruit routier de 70 db et plus (3 % de la population). Nantes métropole refuse également de mettre ses cartes et graphiques à jour.

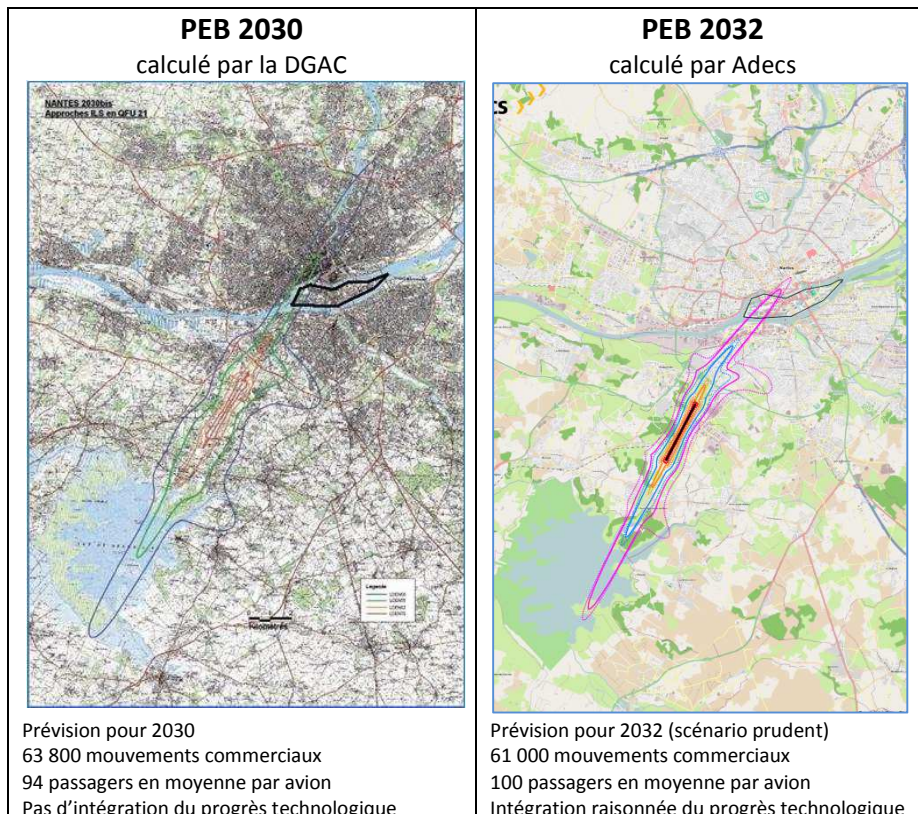
La carte de l'exposition au bruit autour de Nantes Atlantique en 2008 montre qu'un PEB qui serait établi sur le trafic actuel permettrait l'urbanisation sur le nord de Rezé (Zac des îles) ;

C'est totalement abusif de dire qu'aujourd'hui 42 000 personnes subissent les nuisances sonores de NA



Le titre de cette carte, publiée par Presse Océan, est abusif, il s'agit de la carte d'exposition au bruit que l'on trouve sur le site de Nantes métropole (élaborée selon les directives de l'Union européenne) et non pas du PEB.

Et à l'avenir ? Si NDL ne se fait pas et que l'on conserve Nantes Atlantique comme nous le demandons, quel serait le bruit ? La commission du dialogue de 2012-2013 a demandé des calculs prévisionnels de PEB sur Nantes Atlantique à horizons lointains.



Les résultats des calculs de la DGAC et d'Adecs sont très différents en dépit d'un même nombre de passagers (6 millions, hypothèse du contrat Vinci-Etat) et d'un même logiciel.

La DGAC a choisi de ne pas intégrer le progrès technique des nouveaux appareils, plus silencieux, alors qu'ils auront 15 ans en 2030. Elle a par ailleurs considéré que l'emport évoluerait peu (94 en 2030) alors qu'il est de 89 en 2014 (et déjà de 95 à Bordeaux).

L'ensemble de ces hypothèses conduit à des zones de PEB de la DGAC trois fois trop grandes.

L'Etat n'a pas voulu poursuivre la confrontation des études. **Nous demandons une expertise indépendante (réellement) pour y voir clair.**

Bien sûr, il y aurait à Notre Dame des Landes moins de personnes subissant les gênes sonores puisque c'est une zone rurale. Mais on peut faire remarquer :

- Il n'y a pas de mouvement des riverains actuels voulant se débarrasser de l'aéroport. Leur demande est l'arrêt des vols de nuit (23h-6h) et elle devrait être entendue ; cela se fait ailleurs.
- Le bruit d'un avion passe davantage inaperçu en ville, il a lieu sur un temps bref qui élève peu le fond sonore déjà élevé.
- Un aéroport attire des activités et des logements si le trafic se développe. Il n'y avait rien autour de Roissy CDG avant 1974.

Voir aussi fiche 03 Bruit