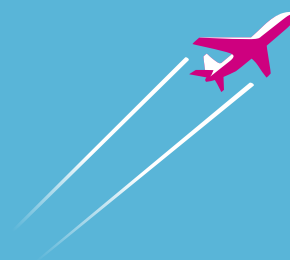


NANTES-ATLANTIQUE

Révision du Plan d'Exposition au Bruit



CONCERTATION PRÉALABLE
Du 23 juin au 25 septembre 2025

Dossier de concertation



Pour vous informer, vous inscrire
et partager votre avis :
[www.reamenagement-nantes-atlantique.fr/
concertation-peb](http://www.reamenagement-nantes-atlantique.fr/concertation-peb)

TABLE DES MATIÈRES

Couverture du document 1

Synthèse.....3

1. Qu'est-ce qu'un PEB ?.....4

1.1 La politique relative au bruit du trafic aérien4

1.2 L'objet du PEB.....6

1.3 Que contient un PEB ?6

1.4 Les effets du PEB sur les règles d'urbanisme7

1.5 La procédure d'établissement et de révision du PEB.....8

2. La démarche de concertation liée préalable liée au PEB9

2.1 Vos interlocuteurs pendant la concertation.....9

2.2 Une concertation préalable sous l'égide de la CNDP.....10

2.3 Le contexte de la concertation préalable relative au PEB11

2.4 Les objectifs et les enjeux de la concertation préalable14

2.5 Les modalités d'information et de participation15

2.6 Les suites de la concertation préalable.....16

3. Pourquoi réviser le PEB de Nantes-Atlantique ? 17

3.1 L'historique des PEB sur l'aéroport de Nantes-Atlantique 17

3.2 Un PEB et un porter à connaissance aujourd'hui obsolètes.....18

3.3 Les conséquences d'une absence de révision.....20

4. Les enjeux de la révision du PEB Nantes-Atlantique..... 21

4.1 Définir un cadre en cohérence avec les enjeux de protection des populations.....21

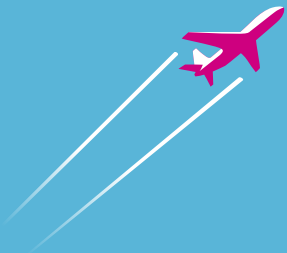
4.2 S'appuyer sur des hypothèses crédibles et partagées.....21

5. Les impacts de la révision du PEB24

6. Le calendrier de la révision25

7. Annexe.....26

7.1 Tableau récapitulatif des règles d'urbanisme applicables dans les zones du PEB ... 25



SYNTHÈSE

Le plan d'exposition au bruit (PEB) actuellement en vigueur a été approuvé le 17 septembre 2004 et couvre une partie des communes de Nantes, Bouguenais, Rezé, Saint-Aignan de Grand Lieu, Les Sorinières, Pont-Saint-Martin, La Chevrolière et Saint-Philbert de Grand Lieu. Depuis, la situation a évolué, et les données sur lesquelles il repose ne correspondent plus suffisamment à la réalité du bruit aérien actuel et futur. Il nécessite donc d'être révisé.

La concertation préalable de la révision du PEB de Nantes-Atlantique est portée par la Préfecture de la Loire-Atlantique, avec l'appui des services de l'État, du 23 juin au 15 juillet, puis du 15 août au 25 septembre 2025. Elle est menée sous l'égide des deux garantes nommées par la Commission nationale du débat public (CNDP) dans sa décision n° 2025 / 83 / PEB NANTES ATLANTIQUE / 1 du 7 mai 2025 : Madame Brigitte FARGEVIELLE et Madame Sylvie HAUDEBOURG.

La concertation préalable permet notamment de recueillir les points de vue sur l'opportunité de réviser le PEB dans le contexte actuel, et sur les hypothèses retenues dans l'avant-projet, notamment les trajectoires d'avion simulées, les niveaux sonores anticipés ou les choix de projection de trafic et les possibilités offertes par les progrès technologiques.

Pour partager votre avis le site internet du réaménagement de l'aéroport de Nantes-Atlantique dispose d'une rubrique spécifique : www.reamenagement-nantes-atlantique.fr/concertation-peb. Un espace participatif est disponible, tant pour les particuliers que pour les personnes morales qui, pour leur part, possibilité de déposer un cahier d'acteurs. Un registre à la Préfecture de la Loire-Atlantique est également disponible pour vous exprimer.

Des rencontres sont également organisées avec un webinaire et trois permanences d'information à Pont-Saint-Martin le 26 juin, Bouguenais le 30 juin, et Saint-Aignan de Grand Lieu le 3 septembre. À la rentrée, deux tables rondes thématiques permettront d'approfondir le sujet. Enfin, des réunions seront dédiées aux associations et aux élus. Pour en savoir plus, veuillez consulter la partie 2.5.

Pour vous informer, vous trouverez des précisions dans le présent dossier de concertation, sur la page internet du projet qui met notamment à disposition les comptes-rendus des réunions, les actualités sur le projet et la concertation. Vous pouvez également adresser vos questions via l'espace participatif sur le site internet.

À l'issue de la concertation, et dans un délai d'un mois, un bilan réalisé par les garantes sera rendu public et sera consultable sur les sites internet de la CNDP et du projet. Fondé sur l'ensemble des échanges, ce bilan comportera des recommandations pour la poursuite du dialogue. En s'appuyant sur ce document et sur les contributions recueillies, des observations pourront être prises en compte dans l'élaboration de l'avant-projet et du projet de PEB. La Préfecture de la Loire-Atlantique rendra public, dans un délai de deux mois après la publication du bilan des garantes, les enseignements tirés de la concertation. Le PEB révisé est attendu pour 2027.

1. QU'EST-CE QU'UN PEB ?

L'aménagement d'un territoire ne peut être envisagé sans tenir compte des contraintes existantes. Les politiques d'urbanisme servent à **organiser le développement démographique, économique et social d'un territoire, tout en protégeant les populations contre les nuisances potentielles qu'ils auraient à subir**. Qu'il s'agisse d'inondations, de risques industriels ou encore de risques pour la santé, les documents d'urbanisme doivent intégrer ces facteurs pour garantir la sécurité, la santé et la qualité de vie des habitants.

C'est pourquoi le droit à construire est encadré par une série de documents, au premier rang desquelles les plans locaux d'urbanisme (communaux ou intercommunaux). Ils servent à réguler les autorisations de construire des bâtiments ou aménager des espaces publics dans des zones susceptibles de représenter un risque pour les habitants. Parmi ces contraintes, le bruit occupe une place particulière. Il constitue une nuisance environnementale largement répandue, en particulier dans les zones urbaines denses. Les transports, les chantiers ou certaines activités industrielles peuvent générer un niveau sonore jugé au minimum gênant, voire, nocif pour la santé.

Le bruit généré par les avions constitue une source de nuisance importante pour les riverains des aéroports. Pour prévenir ces nuisances dans les zones concernées, la loi du 11 juillet 1985 a instauré le plan d'exposition au bruit (PEB). En encadrant le droit à construire autour des aéroports en fonction des niveaux d'exposition au bruit, le 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.

1.1 LA POLITIQUE RELATIVE AU BRUIT DU TRAFIC AÉRIEN

La politique de lutte contre les nuisances sonores aériennes s'appuie sur le concept d'approche équilibrée, défini par l'Organisation de l'aviation civile internationale (OACI), qui repose sur quatre piliers d'action.

Le premier pilier agit sur **la réduction du bruit à la source**, en particulier, par le renouvellement des flottes vers des avions plus performants d'un point de vue acoustique.

La planification et la gestion de l'utilisation des terrains situés aux abords d'un aéroport sont au cœur du second pilier. Deux instruments interviennent en particulier dans ce cadre :

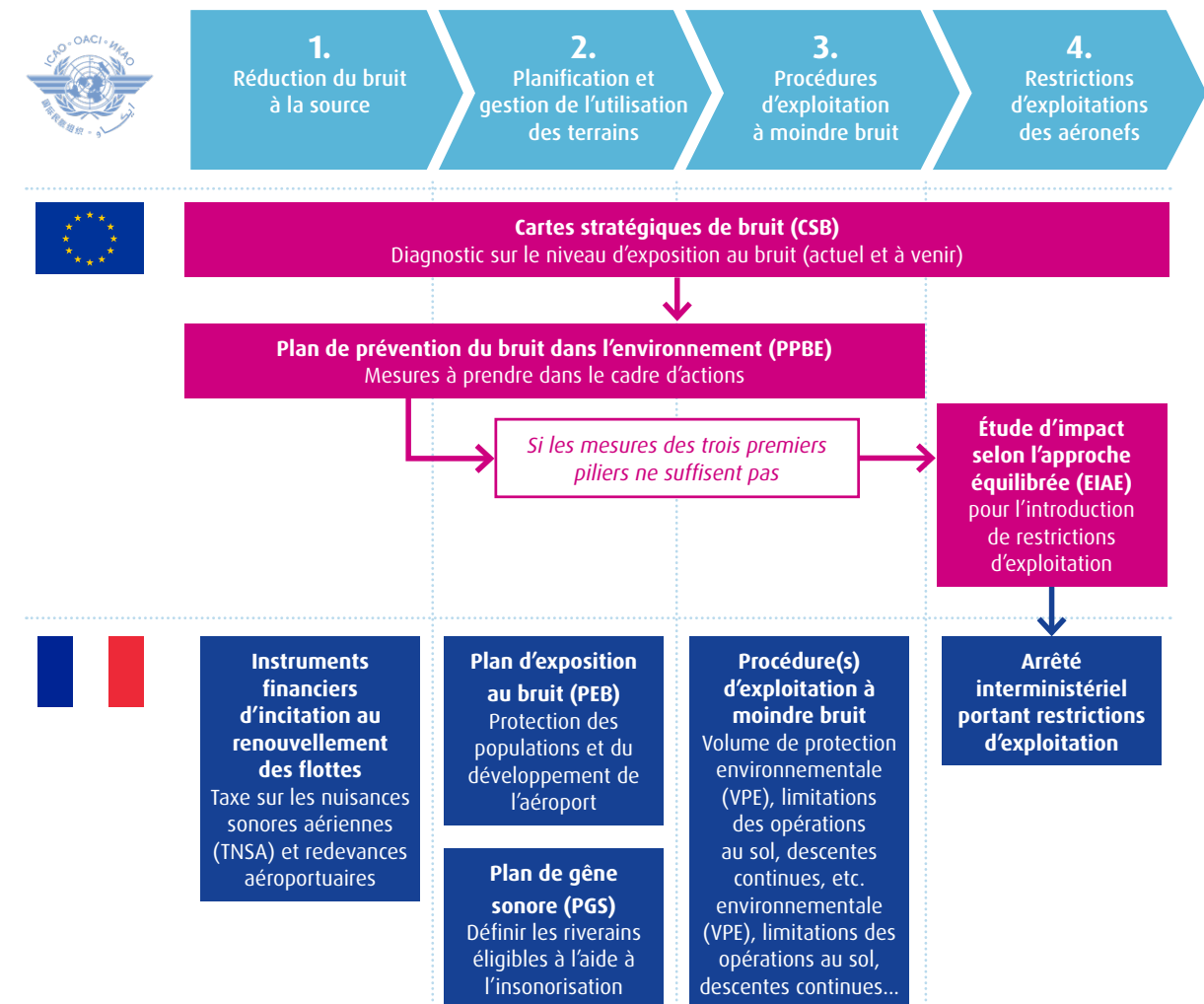
- le plan d'exposition au bruit (PEB), qui fixe des servitudes d'urbanisme et a pour objectif de protéger et d'informer les populations en empêchant de nouvelles populations de s'installer à proximité de la plateforme aéroportuaire et en obligeant les propriétaires de locaux situés dans le périmètre concerné à informer les nouveaux arrivants (acquéreurs et locataires) de l'exposition au bruit. Environ 250 aéroports sont dotés d'un PEB ;
- le plan de gêne sonore (PGS)¹ intervient de manière curative afin d'améliorer les conditions de vie des riverains qui résident au sein des zones qu'il délimite aux abords des grandes plateformes aéroportuaires. Onze aéroport sont dotés d'un PGS.

Le troisième pilier traite de **l'exploitation des vols à moindre bruit**, en promouvant le développement de trajectoires prenant en compte la problématique des nuisances sonores telles que les descentes continues.

Si la mise en œuvre des trois premiers piliers n'est pas suffisante pour réduire le bruit aux abords des principaux aéroports français, **des restrictions d'exploitation** peuvent être adoptées, à l'issue d'une procédure préalable fixée par le règlement (UE) n° 598/2014 du 16 avril 2014 appelée « étude d'impact selon l'approche équilibrée », au titre du quatrième pilier.

Sur le plan juridique, cette stratégie se traduit par **un ensemble d'outils réglementaires**, élaborés aux échelles européenne et française. Le schéma ci-contre explicite l'imbrication et la complémentarité entre ces différentes mesures. Le PEB fait partie de ces outils.

1 - Vous pouvez consulter les PGS à l'échelle nationale sur : <https://www.geoportail.gouv.fr/carte>



Oltre le PEB et le PGS, quels sont les autres outils de lutte contre le bruit autour des aéroports ?

Cartes stratégiques de bruit (CSB)

La directive européenne 2002/49/CE du 25 juin 2002 impose aux États d'élaborer des CSB. Élaborées tous les cinq ans, ces cartes établissent un **diagnostic du niveau d'exposition sonore** autour des aéroports, en distinguant les situations actuelle et projetée. Elles servent de base à l'élaboration des politiques publiques de réduction du bruit et à l'information des populations. Le niveau d'exposition sonore est exprimé grâce à l'indice de bruit L_{den} (voir encadré dans les pages suivantes).

Plan de prévention du bruit dans l'environnement (PPBE)

Issu d'une directive européenne, ce document définit, à partir des CSB, un **plan d'action visant à prévenir ou à réduire les effets du bruit sur la santé et l'environnement**. Il est élaboré par l'État en concertation avec les acteurs locaux et comprend des mesures concrètes (procédures d'approche, aides à l'insonorisation, etc.). Le PPBE concerne uniquement les aéroports de plus de 50 000 mouvements annuels et il fait l'objet d'une révision tous les 5 ans. Celui de l'aéroport Nantes-Atlantique est en cours de révision.

1.2 L'OBJET DU PEB

Sur le plan réglementaire, le PEB est encadré par les articles L.112-4 à L.112-6 et R.112-4 à R.112-8 du Code de l'urbanisme.

Le PEB est établi par l'État, représenté par le préfet de département, en lien avec la Direction générale de l'aviation civile (DGAC) et les collectivités concernées. Il est **obligatoire pour les aéroports accueillant un volume de trafic tel que les nuisances sonores qu'il engendre justifie un encadrement de l'urbanisation**. La réglementation (article L.112-5 du Code de l'urbanisme) prévoit que tout aéroport classé selon le Code de l'aviation civile en catégories A, B et C ou figurant sur la liste contenue dans l'arrêté du 28 mars 1988 modifié est obligatoirement doté d'un PEB.

En fonction du contenu du PEB, des servitudes s'appliquent sur les parcelles, visant à :

- empêcher l'exposition de nouvelles populations au bruit, en limitant voire en interdisant la construction de logements, en imposant des mesures d'isolation acoustique et en prévoyant une information spécifique des futurs résidents, qu'ils soient locataires ou propriétaires ;
- limiter l'exposition au bruit des riverains de l'aéroport, en limitant la construction d'équipements publics ou collectifs à ce qui est strictement indispensable aux populations existantes.

Aussi, un PEB n'est pas une autorisation de développement d'un aéroport ou d'un nombre de mouvements à réaliser sur la plateforme.

Qu'est-ce qu'un mouvement ?

Un mouvement est un décollage ou un atterrissage dans un aéroport.

Autrement dit :

- 1 décollage = 1 mouvement
- 1 atterrissage = 1 mouvement

Par conséquent, un avion qui atterrit puis décolle à nouveau depuis le même aéroport compte pour 2 mouvements.

Ce concept est souvent utilisé pour mesurer l'activité d'un aéroport, indépendamment du nombre de passagers. L'augmentation du nombre de mouvements engendre une hausse de la gêne sonore.

1.3 QUE CONTIENT UN PEB ?

Pour remplir son double objectif de protection et d'information des habitants, le PEB comprend deux documents techniques complémentaires :

- un **rapport de présentation** qui précise les objectifs poursuivis par le 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 L_{den} .

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

- la **zone de bruit fort A** est la zone comprise à l'intérieur de la courbe d'indice L_{den} 70 ;
- la **zone de bruit fort B** est la zone comprise entre la limite extérieure de la zone A et la courbe correspondant à une valeur de l'indice L_{den} 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 L_{den} 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 L_{den} 50 – zone obligatoire pour les seuls aéroports relevant du champ de l'article L. 6360-1 du code des transports.

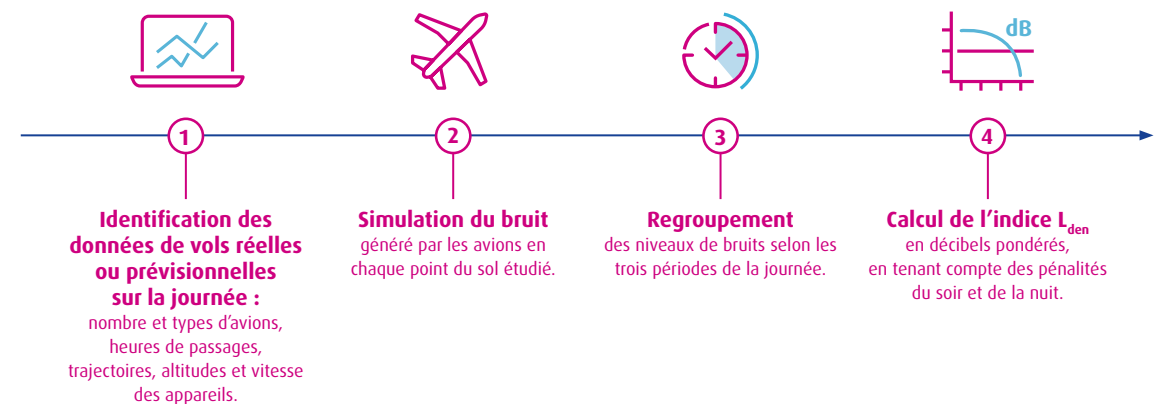
Le choix de la valeur des indices des zones B et C est laissé à la discrétion du préfet après consultation de la commission consultative de l'environnement (CCE) territorialement compétente. Le choix du niveau de protection dépend **d'un équilibre entre la prévention des nuisances pour les riverains et les ambitions du territoire en matière de développement urbain**. Plus le seuil choisi est élevé, plus les zones B et C seront restreintes, ce qui limite les contraintes urbanistiques. À l'inverse, plus le seuil retenu est bas, plus les zones B et C sont étendues et plus le nombre d'habitants concernés par le PEB est important.

Dans le PEB actuel de Nantes-Atlantique, les valeurs retenues sont les plus basses, ce qui signifie que les zones B et C sont les plus étendues possibles au regard des hypothèses retenues.

Qu'est-ce que l'indice de bruit L_{den} ?

La valeur de l'indice de bruit « L_{den} » (i.e Level day-evening-night), exprimée en décibels pondérés A (dB(A)), représente le niveau d'exposition totale au bruit. Elle résulte d'un calcul pondéré en prenant en compte les niveaux sonores moyens déterminés sur une année, pour chacune des trois périodes de la journée, c'est-à-dire le jour (entre 6 heures et 18 heures), la soirée (entre 18 heures et 22 heures) et la nuit (entre 22 heures et 6 heures). Les pondérations appliquées pour le calcul de l'indice L_{den} sont opérées sur les périodes de soirée (**avec une majoration de +5 dB** pour refléter la plus grande gêne ressentie) et de nuit (**avec une majoration de +10 dB**) afin d'aboutir à une meilleure représentation de la gêne perçue par les riverains tout au long de la journée. Plus cet indice est élevé, plus l'exposition sonore est considérée comme importante.

Comment calcule-t-on l'indice L_{den} ?



1.4 LES EFFETS DU PEB SUR LES RÈGLES D'URBANISME

Les servitudes d'urbanisme issues du plan d'exposition au bruit s'imposent au plan local d'urbanisme (PLU ou PLUi) et au schéma de cohérence territoriale (SCoT) des communes concernées.

Dans les zones définies par le PEB, l'extension de l'urbanisation et la création ou l'extension d'équipements publics sont interdites lorsqu'elles conduisent à exposer immédiatement ou à terme de nouvelles populations aux nuisances de bruit². Ainsi, **les zones A et B sont essentiellement inconstructibles. Dans la zone C**, certaines opérations sont autorisées sous conditions, avec isolation phonique renforcée :

- la construction de maisons individuelles (les lotissements sont exclus) dès lors que le secteur est déjà urbanisé et que les constructions n'entraînent qu'un faible accroissement de la population exposés aux nuisances ;
- la rénovation, la réhabilitation ou l'amélioration de bâtiments existants ;
- enfin, les collectivités peuvent définir des secteurs de renouvellement urbain, dans lesquels des projets sont envisageables uniquement si elles entraînent un faible accroissement de la population.

Dans la zone D, les nouveaux logements sont **autorisés à condition** qu'ils fassent l'objet d'une isolation phonique renforcée.

Dans les quatre zones, une obligation d'information pour les ventes et locations de biens immobiliers : le vendeur ou le bailleur doit informer l'acquéreur ou le locataire du classement de la zone via le dispositif dit «IAL» (Information des acquéreurs et locataires).

2 - Pour plus d'informations sur les types d'opération d'extension de l'urbanisation autorisées pour chaque zone, veuillez consulter l'Annexe page 26.

1.5 LA PROCÉDURE D'ÉTABLISSEMENT ET DE RÉVISION DU PEB

La procédure d'élaboration et de révision du plan d'exposition au bruit (PEB) est fixée par les articles L. 112-6 et suivants du Code de l'urbanisme.

Ils prévoient notamment que le PEB est établi par le préfet territorialement compétent après la concertation préalable, la consultation des communes intéressées, de la commission consultative de l'environnement (CCE) si elle existe et de l'ACNUSA pour certains aérodromes³, puis après enquête publique. Le PEB est également soumis à évaluation environnementale.

Le PEB est **adopté par arrêté préfectoral**.

Pour autant, le PEB n'est pas figé dans le temps et peut faire l'objet d'une **révision** lorsque les hypothèses qui ont servi à son élaboration ne correspondent plus à la réalité du trafic de l'aérodrome. C'est notamment le cas si :

- le trafic aérien évolue significativement (hausse ou baisse durable) ;
- les trajectoires des avions sont modifiées.

Sans préjudice du pouvoir du préfet de décider la mise en révision du plan d'exposition au bruit d'un aérodrome, la CCE examine tous les cinq ans au moins la pertinence des prévisions ayant servi à l'établissement du plan au regard de l'activité aérienne constatée et peut, le cas échéant, proposer au préfet sa mise en révision.

Les services préfectoraux, en lien avec la DGAC, s'assurent que la protection apportée par le PEB correspond à la réalité du trafic de l'aérodrome. Ils vérifient régulièrement, à l'aide des données de trafic et des cartes de bruit, si les conditions d'exploitation de l'aéroport ont évolué de manière significative. Le cas échéant, la révision du PEB peut être engagée.

La commission consultative pour l'environnement (CCE)

La commission consultative de l'environnement (CCE) est l'outil privilégié de la concertation entre les professionnels de l'aéronautique, les riverains des aérodromes et les élus du territoire sur les questions relatives au fonctionnement et à l'activité d'un aérodrome susceptibles d'avoir une incidence sur l'environnement.

La commission est, de manière générale « consultée sur toute question d'importance relative à l'aménagement ou à l'exploitation de l'aérodrome qui pourrait avoir une incidence sur l'environnement » (article L.571-13 du Code de l'environnement). Elle est, dans ce cadre, consultée à l'occasion de l'adoption de divers plans et actes administratifs pris dans le domaine de l'aviation civile. Elle dispose, également d'un large pouvoir de recommandation sur toutes les questions qui relèvent de sa compétence.

L'Autorité de contrôle des nuisances aéroportuaires (ACNUSA)

L'autorité de contrôle des nuisances aéroportuaires (ACNUSA) est une autorité administrative indépendante, créée par la loi n° 99-588 du 12 juillet 1999 afin de veiller au développement durable de l'activité aéroportuaire.

Aux côtés de l'État et des acteurs du transport aérien, elle participe à la lutte contre les nuisances aéroportuaires en émettant des recommandations sur toute question relative aux nuisances environnementales (bruit ou émissions atmosphériques) engendrées par le transport aérien sur et autour des aéroports civils français. Elle veille à la bonne information du public, pour objectiver les informations sur le bruit résultant de l'activité aérienne au sens général et à la transparence de l'action publique.

Elle apporte en outre un éclairage à l'administration de l'aviation civile lorsqu'elle est consultée sur les projets de plan de gêne sonore (PGS), de plan d'exposition au bruit (PEB) des principaux aérodromes français et plus généralement sur tout projet de texte réglementaire fixant, sur les aérodromes concernés, les mesures visant à assurer la protection de leur environnement.

Depuis 2009, elle assure également la mission de sanctionner les personnes morales et physiques qui commettent des manquements à la réglementation environnementale en vigueur sur les aéroports français.

3 - Il s'agit des aérodromes relevant du champ de l'article L. 6360-1 du code des transports.

2.LA DÉMARCHE DE CONCERTATION PRÉALABLE LIÉE AU PEB

La concertation préalable au titre du Code de l'environnement vise à associer le public le plus en amont possible dans l'élaboration des plans, susceptibles d'avoir un impact sur l'environnement⁴. Elle offre un espace d'expression et de participation autour de l'opportunité, des objectifs, des principales orientations d'un projet, des enjeux socio-économiques associés, ainsi que des solutions alternatives au projet, y compris son absence de mise en œuvre.

2.1 VOS INTERLOCUTEURS PENDANT LA CONCERTATION

Pendant toute la durée de la concertation sur le futur PEB, deux interlocuteurs principaux sont mobilisés pour dialoguer avec le public, fournir les informations nécessaires et recueillir les contributions.



La préfecture de la Loire-Atlantique

En tant que service territorial de l'État, la préfecture est un l'interlocuteur privilégié pour les acteurs du territoire. Elle est l'autorité administrative qui **organise la concertation préalable au nom de l'État** dans le département. Elle en tire les enseignements, pilote la concertation dans les instances locales dont la CCE, et approuve in fine le PEB. Pendant la concertation, pour le compte du préfet, c'est sa **Secrétaire générale**, qui en sera la pilote.

Sur le plan opérationnel, **la Direction départementale des territoires et de la mer (DDTM)** joue un rôle clé de coordination technique du dossier à l'échelle locale. Elle intervient notamment sur les aspects d'aménagement, de planification urbaine et de cohérence avec les documents d'urbanisme concernés par le futur PEB.



La DGAC – Direction générale de l'aviation civile

La Direction générale de l'Aviation civile (DGAC) est une direction générale du ministère chargé des transports. Elle a pour mission de garantir la sécurité et la sûreté du transport aérien en plaçant la logique du développement durable au cœur de son action. Elle traite de l'ensemble des composantes de l'aviation civile : développement durable, sécurité, sûreté, régulation économique, soutien à la construction aéronautique, formation aéronautique, aviation générale.

Dans le cadre de la présente concertation préalable, la DGAC apporte son expertise et accompagne la Préfecture au plan opérationnel. Elle élabore le document, en s'appuyant sur des données techniques, des prévisions de trafic, des scénarios d'évolution et des cartes de bruit. L'antenne locale de la Direction de la sécurité de l'aviation civile (DSAC), dans le cas présent la DSAC Ouest, représente la DGAC sur le territoire concerné. Elle participera activement à la concertation en apportant des explications sur les aspects techniques : hypothèses de trafic, trajectoires aériennes, réglementation applicable...

4 - Cette concertation préalable est régie par le Code de l'environnement, articles L. 121-15-1 à L. 121-21 et R. 121-19 à R. 121-24

2.2 UNE CONCERTATION PRÉALABLE SOUS L'ÉGIDE DE LA CNDP

Depuis la publication du décret 2023-504 du 22 juin 2023 portant diverses dispositions relatives à l'évaluation environnementale des plans et programmes, les PEB entrent dans le champ de la concertation préalable prévue à l'article L.121-15-1 du Code de l'environnement.

Dans ce cadre, le préfet de Loire-Atlantique a demandé à la Commission nationale du débat public (CNDP) de nommer des garant(e)s.

Quel est le rôle de la CNDP ?

La Commission nationale du débat public (CNDP) est l'autorité indépendante chargée de garantir le droit à l'information et à la participation sur les projets ou les politiques pouvant avoir un impact sur l'environnement (<https://www.debatpublic.fr/>).

Les garantes de la concertation

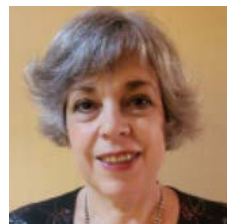
La concertation sera menée sous l'égide des deux garantes nommées par la CNDP dans sa décision n° 2025 / 83 / PEB NANTES ATLANTIQUE / 1 du 7 mai 2025. Désignées pour leur expérience et leur indépendance, les garantes sont tenues à une obligation de neutralité. Dans le prolongement de leur mission pendant la concertation continue, elles veillent au bon déroulement de la concertation préalable, ainsi qu'à la qualité, la sincérité et l'intelligibilité des informations diffusées au public. Elles s'assurent que la concertation permet au public d'être informé, de poser des questions, de recevoir des réponses et de présenter ses observations et ses propositions. Elles facilitent le dialogue entre tous les acteurs de la concertation, sans émettre d'avis sur le fond du projet.

Elles participent activement à la préparation de la concertation en proposant au responsable du projet des informations à ajouter au dossier de concertation et les modalités d'organisation de la concertation (type de rencontres, durée des réunions...). À l'issue de la concertation, et dans un délai d'un mois, elles rédigent un bilan qui rend compte du déroulement de la concertation et synthétise les propositions, arguments et questions du public. Leurs préconisations visent à garantir la qualité du dispositif de concertation préalable dans son ensemble selon les règles fixées par le Code de l'environnement.

Durant la concertation préalable, chacun peut s'adresser aux deux garantes missionnées pour cette concertation préalable :



Mme Brigitte Fargevieille
brigitte.fargevieille@garant-cndp.fr



Mme Sylvie Haudebourg
sylvie.haudebourg@garant-cndp.fr

**CNDP - 244 boulevard Saint-Germain
75007 Paris - France**

2.3 LE CONTEXTE DE LA CONCERTATION PREALABLE RELATIVE AU PEB

La concertation préalable sur la révision du PEB s'inscrit dans le contexte particulier du réaménagement de l'aéroport de NA et de la concertation engagée depuis 2019 sous l'égide de la Commission nationale du débat public. Depuis six ans, les habitants et les acteurs du territoire peuvent suivre l'avancement de ce projet, poser des questions, émettre des avis et des propositions et s'exprimer sur les conséquences de ce réaménagement, y compris en matière de bruit. Ainsi, la bonne articulation entre le dialogue sur le réaménagement de l'aéroport Nantes-Atlantique et celui sur la révision du PEB constitue un enjeu à la fois pour les porteurs de ce projet, pour la CNDP et pour les collectivités territoriales.

La concertation préalable sur le réaménagement de l'aéroport (2019) puis la concertation continue (depuis 2020)

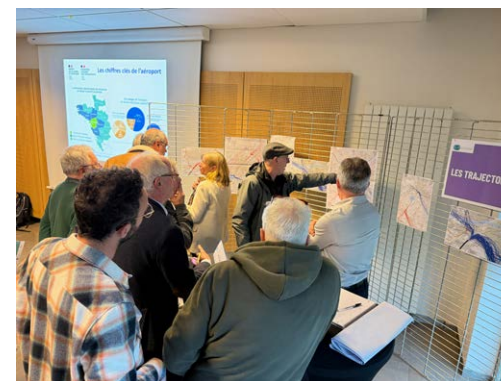
Suite à l'abandon du projet de transfert de l'aéroport à Notre-Dame-des-Landes en janvier 2018, l'État a décidé de réaménager l'aéroport existant de Nantes-Atlantique. Ce projet, porté par la Direction générale de l'aviation civile (DGAC), a fait l'objet d'une **concertation préalable** organisée du 27 mai au 31 juillet 2019 sous l'égide de la CNDP. À l'issue de cette phase, l'État a pris **31 engagements** concrets⁵ pour répondre aux préoccupations exprimées, notamment en matière de protection de l'environnement et de **réduction des nuisances sonores**.

Ces engagements ont ouvert la voie à une concertation continue, débutée en janvier 2020, visant à assurer une information régulière et une participation active du public tout au long de l'élaboration du projet. Les garantes désignées par la CNDP, Mme Brigitte Fargevieille et Mme Sylvie Haudebourg, ont été reconduites pour veiller au bon déroulement de cette phase jusqu'à l'ouverture de l'enquête publique.

Depuis, le public a également pu s'informer et s'exprimer ces dernières années à travers plusieurs procédures de consultation relatives à :

- **L'arrêté portant sur les restrictions, concernant la mise en place d'un couvre-feu en programmation entre minuit et 6h du matin**, ayant eu lieu du 29 avril au 29 juillet 2021 ;
- L'arrêté modifiant l'arrêté sur les restrictions, qui vise à une application renforcée du couvre-feu en programmation, ayant eu lieu du 5 au 25 février 2024 ;
- **La consultation numérique pour recueillir des contributions sur les usages de l'aéroport⁶** permettant d'alimenter le cahier des charges encadrant la future concession, du 9 au 30 septembre 2024 ;
- **La révision du plan de prévention du bruit dans l'environnement (PPBE)**, du 31 janvier au 31 mars 2025.

Récemment, entre février et avril 2025, les habitants ont également pu s'informer et faire part de leurs remarques à travers l'organisation de cinq forums sur les thématiques liées à l'aéroport (réaménagement, travaux, trajectoires, bruit aérien, aides aux riverains, étude santé, qualité de l'air...).



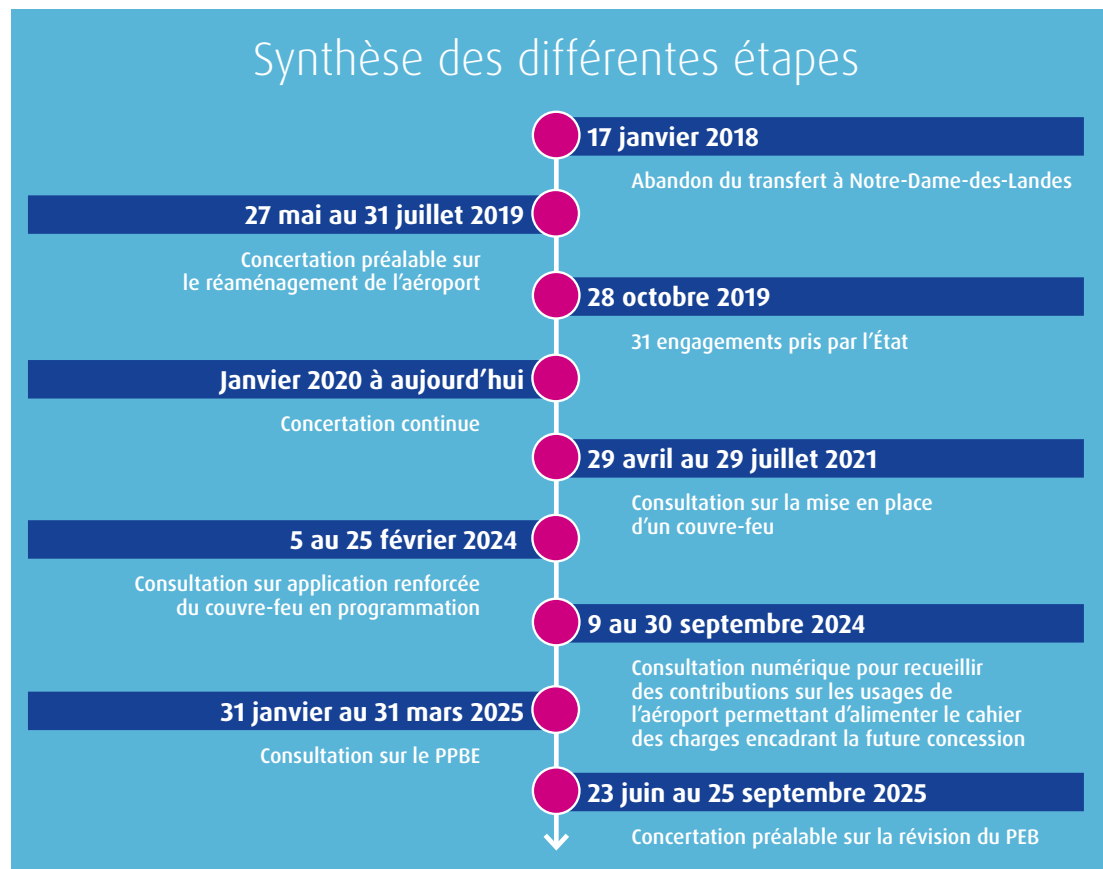
Forum à Bouguenais le 25 mars 2025



Forum à La Chevrolière le 29 avril 2025

⁵ - À ce sujet, voir le bilan de la concertation préalable de 2019.

⁶ - Bien qu'il ne s'agit pas d'un processus réglementaire, cette consultation s'est tenue pendant la concertation continue.



Dans sa décision du 7 mai 2025, la CNDP a ainsi considéré qu'il était opportun d'établir une articulation entre le projet de PEB et le projet de réaménagement de l'aéroport de Nantes-Atlantique. La CNDP a donc également désigné Mme Brigitte Fargevieille et de Mme Sylvie Haudebourg, garantes de la concertation continue en cours sur le réaménagement de l'aéroport, pour la concertation préalable sur le PEB.

Les instances de dialogue existantes

Le dialogue est continu entre les acteurs du transport aérien, les collectivités locales, les associations et les riverains, notamment en ce qui concerne les enjeux relatifs au bruit. Le dialogue s'organise parmi les instances suivantes.

Deux instances spécifiques au projet de réaménagement de Nantes-Atlantique

Le Comité de l'aéroport

Créé en 2023 à l'initiative du ministre des Transports, le Comité de l'aéroport a remplacé le comité de suivi des engagements de l'Etat lui-même créé à la suite de la concertation préalable sur le réaménagement de l'aéroport Nantes-Atlantique. Il réunit une trentaine d'acteurs concernés par le réaménagement : élus, parlementaires, services de l'État, associations de riverains et environnementales, acteurs socio-économiques... Il constitue l'instance centrale d'information et d'échange stratégique sur l'avancement global du projet. Pendant la concertation préalable du PEB, il se réunira le 10 juillet 2025, une partie de la réunion sera consacrée à la révision du PEB.

Le groupe contact

Co-présidé par le délégué ministériel au réaménagement de l'aéroport de Nantes-Atlantique auprès du ministre chargé des transports et le préfet, ce groupe restreint rassemble l'État et les principaux élus concernés par le projet de réaménagement de l'aéroport de Nantes-Atlantique. Il se réunit entre 2 sessions du comité d'aéroport.

Deux autres instances prévues par le Code des transports

La Commission Consultative de l'Environnement (CCE)

Instance réglementaire de dialogue sur les enjeux environnementaux de l'aéroport, la CCE rassemble associations, collectivités et acteurs de l'aérien. Elle est consultée pour toute révision du PEB et peut saisir l'Autorité de contrôle des nuisances aéroportuaires (ACNUSA). Elle joue donc un rôle central dans l'évolution des dispositifs de protection contre le bruit.

La Commission consultative économique (COCOéco)

Conformément aux dispositions du Code des transports (articles R. 6325-54 et suivants), la CoCoéco réunit l'exploitant de l'aérodrome, les compagnies aériennes et les représentants d'organisations professionnelles du transport aérien. Elle se réunit au moins une fois par an pour émettre un avis sur les modalités d'établissement et d'application des redevances pour services rendus, ainsi que sur les programmes d'investissement de l'aéroport. Elle débat également des perspectives d'évolution de la qualité des services rendus aux usagers.

Deux instances sont des lieux de concertation et d'accompagnement complémentaires

Le GIP FCNA (Fonds de Compensation Nantes-Atlantique)

Créé en 2019, ce groupement d'intérêt public accompagne les collectivités territoriales concernées et gère les dispositifs d'accompagnement des riverains : aides à l'insonorisation, droit de délaissement. Il organise une assemblée générale mensuelle réunissant les communes riveraines de Bouguenais, Rezé et Saint-Aignan de Grand Lieu, Nantes Métropole et l'État.

L'Observatoire Territorial (OTANA)

Mis en place en 2020, l'OTANA produit et met à disposition des données sur les impacts de l'aéroport : bruit, qualité de l'air, santé, climat, emploi, foncier, etc. C'est un outil de transparence, d'aide à la décision et d'information du public, dont les travaux alimentent la réflexion sur les évolutions du PEB. Le comité de pilotage OTANA se réunit annuellement et un comité technique se tient chaque semestre.

2.4 LES OBJECTIFS ET LES ENJEUX DE LA CONCERTATION PRÉALABLE

La concertation préalable relative à la révision du PEB poursuit deux objectifs complémentaires.

1. Fournir l'information nécessaire à la bonne compréhension de la révision

La révision d'un PEB repose sur des éléments techniques complexes : modélisation acoustique, projections de trafic, plans de vol, règles d'urbanisme. La concertation vise donc d'abord à rendre ces éléments compréhensibles pour tous, en fournissant au public des clés de lecture utiles.

Il s'agit aussi de resituer le PEB dans son contexte : celui du réaménagement de l'aéroport Nantes-Atlantique, de l'évolution attendue du trafic aérien et des engagements pris pour mieux protéger les riverains des nuisances sonores. Enfin, la concertation permet de comprendre les conséquences concrètes de la révision sur l'urbanisme local et les dispositifs d'information à destination des habitants.

2. Recueillir les avis, les observations et les propositions du public en amont du processus d'élaboration de l'avant-projet de PEB puis du projet de PEB, et de la consultation des parties prenantes prévue par la réglementation

La concertation offre un espace d'expression à toutes les personnes concernées : citoyens, habitants, élus, associations, professionnels. Elle permet de recueillir les points de vue sur **l'opportunité de réviser le PEB dans le contexte actuel**, ainsi que sur **les hypothèses retenues dans l'avant-projet**, notamment les trajectoires d'avion simulées, les niveaux sonores anticipés ou les choix de projection de trafic et les possibilités offertes par les progrès technologiques. Vos contributions sont essentielles : elles alimentent la réflexion des services de l'État et de la DGAC, permettent d'identifier les attentes et les préoccupations du territoire, et peuvent conduire à ajuster les hypothèses de départ pour préparer l'avant-projet de PEB.

2.5 LES MODALITÉS D'INFORMATION ET DE PARTICIPATION

Périmètre et durée de la concertation

La concertation préalable sur la révision du PEB se déroule du lundi 23 juin au mardi 15 juillet, puis du vendredi 15 août au jeudi 25 septembre 2025 inclus. Son périmètre englobe les communes situées dans le périmètre de l'ancien PEB de Nantes-Atlantique⁷ et au-delà, tous les habitants du département de la Loire-Atlantique. Toutes les personnes intéressées et/ou concernées par la révision du PEB peuvent prendre part à la concertation.

Les outils d'information et de participation mis à la disposition du public

Plusieurs modalités d'information, d'échanges et d'expression sont proposées pour permettre au public de s'exprimer et recueillir son avis.

Participez à la concertation et venez nous rencontrer



Webinaire de lancement

→ 24 juin à 18h30



Permanences d'information*

- Pont-Saint-Martin → 26 juin
- Bouguenais → 30 juin
- Saint-Aignan de Grand Lieu
→ 3 septembre



Tables rondes thématiques*

- Les prévisions de trafic et les trajectoires
→ Rezé - 11 septembre
- La prise en compte du bruit aérien
→ Nantes - 17 septembre

*Inscriptions recommandées



Réunions acteurs

- Avec les associations → le 7 juillet
Sur invitation ou inscription (obligatoire)
- Avec les élus - Sur invitation

en savoir + sur

<https://www.reamenagement-nantes-atlantique.fr/concertation-peb>



- Un formulaire en ligne pour s'exprimer
- Les inscriptions aux rencontres
- Les documents de la concertation
- Les comptes-rendus des réunions
- Des actualités sur le projet et la concertation

Sur place

- Des expositions en mairies
- Un registre à la Préfecture de la Loire-Atlantique
6, quai Ceineray,
44000 Nantes

7 - Voir la carte en 3.1. L'historique des PEB sur l'aéroport de Nantes-Atlantique

2.6 LES SUITES DE LA CONCERTATION PRÉALABLE

Le **bilan** réalisé dans un délai d'un mois à l'issue de la concertation par les garantes sera consultable sur les sites internet de la CNDP ainsi que du projet de réaménagement de l'aéroport dans la rubrique «Concertation PEB». Se fondant sur la concertation réalisée, il comportera des recommandations au maître d'ouvrage pour la suite du dialogue.

En réponse au bilan des garantes, et sur la base des observations émises au cours de la concertation, **la préfecture rendra public les enseignements qu'elle tire de la concertation** pour le projet de révision du PEB.

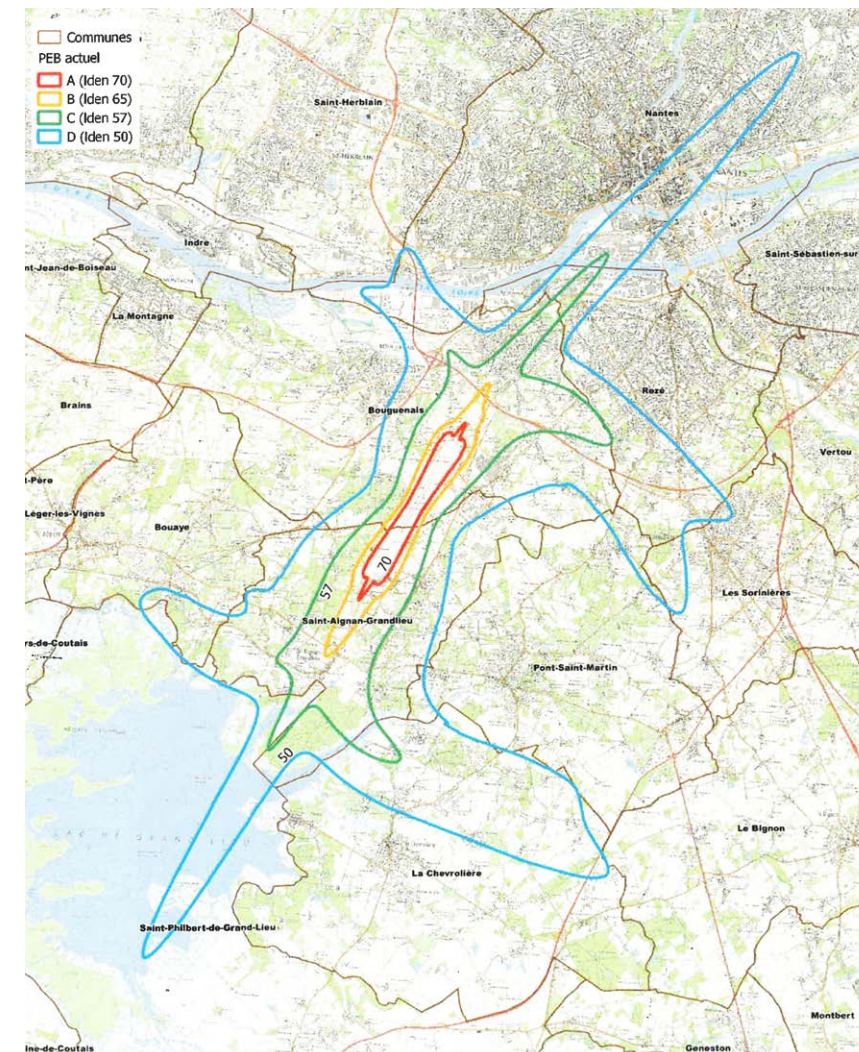
La CNDP pourra ensuite désigner un ou plusieurs garant(e)s en charge de la poursuite du dialogue et de l'information durant la phase de concertation continue jusqu'à l'enquête publique⁸. Elle émettra également un avis sur la qualité des réponses apportées par la préfecture aux questions et recommandations formulées par les garantes dans leur bilan.

3. POURQUOI RÉVISER LE PEB DE NANTES-ATLANTIQUE ?

3.1 L'HISTORIQUE DES PEB SUR L'AÉROPORT DE NANTES-ATLANTIQUE

Le PEB de 2004

Le PEB de septembre 2004 a remplacé le premier PEB de l'aéroport, établi en 1993. Il reposait sur les hypothèses de développement du trafic et de la flotte alors en vigueur, dans un contexte marqué par l'éventualité d'un transfert de l'aéroport vers le site de Notre-Dame-des-Landes.



LES HYPOTHÈSES RETENUES :

Prévision de trafic :
75 000 mouvements
commerciaux en 2010

Zonage :

Zone A : 70 dB
Zone B : 65 dB
Zone C : 57 dB
Zone D : 50 dB

Le porter à connaissance de 2021⁹

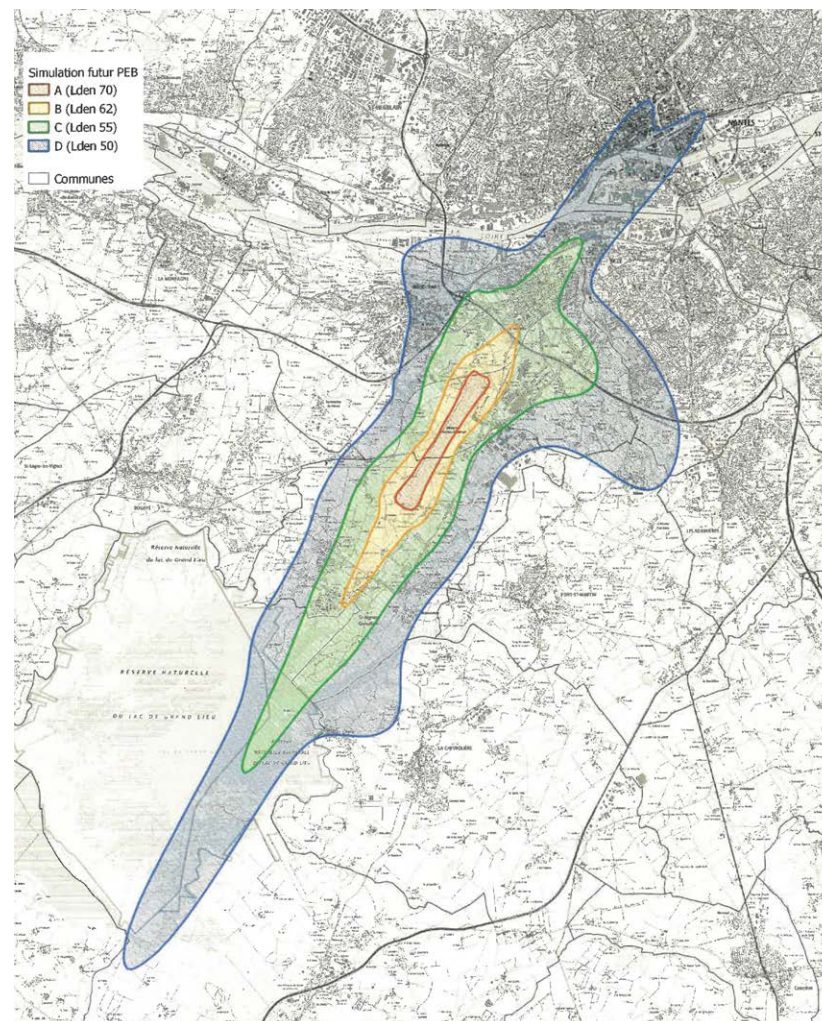
À l'issue de la concertation menée de mai à juillet 2019, l'élaboration d'une nouvelle carte de bruit intégrant les engagements de l'État s'est avérée nécessaire. En octobre 2021, le préfet a porté à la connaissance des communes concernées cette nouvelle carte. Elle intègre les caractéristiques du projet de réaménagement de l'aéroport, avec notamment la mise en place d'un couvre-feu, le décalage des seuils d'atterrissage des avions et la trajectoire en double approche pour les atterrissages par le nord.

8 - Conformément aux dispositions de l'article L.121-14 du Code de l'environnement. Consulter l'article : https://www.legifrance.gouv.fr/codes/article_lc/LEGIARTI000036671241

9 - Consultable sur le site de la préfecture : <https://www.loire-atlantique.gouv.fr/Actions-de-l-Etat/Grands-projets/Aeroport-Nantes-Atlantique/PAC-PEB>

Ce document transitoire constitue une étape importante en vue de la révision du PEB. Il permet d'intégrer les perspectives de maintien et de développement de l'activité aérienne sur site, tout en prenant en compte les impératifs de santé publique, de développement durable et de planification territoriale.

Les communes se réfèrent désormais à la fois au PEB en vigueur et à la nouvelle carte pour l'instruction des autorisations d'urbanisme. Elles peuvent, sur la base de ce porter à connaissance, délivrer sous condition ou refuser les permis de construire, sur le fondement de l'article R.111-2 du Code de l'urbanisme, en fonction de la localisation du projet au regard de la connaissance des futures courbes de bruit.



LES HYPOTHÈSES RETENUES :
Prévision de trafic :
80 396 mouvements en 2040,
dont 77 396 mouvements
commerciaux
Zonage :
Zone A : 70 dB
Zone B : 62 dB
Zone C : 55 dB
Zone D : 50 dB

3.2 UN PEB ET UN PORTER À CONNAISSANCE AUJOURD'HUI OBSOLÈTES

Le PEB actuellement en vigueur a été révisé pour la dernière fois en 2004. Depuis, la situation a évolué, et les données sur lesquelles il repose ne correspondent plus à la réalité du bruit aérien actuel et futur. Plusieurs éléments contribuent à cette évolution.

L'évolution du trafic

Le 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.

Depuis, la flotte aérienne a évolué, avec l'introduction progressive d'appareils plus récents, à la fois moins bruyants et dotés d'une plus grande capacité d'emport. Cette évolution permet de transporter davantage de passagers par vol, ce qui contribue à limiter l'augmentation du nombre de mouvements aériens.

L'évolution des trajectoires

Pourquoi les avions ne suivent-ils pas toujours exactement la même trajectoire ?

La trajectoire dite « nominale », définie sur les cartes aéronautiques pour chaque départ ou arrivée, est une représentation schématisée des instructions à suivre par les pilotes. Elle est globalement représentative des trajectoires suivies en ligne droite, beaucoup moins en virage. En effet, selon la météo, la direction et la force du vent, ou encore le poids de l'appareil, chaque avion peut légèrement dévier de ce parcours, surtout lors des virages. Ces variations sont normales et peuvent expliquer pourquoi les avions ne survolent pas toujours les mêmes endroits d'un jour à l'autre.

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

Les trajectoires au décollage

- **Entre 2004 et 2013**, les trajectoires empruntées par les avions au départ de l'aéroport n'ont pas changé.
- **À partir de 2013**, une nouvelle technologie de guidage par satellite remplace les anciens systèmes. Ce changement, validé à l'unanimité en Commission Consultative de l'Environnement (CCE), permet une navigation plus précise. Les nouvelles trajectoires restent très proches des précédentes, mais de légers écarts peuvent être observés, notamment pour les avions qui décollent en direction de Pont-Saint-Martin ou de La Chevrolière.
- **En 2018**, les procédures de circulation aérienne imposent aux avions qui partent vers le nord de ne commencer leur virage qu'à 165 mètres d'altitude, contre 149 mètres auparavant. Ce petit changement décale donc légèrement le virage vers le nord.

Les trajectoires à l'atterrissage

- **De 2004 à mai 2012**, les approches restent identiques. Le PEB de 2004 intégrait ainsi une trajectoire désaxée de 12°, conçue pour éviter le survol du cœur d'agglomération de Nantes. Les avions se remettaient et se remettent encore aujourd'hui dans l'axe de la piste juste avant l'atterrissage, ce qui contribue à limiter les nuisances sonores sur les zones denses.
- **Ensuite**, comme pour les départs, des procédures de guidage satellite sont mises en place, en conservant au maximum les trajectoires existantes. Aucune modification notable des zones survolées n'est observée à ce moment-là.
- **En avril 2015**, une nouvelle contrainte impose aux avions arrivant du sud de s'aligner avec la piste dès 914 mètres d'altitude (au lieu de 610). Cette modification entraîne un survol un peu plus fréquent des communes de La Marne et Paulx.
- **En 2021**, le scénario de double approche est pris en compte par le porter à connaissance. Ce dispositif consistait à alterner les approches dans l'axe et les approches désaxées en fonction des conditions météorologiques. Lorsque celles-ci sont favorables, la trajectoire reste désaxée, mais lorsque les conditions météorologiques sont dégradées, la trajectoire se réalise dans l'axe de la piste à l'aide d'un système d'aide à l'atterrissage dit ILS (Instrument Landing System). Cette solution a suscité des réticences de la part des parties prenantes, en raison de son impact sur de nouvelles populations.
- **En décembre 2022**, une augmentation des minima pour les arrivées depuis le nord (c'est-à-dire des conditions de visibilité plus strictes) n'a pas modifié les trajectoires. En revanche, cela a provoqué davantage de remises de gaz (quand un avion doit interrompre son atterrissage et recommencer un circuit) et sur-utilisation des approches par le sud en conditions météo dégradées.
- **À partir du deuxième trimestre 2026**, l'État prévoit de mettre en œuvre une nouvelle technologie pour les atterrissages face au sud, le guidage satellitaire dit « RNP AR » (Required Navigation Performance – Authorization Required). Cette nouvelle technologie satellitaire permet de guider intégralement le pilote dans sa procédure, y compris en cas de mauvaises conditions météorologiques, en suivant un tracé proche de la trajectoire existante. Cette nouvelle procédure sera mise en place progressivement de mi-2026 à 2032 et devra être prise en compte pour la révision du PEB.

3.3 LES CONSÉQUENCES D'UNE ABSENCE DE RÉVISION

Plusieurs conséquences découleraient d'une absence de révision du PEB actuel.

Les conséquences pour le territoire

- **Insécurité juridique des autorisations d'urbanisme.** Les autorisations sont actuellement délivrées sur la base du PEB de 2004 et du porter à connaissance de 2021. Or, ce zonage est susceptible d'évoluer, créant une insécurité juridique pour les collectivités, les aménageurs et les porteurs de projet.
- **Risque de frein au développement local.** Le maintien d'un zonage obsolète pourrait limiter la construction de logements dans des secteurs qui, selon une cartographie actualisée, ne seraient plus soumis aux mêmes contraintes d'urbanisme. Cela peut entraver la mise en œuvre de projets d'urbanisme cohérents avec les besoins actuels en logements et en aménagement.
- **Risque de contradiction avec les objectifs de sobriété foncière.** Le maintien de contraintes dans des zones peu exposées peut inciter à l'urbanisation de nouveaux secteurs en périphérie, au détriment de la lutte contre l'artificialisation des sols.

Les conséquences pour les populations

- **Réduction de la protection contre les nuisances sonores.** L'absence de mise à jour empêcherait de prévenir correctement l'évolution du bruit lié au trafic aérien. Elle compromettrait la protection des habitants dans les secteurs encore constructibles mais susceptibles de devenir bruyants.
- **Perte de lisibilité pour les riverains.** Le maintien d'un PEB obsolète générerait de l'incompréhension si les contraintes qui pèsent sur l'urbanisation ne correspondent plus aux niveaux de bruit réels.

4. LES ENJEUX DE LA RÉVISION DU PEB NANTES-ATLANTIQUE

4.1 DÉFINIR UN CADRE EN COHÉRENCE AVEC LES ENJEUX DE PROTECTION DES POPULATIONS

Sur le plan réglementaire, le PEB distingue quatre zones de bruit. La réglementation¹⁰ fixe les valeurs des limites des zones A et D, tandis que les limites des zones B et C sont définies dans des plages de valeurs, laissées à l'appréciation du préfet :

- zone B : entre 65 dB et 62 dB ;
- zone C : entre 57 dB et 55 dB.

Le porter à connaissance de 2021 avait retenu les valeurs les plus protectrices pour les zones B et C, soit :

- 62 dB pour la limite extérieure de la zone B ;
- 55 dB pour la limite extérieure de la zone C.

En effet, plus les valeurs sont basses, plus l'étendue des zones sont importantes.

Les valeurs limites des zones B et C seront soumises pour avis à la Commission Consultative de l'Environnement (CCE). Pour plus d'informations, voir la Partie 6 : Le calendrier de la révision.

4.2 S'APPUYER SUR DES HYPOTHÈSES CRÉDIBLES ET PARTAGÉES

Certaines hypothèses retenues dans le porter à connaissance de 2021 sont maintenues dans le cadre de la révision du PEB, notamment la mise en place d'un couvre-feu nocturne. D'autres hypothèses, font l'objet d'une actualisation afin de refléter au mieux l'évolution du trafic, de la flotte aérienne ou de la répartition des mouvements.

Les échéances des cartes

Le PEB s'appuie sur une représentation cartographique des zones de bruit, qui évolue selon des projections temporelles à court, moyen et long terme. Cette approche permet d'intégrer l'évolution prévisible du trafic aérien, des infrastructures aéroportuaires, ainsi que des caractéristiques de la flotte aérienne. Elle vise à anticiper les impacts acoustiques futurs et à programmer l'aménagement du territoire.

Les trois horizons temporels proposés sont :

Court terme : 2027 (date projetée d'entrée en vigueur du futur PEB)

Cet horizon tient compte du trafic aérien actuellement autorisé, de la flotte existante, et des projets d'aménagement d'ores et déjà engagés ou programmés. Il s'agit également de la première année de mise en œuvre de la trajectoire RNP-AR.

Moyen terme : 2033

Cette échéance intègre les prévisions de trafic aérien et les premières conséquences du renouvellement de la flotte vers des appareils plus silencieux. La trajectoire RNP-AR sera également mise en œuvre pour la totalité des atterrissages par le nord (face au sud).

Long terme : 2040

Le scénario à long terme tient compte des tendances structurelles de l'aérien (nouvelles technologies, évolution du trafic...). À noter, les renouvellements de flotte envisagés ne prennent en compte que les modèles d'avions existants à ce jour. Ce scénario permet de projeter les effets de long terme des décisions prises aujourd'hui, notamment en matière de réaménagement de l'aéroport.

¹⁰ - Plus précisément, le Décret n° 2002-626 du 26 avril 2002.

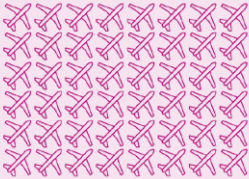
Les prévisions de trafic aérien

Les dernières estimations réalisées par l’État datent de 2023. Ces prévisions restent susceptibles d’évoluer, en fonction des hypothèses sur lesquelles elles sont fondées.

Nombre de mouvements	2027	2033	2040
Tous types confondus (commerciaux, fret, non commerciaux)	56 129	61 232	65 594
Mouvements commerciaux uniquement	53 752	58 855	63 217
Mouvements d’aviation légère	18 000	18 000	18 000
Mouvements d’hélicoptères	1 100	1 100	1 100

Ces chiffres sont moins élevés que l’estimation retenue pour le porter à connaissance de 2021 qui prévoyait plus de 80 000 mouvements en 2040. En effet, les avions opérant à Nantes sont aujourd’hui en mesure d’accueillir plus de passagers qu’avant.

À titre d’exemple, en 2024, l’aéroport Nantes-Atlantique a accueilli davantage de passagers qu’en 2018, avec moins de mouvements.

Des avions de plus en plus récents et capotaires		
2018		
 6,1 millions de passagers	 57,7 milliers de vols	Ratio entre le nombre de passagers et nombre de vols 106,4
2024		
 7 millions de passagers	 49,9 milliers de vols	Ratio entre le nombre de passagers et nombre de vols 140,3

Les hypothèses sur la flotte

L’évolution de la flotte aérienne est un des paramètres déterminants sur les niveaux de bruit aéroportuaire, des émissions de gaz à effet de serre et polluants. En effet, les avions de nouvelle génération sont conçus pour être moins bruyants, grâce à des motorisations plus performantes et à une meilleure efficacité aérodynamique. Parmi ces appareils plus silencieux figurent notamment l’A320neo, l’A321neo et le B737 MAX. Ces appareils génèrent un niveau sonore plus faible lors des phases de décollage et d’atterrissage, en comparaison avec les modèles antérieurs. Par exemple, en 2024, la station de mesure de Rezé mesurait 71,2 dB pour un A320 au décollage contre 64,2 dB pour un A320neo¹¹. Ils se distinguent également par une consommation de carburant réduite, des émissions de CO2 et d’oxydes d’azote inférieures à celles des générations précédentes.

Le tableau ci-dessous illustre l’évolution estimée de la part de ces appareils sur la flotte totale des A320 et A321, et sur la flotte totale des B327, selon les hypothèses actuelles :

Catégories d’avions	2027	2033	2040
A320neo et A321 neo	43%	66%	90%
B327max	38%	61%	85%

La répartition des atterrissages par sens d’atterrissage ou de décollage

La nouvelle trajectoire RNP AR aura également un impact sur la répartition des mouvements d’atterrissage entre les approches face au sud (ou QFU21) et celles face au nord (ou QFU03). Ces évolutions seront prises en compte dans les futures cartes de bruit. Les prévisions de répartition des atterrissages sont les suivantes :

	2024	2027	2033	2040
Atterrissages face au sud (QFU21)	33%	55%	55%	50%
Atterrissages face au nord (QFU03)	67%	45%	45%	50%

Les prévisions prévoient une évolution progressive vers un équilibre entre les deux approches. Alors qu’en 2024, les atterrissages sont majoritairement réalisés face au nord (67 %), cette proportion devrait diminuer pour atteindre une répartition équilibrée (50/50) en 2040. En 2027, la trajectoire RNP AR sera partiellement mise en œuvre, ce qui explique l’augmentation des atterrissages face au sud. La répartition prévue en 2033, période à laquelle la trajectoire RNP AR sera pleinement mise en œuvre, s’explique par l’augmentation du trafic aérien. Dans ce contexte, l’orientation des mouvements, privilégiant les atterrissages face au vent, sera davantage favorisée afin d’assurer une meilleure fluidité et sécurité du trafic aérien. Il convient de souligner que ces projections restent soumises à une forte variabilité en fonction des conditions météorologiques. L’évolution des vents dominants, notamment sous l’effet du changement climatique, pourrait également influencer la répartition future des approches.

11 - Ces données sont exprimées en indice Lamax : il s’agit du niveau de pression acoustique instantanée maximale atteint lors du passage d’un avion.

5. LES IMPACTS DE LA RÉVISION DU PEB

Les impacts sur le développement économique et l'aménagement du territoire

En clarifiant les zones d'exposition au bruit à court, moyen et long terme, la révision du PEB apportera de la visibilité aux acteurs de l'aménagement publics et privés, qui seront dès lors mieux à même de proposer une planification cohérente et rationnelle du territoire.

Ainsi, certaines parcelles aujourd'hui soumises à des restrictions pourraient bénéficier d'une requalification dans le cadre d'une révision des documents d'urbanisme. Cela offrirait aux communes concernées l'opportunité de relancer ou d'initier de nouveaux projets d'aménagement, renforçant ainsi leur attractivité et leur capacité d'accueil. L'assouplissement des contraintes d'urbanisme dans certaines zones pourrait notamment favoriser la construction de logements, la création d'emplois, la diversification de l'offre économique et la valorisation du foncier.

Parallèlement, certaines zones aujourd'hui moins exposées au bruit pourraient, à l'avenir, être davantage concernées en raison de l'évolution du trafic aérien, des trajectoires. Par une actualisation rigoureuse du zonage, la révision du PEB permettra de mieux anticiper ces évolutions, en garantissant une protection adaptée des riverains, des équipements sensibles et des zones d'activités économiques.

Les impacts sur la santé humaine

Le bruit environnemental (qui inclut les bruits des transports, des industries, des chantiers, des commerces, des activités de loisir, de voisinage... mais exclut les sources de bruit professionnelles) est considéré par l'Organisation Mondiale de la Santé (OMS) comme le second facteur environnemental de risque pour la santé après la pollution atmosphérique.

Son impact sur la santé est dépendant du volume, mais également de la durée d'exposition. La gêne et les perturbations du sommeil sont les effets du bruit liés au trafic aérien les plus documentés dans la littérature scientifique¹².

La révision du PEB permettra d'adapter le zonage aux niveaux de bruit constatés ou prévus du trafic aérien. Dans certains cas, cette révision pourra conduire à :

- la sortie de certaines habitations des zones d'exposition, assouplissant ainsi les contraintes d'urbanisme ;
- l'intégration de nouveaux secteurs dans les zones exposées ou dans des zones avec un niveau de contrainte plus fort. Cette situation nécessitera une information renforcée des futurs acquéreurs ou occupants, et l'éventuelle mise en œuvre d'aide à l'insonorisation renforcée pour les constructions.

Le choix des valeurs pour la limite extérieure des zones B et C est donc un enjeu, car plus les valeurs sont basses, plus l'étendue des zones est importante – autrement dit, plus elles seront protectrices des populations (sur ce point voir la partie 4.1).

Les impacts sur l'environnement

La modification du zonage du PEB peut avoir des effets indirects sur l'environnement, notamment en matière d'artificialisation des sols. En effet, la réduction de certaines contraintes liées au bruit pourrait ouvrir la voie à une urbanisation accrue de zones jusqu'ici non constructibles. Cette dynamique, si elle n'est pas encadrée, peut entraîner une pression foncière accrue et favoriser l'étalement urbain, au détriment des espaces naturels ou agricoles.

L'enjeu pour le territoire sera donc de concilier les nouvelles opportunités de développement territorial avec les objectifs de sobriété foncière inscrits dans les politiques publiques nationales et locales (comme la loi Climat et Résilience). Il conviendra d'anticiper et de maîtriser les effets de cette révision pour limiter l'impact environnemental et préserver la biodiversité, les continuités écologiques, ainsi que les fonctions écosystémiques des sols.

6. LE CALENDRIER DE LA RÉVISION

La procédure de révision comprenant notamment un cadrage préalable de l'autorité environnementale, une concertation préalable facultative et un avis de l'autorité environnementale.



¹² - Nassur AM (2018) Effets de l'exposition au bruit des avions sur la qualité du sommeil des riverains des aéroports français. Thèse de doctorat, spécialité Épidémiologie. Université Lyon 1. 302 p.

7. ANNEXE

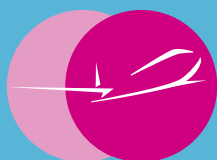
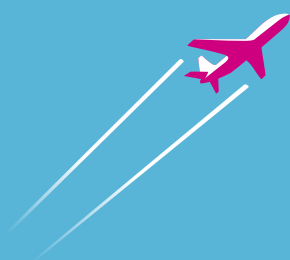
7.1 TABLEAU RÉCAPITULATIF DES RÈGLES D'URBANISME APPLICABLES DANS LES ZONES DU PEB

Type d'opérations d'extension de l'urbanisation (1)	Zone A	Zone B	Zone C	Zone D
Constructions nécessaires à l'activité aéronautique ou liées à celle-ci	autorisées			Toute construction est autorisée en zone D mais doit faire l'objet de mesures d'isolation acoustique.
Logements de fonction nécessaires aux activités industrielles ou commerciales admises dans la zone	<u>autorisés</u> dans les secteurs déjà urbanisés	autorisés		
Constructions directement liées ou nécessaires à l'activité agricole	<u>autorisées</u> dans les secteurs déjà urbanisés	autorisées		
Constructions individuelles non groupées	non autorisées		<u>autorisées</u> dans les secteurs déjà urbanisés et desservis par des équipements publics, dès lors qu'elles n'entraînent qu'un faible accroissement de la capacité d'accueil d'habitants exposés aux nuisances	
Autres constructions à usage d'habitation (immeubles collectifs, parcs résidentiels de loisirs, toute forme d'opération groupée, lotissement ou association foncière urbaine...)	non autorisées			
Equipements publics ou collectifs	<u>admis</u> s'ils sont nécessaires à l'activité aéronautique ou indispensables aux populations existantes	autorisés		
Opérations de reconstruction rendues nécessaires par une opération de démolition en zone A ou B	non autorisées		<u>autorisées</u> dès lors qu'elles n'entraînent pas d'accroissement de la population exposée aux nuisances et que les normes d'isolation phonique fixées par l'autorité administrative sont respectées (coût d'isolation à la charge exclusive du constructeur)	
Rénovation, réhabilitation, amélioration, extension mesurée, reconstruction des constructions existantes (1)	<u>admises</u> lorsqu'elles n'entraînent pas un accroissement de la capacité d'accueil d'habitants exposés aux nuisances			
Renouvellement urbain (RU) des quartiers ou villages existants : réhabilitation et réaménagement urbain	non autorisées		<u>autorisés</u> 1/ à condition que les opérations n'entraînent pas d'augmentation de la population soumise aux nuisances sonores 2/Pour les aéroports dont le trafic est plafonné (c'est-à-dire Orly), dans le périmètre de la zone C en vigueur au 20 février 2009, une augmentation de la capacité de logements et de la population est autorisée dans une limite définie dans l'acte de création du secteur de RU (cf. art. L112-9 du code de l'urbanisme). 3/ dans le cadre d'un contrat de développement territorial : une augmentation de la population soumise aux nuisances sonores est possible, sans toutefois qu'il puisse s'agir d'une augmentation significative (dans les conditions prévues à l'art. n°166 de la loi n°2014-366 du 24 mars 2014).	

(1) Toutes les constructions autorisées dans les zones du PEB le sont sous réserve de mesures d'isolation acoustique (cf. art. L112-12 du code de l'urbanisme)



Pour vous informer, vous inscrire et partager votre avis :
www.reamenagement-nantes-atlantique.fr/concertation-peb



NANTES-ATLANTIQUE
Révision du Plan
d'Exposition au Bruit