

CONCERTATION PRÉALABLE SUR LA RÉVISION DU PLAN D'EXPOSITION AU BRUIT DE L'AÉROPORT DE NANTES-ATLANTIQUE

Compte-rendu du webinaire d'information 24 juin 2025

Note liminaire :

Le présent compte-rendu constitue un résumé des échanges qui ont eu lieu pendant la réunion publique d'information. Les propos tenus par les participants sont accessibles en ligne dans leur intégralité sur [le site internet du projet](#), au travers de la vidéo d'enregistrement de la réunion.

La réponse à la question Sli.do qui n'a pas pu être traitée durant la réunion publique est disponible à la fin de ce document.

Contexte et participants

La révision du Plan d'Exposition au Bruit (PEB) de l'aéroport de Nantes-Atlantique intervient dans un contexte où le PEB actuellement en vigueur, datant de 2004, ne reflète plus les réalités du bruit aérien actuel ni les projections futures. Depuis sa publication les prévisions de trafic, la flotte d'aéronefs, les trajectoires de vol ont connu des évolutions.

Document d'urbanisme à portée réglementaire, le PEB a pour objectif de protéger les populations des nuisances sonores générées par le trafic aérien, en encadrant les possibilités de construction dans les zones exposées. Les documents d'urbanisme locaux (plans locaux d'urbanisme, cartes communales) doivent être rendus compatibles avec ses prescriptions.

La révision engagée vise ainsi à adapter le zonage aux conditions sonores réelles observées autour de l'aéroport, afin d'assurer une meilleure protection des habitants, tout en renforçant la sécurité juridique des projets d'aménagement.

Dans ce cadre, une concertation préalable se tient du 23 juin au 25 septembre 2025. Le webinaire de lancement, organisé le 24 juin, avait pour objectif de présenter les premiers éléments de cette démarche de révision. Destiné en priorité au grand public, cet événement, accessible sur inscription recommandée, a réuni 32 participants.

Représentantes de la préfecture de la Loire-Atlantique

- Dominique Yani, Secrétaire Générale de la préfecture de Loire-Atlantique, sous-préfète de l'arrondissement de Nantes
- Laurence Chanut, directrice de la coordination des politiques publiques et de l'appui territorial (DCPPAT), directrice du GIP fonds de compensation Nantes Atlantique
- Élise Menneguerre, Cheffe du pôle développement durable et mobilités à la DCPPAT

Représentant de la Direction Départementale des Territoires et de la Mer (DDTM)

- Nicolas Jurdy, Chef de mission aéroport Nantes Atlantique et grands dossiers Nantes Métropole

Représentant de la Direction Générale de l'Aviation Civile (DGAC)

- Benjamin Airaud, chargé de mission aéroport Nantes-Atlantique à la DGAC

Garantes de la concertation (Commission Nationale du Débat Public)

- Brigitte Fargevieille
- Sylvie Haudebourg

Animateur

- Frédéric Fiatte

Ouverture de la réunion

L'animateur ouvre la réunion en précisant les règles de participation et les modalités d'échanges. Il présente l'ordre du jour :

- un temps d'introduction ;
- un premier temps de présentation : « Qu'est-ce qu'un Plan d'exposition au bruit ? » suivi d'un temps d'échanges avec le public (environ 25 minutes) ;
- un second temps de présentation : « La révision du PEB de Nantes-Atlantique » suivi d'un temps d'échanges avec le public (environ 1h10).

Mme Dominique YANI, secrétaire générale de la Préfecture de Loire-Atlantique, ouvre la réunion au nom du préfet. Elle rappelle que cette concertation s'inscrit dans le cadre réglementaire de la révision du PEB de l'aéroport de Nantes-Atlantique. Elle souligne que cette démarche vise à recueillir les avis du public sur l'opportunité de réviser le document et sur les hypothèses qui fondent l'avant-projet, en particulier celles concernant les trajectoires d'avions simulés, les niveaux sonores anticipés et les prévisions de trafic. À l'issue de la concertation, les contributions alimenteront le projet qui sera soumis à la commission consultative de l'environnement à l'automne 2025. S'ensuivra une phase de consultation réglementaire, avec les communes concernées, l'Autorité de contrôle des nuisances aéroportuaires (ACNUSA), l'Autorité environnementale, puis une enquête publique. L'approbation du PEB est prévue pour début 2027.

Mmes Brigitte FARGEVIELLE et Sylvie HAUDEBOURG, garantes désignées par la Commission nationale du débat public (CNDP), présentent le rôle et les grands principes de la CNDP. Elles rappellent que la concertation a pour but de débattre de l'opportunité du plan en amont de toute décision, de ses objectifs, impacts et de solutions alternatives. La présente concertation, bien que spécifique à la révision du PEB, s'inscrit dans la continuité du dialogue ouvert depuis 2019 sur le réaménagement de l'aéroport de Nantes-Atlantique. Plusieurs préoccupations communes aux deux démarches sont identifiées, notamment les évolutions de trafic, les trajectoires aériennes, les technologies de réduction du bruit et l'information des riverains. Un bilan de la concertation sera rendu public à l'issue de la démarche, à la fin du mois d'octobre.

Mme Dominique YANI détaille ensuite les modalités de concertation. La concertation est organisée en deux temps : du 23 juin au 15 juillet, puis du 15 août au 25 septembre. Un dispositif mixte est mis en place, combinant réunions numériques, permanences d'information en présentiel et outils numériques. Trois permanences sont programmées à Pont-Saint-Martin, Bouguenais et Saint-Aignan de Grand Lieu. Deux tables rondes auront lieu en septembre, l'une consacrée aux trajectoires et aux prévisions de trafic (Rezé, 9 septembre), l'autre à la prise en compte du bruit aérien (Nantes, 17 septembre). Des réunions spécifiques sont également prévues avec les associations et les élus du territoire. Un registre est disponible à la préfecture et l'expression de chacun est possible sur le site de réaménagement de Nantes-Atlantique.

1. Premier temps de présentation : Qu'est-ce qu'un Plan d'exposition au bruit (PEB) ?

M. Benjamin AIRAUD, chargé de mission aéroport Nantes-Atlantique à la DGAC, présente le cadre technique et réglementaire du PEB.

Après avoir évoqué le contexte global de prise en compte du bruit aérien, il rappelle que le PEB est un outil d'urbanisme réglementaire, opposable aux tiers, inscrit dans le Code de l'urbanisme et approuvé par le préfet de département. Il vise à limiter l'exposition des populations aux nuisances sonores générées par l'activité aérienne et prévoit une information des futurs résidents susceptibles de s'installer dans les zones du plan d'exposition. Il s'applique aux zones autour des aéroports où le trafic est significatif.

Le PEB repose sur quatre zones (A à D) définies à partir de l'indice acoustique L_{den} (*Level day, evening, night* soit « jour, soirée et nuit »), qui prend en compte le niveau sonore moyen sur une journée type, avec des majorations en soirée (+5 dB) et la nuit (+10 dB). Ce zonage est obtenu par modélisation informatique, à partir de données réelles de trafic, des types d'aéronefs, de leurs trajectoires, altitudes, vitesses et caractéristiques acoustiques. Les zones A et B, très exposées, sont inconstructibles sauf exceptions. Les zones C et D autorisent certaines constructions sous conditions, avec renforcement obligatoire de l'isolation phonique.

Le PEB de Nantes-Atlantique actuellement en vigueur date de 2004. Il ne reflète plus l'évolution réelle de l'aéroport en termes de trafic, de trajectoires et d'aménagements. Sa révision est donc nécessaire pour adapter les règles d'urbanisme à la réalité actuelle et future de l'activité aérienne.

2. Premier temps d'échanges

M. Patrick DUFLOS, intervenant en tant que représentant de la mairie de Bouguenais, informe les participants qu'il sera présent, avec le directeur de l'urbanisme et du foncier, lors de la permanence d'information organisée dans sa commune le lundi 30 juin. Il précise que les riverains pourront alors poser des questions concrètes concernant les permis de construire ou les règles d'urbanisme applicables.

Opportunité de la révision du PEB

Un participant sur sli.do demande la raison de cette révision du plan d'exposition au bruit.

M. AIRAUD explique que la révision du Plan d'Exposition au Bruit (PEB) s'impose car le document actuellement en vigueur date de 2004. Depuis, de nombreuses évolutions ont eu lieu sur l'aéroport de Nantes-Atlantique, notamment en matière de trajectoire, de trafic et d'aménagement. La carte actuelle ne reflète plus fidèlement les nuisances sonores réelles.

Hypothèses de la révision du PEB

Une participante fait part de son inquiétude quant à l'intensité du trafic aérien et à ses répercussions sur la qualité de vie. Elle dénonce la forte densité des vols, notamment en soirée et durant la nuit, qu'elle juge « invivable » au quotidien. Elle demande qu'une limitation du trafic soit envisagée et exprime sa déception de ne pas voir ces enjeux abordés de manière centrale dans la présentation. Elle appelle à une démarche cohérente avec les impératifs écologiques et de santé publique.

L'animateur remercie l'intervenante et précise que des éléments de réponse concernant les hypothèses retenues pour le territoire de Nantes-Atlantique seront abordés un peu plus tard dans la présentation.

Une riveraine revient sur la question de la modélisation des niveaux sonores. Elle souhaite comprendre comment les données sont construites, en relevant que les mesures prises en compte ne semblent pas être issues des stations de bruit réelles.

M. AIRAUD explique que les cartes de bruit sont obtenues par modélisation, à partir de données de trafic aérien et de caractéristiques certifiées des aéronefs (niveau sonore moyen en phase de vol, décollage, atterrissage). Ces données proviennent de procédures de certification réalisées lors de la mise en service de chaque avion. Comme pour les véhicules, ces niveaux sont des valeurs de référence obtenues dans des conditions normales d'utilisation.

De plus, les compagnies aériennes mettent progressivement en œuvre des procédures visant à réduire la consommation de carburant et, de fait, les nuisances sonores.

La même riveraine témoigne de la forte dégradation ressentie des conditions de vie liées au trafic aérien depuis 2004. Le nombre d'avions et la continuité des survols sont devenus très difficiles à supporter.

Un participant sur sli.do remarque l'absence de prise en compte des niveaux sonores maximum (L_{Amax}), précisant que des bruits ponctuels très forts, notamment la nuit, sont plus gênants qu'une exposition prolongée mais modérée.

M. AIRAUD confirme que l'indicateur L_{Amax} n'est pas utilisé dans le cadre du PEB. Ce dernier repose exclusivement sur l'indicateur L_{den} , conformément à la réglementation. Il informe toutefois qu'un outil public mis à disposition par le concessionnaire, le site MAESTRO (<https://maestro.stats.nantes.aeroport.fr/noise>), permet de consulter depuis sa mise à jour récente de nombreuses données acoustiques enregistrés aux différentes stations autour de Nantes-Atlantique, y compris des données en L_{Amax} .

3. Second temps de présentation : La révision du PEB de l'aéroport de Nantes-Atlantique

M. AIRAUD détaille le projet de révision du Plan d'Exposition au Bruit (PEB) de l'aéroport de Nantes-Atlantique. Le PEB actuellement en vigueur, approuvé en 2004, repose sur des hypothèses aujourd'hui caduques. Le trafic projeté à l'époque atteignait 75 000 mouvements commerciaux en 2010, alors que le trafic réel en 2004 était d'environ 32 000 mouvements. Le zonage de ce PEB reposait sur des seuils de bruit entre 50 et 57 décibels (dB) pour la zone D, entre 57 et 65 dB pour la zone C, entre 65 et 70 dB pour la zone B, et au-delà de 70 dB pour la zone A. Une mise à jour partielle est intervenue en 2021 via un porter-à-connaissance, notamment pour intégrer l'instauration d'un couvre-feu (minuit-6h), le projet d'allongement de piste (abandonné depuis), et une trajectoire en double approche par le nord qui n'est plus d'actualité également. Ce document n'a toutefois pas valeur de révision réglementaire du PEB.

Ainsi, aussi bien le PEB de 2004 que le porter-à-connaissance de 2021 ne sont plus d'actualité d'où le besoin d'engager une révision sur la base d'hypothèses techniques et de trafic cohérentes. Elle tient compte :

– de l'évolution des trajectoires aériennes depuis 2004 ;

- de l'apparition de nouveaux types d'aéronefs moins bruyants (notamment les Airbus neo et Boeing 737 MAX) ;
- du décalage programmé des seuils de piste pour réduire l'impact sonore au sol ;
- de la mise en œuvre progressive d'une nouvelle trajectoire d'approche par le nord utilisant un guidage satellitaire (procédure RNP AR), très proche de la trajectoire actuelle.

Cette trajectoire, qui sera pleinement mise en œuvre à compter de 2032, permettra, dès 2027, de réduire les nuisances liées aux remises de gaz et aux déroutements en cas de conditions météorologiques défavorables. Elle est intégrée dans les hypothèses de travail du futur PEB.

M. AIRAUD insiste sur le fait que l'absence de révision du PEB induit des risques : inadaptation du zonage à la réalité, perte de cohérence réglementaire pour l'urbanisme, et manque d'information claire pour les riverains.

Il présente ensuite **les hypothèses structurantes** utilisées pour réaliser l'avant-projet du PEB et soumises à concertation :

– Trois échéances temporelles pour les cartes :

- court terme : 2027 (entrée en vigueur du futur PEB), échéance qui tient compte de l'ensemble du trafic aérien connu actuellement autorisé et du début de la mise en œuvre de la trajectoire RNP-AR ;
- moyen terme : 2033, avec la mise en œuvre complète de la RNP AR et l'intégration de l'ensemble des conséquences du renouvellement de la flotte ;
- long terme : 2040, échéance longue intégrant les projections de trafic et l'ensemble des réaménagements de l'aéroport dans le cadre de la remise en concession.

– Délimitation des zones B et C : maintien des seuils protecteurs introduits en 2021 (62 dB pour la zone B et 55 dB pour la zone C).

– Prévisions de trafic aérien : 53 000 mouvements commerciaux en 2027, 58 000 en 2033, 63 000 en 2040 (à titre de comparaison, l'année 2019 comptabilisait 63 500 mouvements). Ce ne sont pas des objectifs mais bien des prévisions de trafic, prenant en compte les conjectures économiques, le prix du carburant, les avancées technologiques, les politiques publiques, les différents événements pouvant arriver et le comportement des compagnies.

– Évolution de la flotte d'aéronefs : montée en puissance progressive des appareils moins bruyants. À l'horizon 2040, les modèles A320 neo et B737 Max représenteraient environ 90 % des flottes Airbus et Boeing.

– Répartition nord/sud des atterrissages et décollages : équilibre visé à l'horizon 2040, conditionné par l'amélioration des conditions d'atterrissage au nord grâce à la nouvelle procédure satellitaire.

La concertation préalable porte sur les hypothèses servant à produire l'avant-projet de PEB, qui sera soumis à l'avis de la CCE. Un rapport environnemental sera ensuite rédigé, avant que le préfet prenne la décision formelle de réaliser le PEB. Aucune carte du PEB révisé n'est encore disponible à ce stade.

4. Second temps d'échanges

Évolution des trajectoires

Une participante revient sur la question du guidage à l'atterrissage et s'inquiète de l'absence d'un système ILS sur l'approche nord. Elle souligne les conséquences de cette situation sur la précision des approches et les nuisances sonores générées par les remises de gaz.

M. AIRAUD précise que le projet initial de double approche avec ILS est abandonné. La trajectoire retenue est une procédure satellitaire (RNP AR), plus souple et sans déploiement de l'outil de guidage au sol. Cette trajectoire sera progressivement adoptée d'ici 2032 et prise en compte dans les simulations du PEB.

Un participant sur sli.do demande si les modifications éventuelles de trajectoire de décollage sud au-dessus de la Chevrolière vers la zone entre la Chevrolière et Saint-Philbert de Grand Lieu sont prises en compte dans les simulations.

M. AIRAUD indique qu'un travail d'expérimentation a été mené en 2023, mais qu'il n'a pas donné satisfaction. Dans le cadre du Plan de Prévention du Bruit dans l'Environnement (PPBE) – un dispositif, qui vise à définir des mesures pour limiter les nuisances sonores et protéger les populations – l'étude de modification des trajectoires reste envisagée. Cependant, toute évolution devra impérativement s'inscrire dans une logique d'amélioration, sans générer de nouvelles nuisances sur les bourgs de communes actuellement épargnées et les études associeront les élus des communes concernées.

À ce stade, aucune trajectoire alternative validée n'étant connue, il n'est pas prévu d'intégrer de modifications de ce type dans le PEB. Si une modification devait être envisagée à l'avenir, cela pourrait justifier une révision du PEB. Pour l'instant, la seule nouvelle modification de trajectoire que prend en compte le PEB concerne la nouvelle trajectoire pour les atterrissages par le nord.

Un participant sur sli.do rappelle que, dans les débats sur Notre-Dame-des-Landes (avant 2019), une trajectoire d'atterrissage par le nord circulaire survolant la Loire était envisagée.

M. AIRAUD indique qu'à ce stade, les hypothèses se basent sur une solution de guidage au plus proche de la trajectoire actuelle pour minimiser le survol de nouvelles populations.

Répartition des décollages et des atterrissages

Un participant demande pourquoi les décollages, plus bruyants que les atterrissages, sont peu abordés.

M. AIRAUD précise que les deux phases de vol sont bien prises en compte dans les modélisations, mais que la présentation a mis l'accent sur les atterrissages du fait de la nouvelle trajectoire qui concerne uniquement les atterrissages.

Un participant sur sli.do demande si la répartition des décollages et atterrissages est la même.

M. AIRAUD précise que les chiffres présentés reposent effectivement sur une même répartition des atterrissages et des décollages face au sud et face au nord, bien qu'il puisse y avoir de très légères différences.

Un participant sur sli.do demande qui décide de la répartition des arrivées nord-sud. Il s'étonne que l'approche nord soit favorisée alors que cette zone est plus densément peuplée.

Une autre remarque sur sli.do estime qu'aucune modification n'a lieu par rapport à l'existant, et que le trafic des atterrissages par le nord va augmenter.

Un participant sur sli.do souhaite des explications sur l'obtention des résultats de la répartition des vols (cf. slide 38 de la présentation).

M. AIRAUD explique que cette répartition dépend principalement des conditions de vent et de visibilité, car les avions doivent atterrir et décoller face au vent. L'objectif est d'obtenir un meilleur équilibre à l'avenir grâce au guidage satellitaire.

Évolution de la flotte d'aéronefs

Un participant sur sli.do demande quelles études déterminent que les avions neo ont un impact sur la baisse du bruit des survols à basse altitude (entre 900 et 250 mètres d'altitude). Il doute que cette réduction soit perceptible.

M. AIRAUD indique que selon les données de certification de sortie d'usine, les avions de type « neo » sont moins bruyants que les modèles équivalents non neo. En lien avec l'Aéroport du Grand Ouest (AGO), une comparaison a également été réalisée au niveau de la station de mesure de Rezé, mettant en évidence une différence perceptible en nombre de décibels entre le survol d'un A320 classique et celui d'un A320 neo.

Un participant sur sli.do s'interroge sur les leviers dont dispose la DGAC pour contraindre les compagnies à faire évoluer leur flotte vers des appareils qui provoquent moins de nuisances sonores.

M. AIRAUD rappelle que, dans le cadre du PPBE, la DGAC a travaillé étroitement avec les compagnies aériennes pour favoriser le renouvellement de leur flotte. Une trentaine d'engagements ont été obtenus, un chiffre important comparé à d'autres aéroports. Ces engagements seront formalisés par une signature et annexés au PPBE, qui doit être approuvé par le préfet des Pays de la Loire d'ici fin juillet. Ce renouvellement est également lié à la mise en œuvre de la nouvelle trajectoire, qui nécessite des avions équipés de technologies plus modernes. Enfin, dans le cadre du renouvellement de la concession, une modulation tarifaire est prévue pour encourager l'usage d'avions de nouvelle génération, moins bruyants.

Prévisions de trafic

Un participant sur sli.do demande pourquoi la DGAC s'adapte à l'augmentation du trafic, alors que la « logique écologique » suggère de le diminuer.

M. AIRAUD répond que la DGAC n'impose pas d'objectif de croissance mais s'appuie sur des prévisions construites à partir de données économiques et de tendances observées. Il rappelle que la liberté de circulation aérienne prévaut, sauf en cas de restrictions spécifiques.

Contenu du PEB et élaboration des cartes

Une participante demande si le PEB présenté en réunion est celui qui sera validé.

M. AIRAUD explique que les cartes présentées lors de cette réunion sont celles du PEB de 2004 et celle modifiée à la suite du porter à connaissance de 2021. L'objectif de cette première phase de concertation est d'échanger sur les différentes hypothèses à intégrer pour ensuite réaliser les cartes du futur PEB. Les cartes du futur PEB ne sont donc pas disponibles à ce stade.

Un participant demande la possibilité d'avoir des cartographies avec les hypothèses hautes et les hypothèses basses. Il précise ensuite sa question : compte tenu des progrès informatiques depuis 2004, ne serait-il pas plus facile de réaliser un grand nombre de simulations ? Il souhaite comprendre la variabilité des cartographies en fonction de différentes hypothèses.

M. AIRAUD précise qu'en pratique, une seule carte agrégeant les trois échéances de temps étudiées est produite, en raison de la complexité déjà présente, notamment avec les quatre zonages existants. Toutefois, il indique que ce type d'analyse peut être envisagé dans le cadre des études menées en phase d'avant-projet. Cette demande a d'ailleurs déjà été formulée, notamment lors de rencontres avec certaines mairies.

Concernant l'évolution de la puissance de calcul des machines entre 2004 et aujourd'hui, il ne peut pas apporter de réponse immédiate et invite le participant à poser la question via le site Internet, afin qu'une réponse plus précise puisse être apportée ultérieurement.

Indicateurs pris en compte dans les hypothèses de la révision

Un participant sur sli.do affirme que les hypothèses se basent sur des options techniques et que la santé des riverains serait « négligeable ».

M. AIRAUD informe qu'une étude est en cours, menée par l'Observatoire régional de la santé (ORS), en lien avec l'Agence Régionale de la Santé (ARS), la Préfecture de Loire-Atlantique et le GIP FCNA (groupement d'intérêt public fonds de compensation Nantes-Atlantique). Elle vise à mieux caractériser l'état de santé des riverains à l'échelle locale. Les habitants peuvent participer aux groupes d'entretien prévus dans ce cadre.

Une remarque sur sli.do précise que l'étude en santé n'a pas vocation, ni les moyens, d'après l'ORS, d'établir un lien entre l'état de la santé et l'exposition au trafic aérien.

M. AIRAUD explique qu'il est toujours complexe d'établir un lien direct entre nuisances sonores et état de santé, car de nombreux facteurs environnementaux interagissent. Toutefois, l'étude en cours permettra de dresser un état sanitaire global et de compléter les connaissances disponibles. Deux premières phases sont prévues : l'analyse d'indicateurs de santé et une enquête initiale, qui pourrait être élargie par la suite. Un panel suffisamment large est indispensable pour obtenir des résultats significatifs.

Un participant sur sli.do s'inquiète que le PEB reprenne les mêmes hypothèses que le PPBE, alors que les élus et les associations se sont exprimés contre et que la DGAC a refusé de le soumettre au vote de l'avis de la CCE.

M. AIRAUD rappelle que les cartes du PPBE portent sur 2023 et 2030, tandis que le PEB repose sur trois horizons proposés : 2027, 2033 et 2040. Il souligne qu'une cohérence est recherchée entre les deux documents, mais que les hypothèses du PEB – notamment en matière de trafic – peuvent évoluer en fonction du contexte et doivent être discutées dans le cadre de la concertation préalable.

Modalités de la concertation préalable

Des précisions sont apportées sur les **modalités de participation aux tables rondes**, ouvertes aux associations de riverains et aux collectifs.

L'organisation des tables rondes est encore en cours. L'objectif est de faire dialoguer différents points de vue et acteurs concernés. Les modalités précises seront finalisées d'ici début juillet, et les parties prenantes seront recontactées. Les associations de défense des riverains seront invitées à participer, non seulement aux tables rondes, mais plus largement à l'ensemble du processus de concertation, quels que soient les formats d'expression proposés.

Par ailleurs, une réunion spécifique avec les associations est prévue¹ sur invitation. Les représentants d'association sont invités à se signaler sur le site de la concertation s'ils n'apparaissent pas encore dans la liste des associations invitées.

Mme HAUDEBOURG souligne que chaque fois qu'une association est rencontrée, elle est encouragée à participer à la concertation préalable en déposant des contributions ou des cahiers d'acteurs et à questionner les méthodes et hypothèses présentées, afin d'alimenter le débat. Les tables rondes doivent être des espaces vivants de discussion, nourris par des propositions, des critiques ou des contre-propositions issues de la concertation.

Un participant demande à ce propos la possibilité de connaître les coordonnées des associations échangeant avec les garantes.

Mme HAUDEBOURG indique que des échanges réguliers ont lieu avec le COCETA (Collectif des Citoyens Exposés au Trafic Aérien). Elle précise que d'autres collectifs, formés lors de la concertation préalable, sont également en contact, même si certains sont aujourd'hui moins actifs.

Plusieurs questions pratiques concernent les permanences le 26 juin à Pont-Saint-Martin et le 30 juin à Bouguenais.

¹ Initialement prévue le 7 juillet, la réunion avec les associations sera finalement organisée lundi 8 septembre 2025.

Les intervenants confirment que les mairies ont reçu les éléments de communication, et qu'une diffusion a été engagée en ligne et via la presse locale.

Une intervention du public exprime le souhait que les riverains soient davantage entendus et que des solutions concrètes soient trouvées pour réduire les nuisances. La technicité du sujet est également évoquée.

Mme HAUDEBOURG, garante de la concertation, rappelle que chaque question est légitime, même sans expertise technique, que le rôle de la concertation est précisément de mettre en débat les hypothèses du maître d'ouvrage et de comprendre comment elles ont été prises et s'il n'y a pas des adaptations de ces hypothèses qui doivent être regardées à la hausse ou à la baisse.

Autres sujets

Un participant interroge la représentante de la préfecture sur la possibilité de transférer l'aéroport.

Mme CHANUT répond que le scénario de déplacement n'est pas envisagé. Le projet actuel porte sur le réaménagement du site existant et l'adaptation des documents d'urbanisme.

Le même participant exprime le sentiment que, malgré l'état déjà très avancé du dossier, c'est la première fois qu'un véritable échange avec les autorités est possible. Il regrette de ne pas avoir eu l'occasion de donner son avis plus tôt, lorsque des ajustements significatifs auraient encore pu être envisagés. Aujourd'hui, il estime que les marges de modification sont très limitées.

Mme HAUDEBOURG rappelle que la question du transfert a été débattue en 2019 lors de la précédente concertation. À l'époque, les propositions en faveur du transfert n'avaient pas suscité de soutien politique local, un élément qu'elle juge essentiel à la faisabilité d'un tel projet. Par ailleurs, il est toujours possible, dans le cadre de la concertation sur le réaménagement de l'aéroport, de formuler des questions ou des contributions approfondies, et que les garantes les examineront avec attention pour les intégrer à leurs recommandations à la DGAC.

Une participante demande dans le fil de discussion en ligne si une modification des horaires du couvre-feu est envisagée, rappelant que le créneau 6h-minuit ne respecte pas la durée de sommeil préconisée par l'OMS.

M. AIRAUD rappelle que la durée du couvre-feu (minuit-6h) ne relève pas du PEB, mais d'autres dispositifs réglementaires (étude d'impact d'approche équilibrée). Il indique qu'un comité de suivi des vols de nuit est mis en place depuis mars 2025 : il a pour objectif d'identifier les leviers pour limiter le nombre de vols durant le couvre-feu. À noter, le nombre de vols durant le couvre-feu a connu une nette baisse depuis l'année dernière.

Précision post-webinaire : Le nombre de nombre de vols de nuit a été divisé par 12 entre 2019 et 2024.

Un participant sur sli.do questionne le classement en zone D de la Chevrolière, alors qu'il estime que les habitants subissent « beaucoup plus de bruit et de pollution qu'auparavant ».

M. AIRAUD indique que les trajectoires de décollage n'ont pas significativement évolué depuis 2004, mais que la taille croissante des avions peut modifier les zones effectivement survolées. Il précise que les modifications futures de trajectoires ne sont pas intégrées au PEB à ce stade, sauf pour la nouvelle approche par le nord (ou trajectoire RNP AR).

Un participant sur sli.do demande la date de la publication de la synthèse de la consultation sur le PPBE.

M. AIRAUD indique que la consultation publique sur le PPBE s'est déroulée du 31 janvier au 31 mars. La synthèse des contributions est en cours de finalisation et sera publiée mi-juillet. Elle sera accessible sur le site de la DGAC ainsi que sur celui de la préfecture. Toutes les contributions seront également mises en ligne, de manière anonymisée.

5. Réponse aux questions Sli.do non traitées durant le webinaire

« Existe-t-il déjà des A320 neo sur la plateforme pour se rendre compte de l'amélioration ? »

Réponse de la DGAC : Des Airbus A320 neo sont d'ores et déjà présents et régulièrement exploités sur la plateforme de Nantes Atlantique. Ils représentaient 3% des mouvements constatés en 2024.

6. Conclusion

Mme CHANUT, intervenant au nom de la préfecture, remercie les participants et les intervenants pour la qualité des échanges. Elle souligne l'importance de la pédagogie sur ce sujet complexe et rappelle que la concertation se poursuit jusqu'au 25 septembre, avec plusieurs temps forts à venir.

Mme FARGEVIELLE conclue en encourageant chacun à contribuer, notamment via des cahiers d'acteurs, et rappelle que tout le dispositif de concertation est en place. Elle précise également que les garantes restent disponibles pour organiser des entretiens individuels si besoin.