

Le bruit est évoqué pour justifier le transfert de l'aéroport actuel à Nantes Atlantique, il serait devenu insupportable pour les Nantais. Certes les avions sont bruyants et les populations des communes riveraines subissent des nuisances (guère les Nantais). Ces nuisances sonores ont néanmoins régressé, la Direction générale de l'aviation civile l'affirme mais à Nantes, elle le cache. Elles vont continuer à régresser, d'autant qu'il existe des solutions pour les réduire davantage, non mises en œuvre aujourd'hui à Nantes, notamment l'arrêt des vols de nuit et de nouvelles trajectoires.

**Le bruit impacte moins d'habitants à Nantes qu'à Toulouse où l'Etat a renoncé à transférer l'aéroport.**

Les plans de gêne sonore établis pour chaque aéroport donnent le nombre de logements directement impactés, pouvant bénéficier d'aides à l'insonorisation :

Nantes-Atlantique : 1 750 logements (environ 5 000 personnes)  
Toulouse : 20 200 logements (environ 56 000 personnes)

### Le bruit aérien diminue

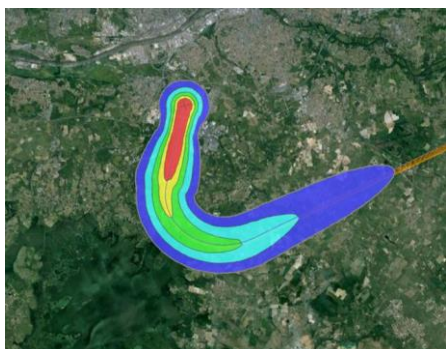
Les avions sont de moins en moins bruyants. Les plus anciens, les plus bruyants, sont retirés au fur et à mesure du renouvellement des flottes. On remplit davantage les avions. Le nombre de voyageurs augmente mais pas la nuisance sonore ! La Direction générale de l'Aviation Civile l'a affirmé lors d'un colloque de novembre 2015 à l'École nationale de l'aviation civile (ENAC)<sup>1</sup>. Cela concerne Nantes Atlantique comme tous les grands aéroports. Autour de l'aéroport d'Heathrow, il y avait en 1998, 341 000 personnes dans le périmètre de 57 db ; en 2012, elles sont 243 000 alors qu'il y a 40 000 mouvements de plus et que l'habitat s'est densifié<sup>2</sup>.

**En 2003, la DGAC s'est trompée dans l'estimation du bruit autour de Nantes Atlantique** dans le calcul du Plan d'Exposition au Bruit (PEB).

**En 2013, la DGAC récidive dans les grandes largeurs** (voir fiche 02 – Personnes survolées). Pour répondre à la demande de la commission du dialogue d'estimer des plans d'exposition au bruit prévisionnels, la DGAC a choisi les hypothèses les plus lourdes pour faire croire à une augmentation future du bruit autour de Nantes Atlantique :

- Ignorer le progrès technique des appareils de nouvelle génération qui sont sur le marché depuis 2014 ;
- Gonfler le nombre de mouvements d'avions ;
- Modifier les trajectoires et l'utilisation de la piste de façon à ce que Nantes soit davantage survolée.

**Le progrès technique des avions est un facteur majeur de la réduction du bruit.** Le bruit des avions diminue de 50 % en moyenne chaque décennie depuis 1970. Les évolutions apportées par les récents appareils sont importantes.



Zones de bruit comparées d'un appareil actuel (carte de gauche) et d'un appareil doté d'un moteur nouvelle génération (carte de droite)

Noise Level	Area Reduction
65	66%
70	69%
75	75%
80	69%
85	68%
90	67%
95	71%
Average	69%

<sup>1</sup> Lien vers la vidéo

<sup>2</sup> SA Noise road map : <http://www.sustainableaviation.co.uk/road-maps/>

Le graphique britannique ci-contre présente le renouvellement de la flotte. La flotte actuelle (en rouge) va décliner en importance pour laisser progressivement la place à la nouvelle génération d'appareils (en bleu) à partir de 2015. En 2030, ces appareils constitueront environ la moitié du parc.

Le rapport du CGEDD (Commissariat général de l'environnement et du développement durable) demande **une tierce expertise** pour l'étude des zones de bruit sur Nantes. **Nous ajoutons : INDEPENDANTE.**

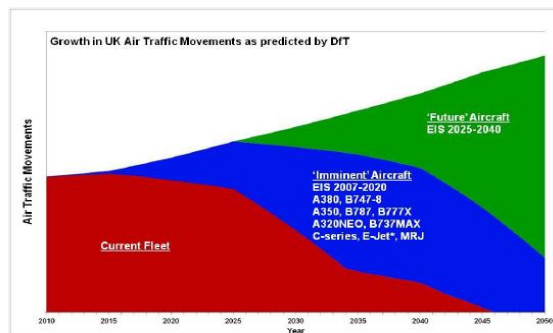
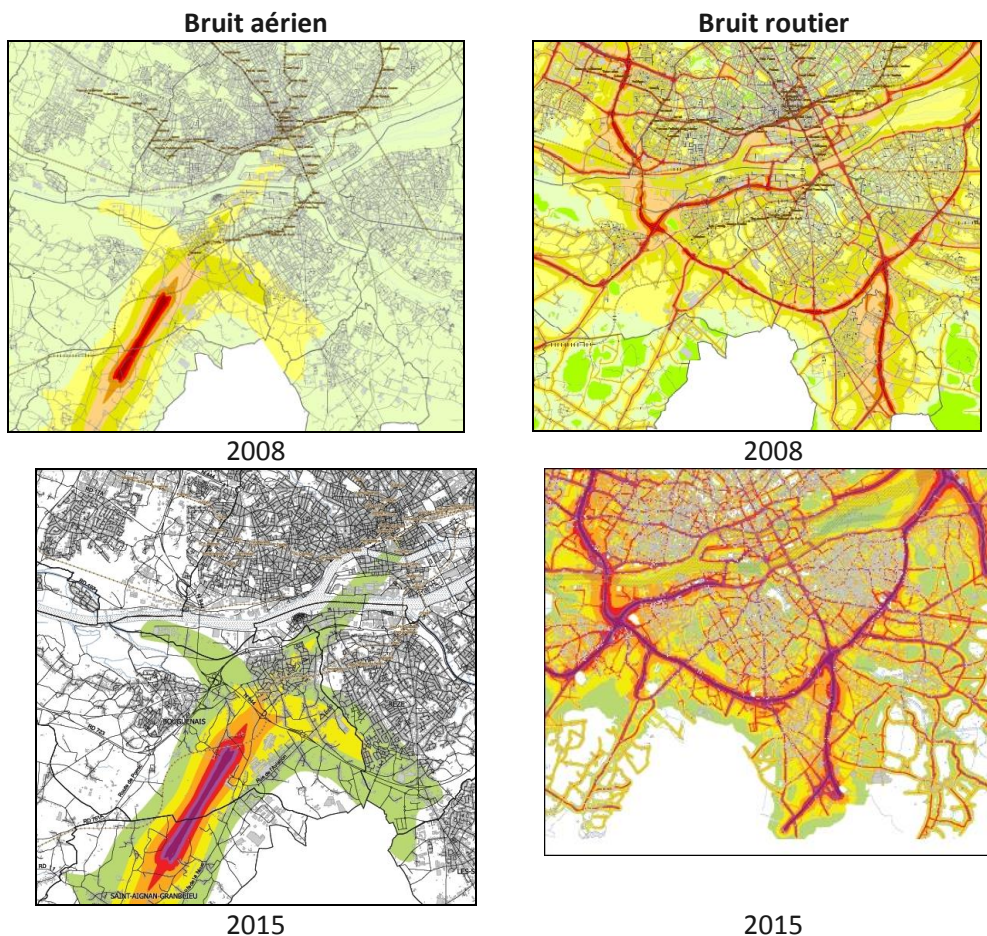


Figure 24: Typical fleet transition from current aircraft to 'Imminent' and 'Future' aircraft  
[www.sustainableaviation.co.uk](http://www.sustainableaviation.co.uk)

**Le bruit impacte bien davantage des habitants de communes proches de l'aéroport**, notamment Bouguenais et Saint Aignan de Grandlieu, que ceux du centre ville de Nantes où le bruit provient de bien d'autres sources. Pourtant, pour espérer mobiliser beaucoup de monde, les partisans du projet de nouvel aéroport mettent en avant le bruit sur Nantes.

**Des cartes de bruit de jour** (moyenne annuelle) de 2015 sont publiées sur le site de Nantes métropole<sup>3</sup>. Elles ont été actualisées dans le cadre du plan de prévention du bruit dans l'environnement (PPBE). Curieusement, la carte du bruit aérien 2015 est strictement identique à celle de 2008. Pour le bruit routier, il n'y a pas photo. De là à supposer que les cartes de bruit aérien datées juin 2015 sont en fait celles de 2008 ? La DGAC s'était d'ailleurs opposée à leur actualisation dans le cadre des travaux de préparation de PPBE. Cachez cette réduction de bruit aérien à Nantes que je ne saurais voir !



Pour les habitants directement impactés par le bruit aérien, les nuisances se concentrent sur les WE de grands départs (vacances, WE prolongés). Pour le bruit aussi, **la présence du lac de Grandlieu est un avantage considérable** pour l'aéroport de Nantes Atlantique car il y a peu de personnes survolées côté sud.

**Il existe des solutions pour réduire ces nuisances dès maintenant.**

- **Arrêt des vols de nuit** (23h-6h) comme cela se fait dans beaucoup d'aéroports. Demande jamais soutenue par ceux qui ont pourtant l'air si soucieux de la qualité de vie des habitants de l'agglomération...

<sup>3</sup> <http://www.nantesmetropole.fr/institution-metropolitaine/competences/les-cartes-des-bruits-27856.kjsp?RH=1272455296326>

- **Descente en continu par le nord**, avec un plan d'approche plus fort, ce qui permettrait de diminuer sensiblement le bruit, et aussi la consommation de kérosène, l'avion « planant » en quelque sorte jusqu'à son arrivée. Tous les aéroports doivent mettre en application ce nouveau type de procédure (recommandations OACI). A Nantes, on l'a mise en place d'abord pour l'arrivée par le Sud... et non pas pour les atterrissages par le nord pourtant les plus contraignants ! Pour mettre en place ce type de procédure, il faut installer une balise radio-électrique supplémentaire et revoir les procédures d'atterrissage.

D'autres solutions devraient être étudiées au cas, peu probable, où il y aurait à l'avenir une forte augmentation du nombre de mouvements d'avions : mise en réseau d'aéroports proches pour les vols vacances Nantes, Angers, Rennes ; nouvelle piste réorientée, dédiée à l'atterrissage.

**Voir aussi le cahier Bruit de l'Atelier citoyen ([www.ateliercitoyen.org](http://www.ateliercitoyen.org) )**