

Le cadre de la contribution.....	1
1. L'aéroport, pour l'emploi Grand Ouest.....	2
20 000 emplois liés à l'aéroport ... dans des conditions dégradées.....	3
Un outil pour l'ouverture sur le monde.....	4
Un trafic en progression.....	4
2. Des externalités négatives de l'aéroport.....	5
Les émissions de CO2 de l'aviation.....	5
Les conséquences sur la biodiversité.....	6
La pollution sonore : l'enjeu majeur pour les populations riveraines de l'aéroport.....	7
3. Des actions à mener pour réduire les nuisances de l'aviation. 8	8
La modernisation des avions.....	8
La régulation du trafic.....	8
L'interdiction de certaines liaisons intérieures de courte durée.....	8
Le couvre feu nocturne.....	9
Une fiscalité incitative.....	10
4. Les enjeux pour le PEB à venir.....	11
L'artificialisation des terres au voisinage de l'aéroport.....	11
Des seuils à l'appréciation du Préfet.....	11
Des inconnues qui subsistent et qui incitent à des revoyures du PEB.....	13
Le développement de l'aéroport mis en place par le futur concessionnaire.....	13
Les évolutions réglementaires et fiscales.....	13
Les évolutions de la flotte des compagnies.....	14

Le cadre de la contribution

La CGT en Pays de la Loire porte la voix de ses 35 000 adhérents et adhérentes et défend l'intérêt de l'ensemble des salariés du territoire quel que soit leur statut ou leur profession.

Elle n'est pas conviée à participer au comité de l'aéroport, ce qu'elle regrette, d'autant que les organisations patronales y sont représentées.

La CGT porte la voix d'un syndicalisme de transformation sociale et considère que le capitalisme ne répond pas aux besoins humains. Elle émet ses propositions en faveur d'un développement humain durable, prenant en compte l'intérêt des populations pour aujourd'hui et demain.

Dans ce cadre, elle participe à la concertation préalable menée sous l'égide de la CNDP concernant la révision du plan d'exposition au bruit de l'aéroport de Nantes Atlantique.

Elle avait pris position en 2015 pour le maintien de l'aéroport de Nantes Atlantique et s'était réjouie de l'abandon du projet de Notre Dame des Landes.

Pour la CGT, l'abandon du projet de Notre Dame des Landes doit donner lieu à une véritable réorientation de l'activité de l'aéroport vers les usages indispensables de l'aviation (soutien à l'activité industrielle, échanges entre les populations, tourisme social...).

La CGT centre sa contribution sur le PEB. Toutefois, elle rappelle quelques caractéristiques de l'aéroport, en lien avec les émissions de bruit, car le sujet de l'aéroport doit être pris dans sa globalité.

L'aéroport de Nantes Atlantique fait l'objet de documents complémentaires. Ainsi les cartes stratégiques du bruit 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 PPBE (plan de prévention du bruit dans l'environnement) est un outil d'actions pour prévenir qui doit réduire les effets des nuisances sonores liées aux infrastructures aéroportuaires.

1. L'aéroport, pour l'emploi

20 000 emplois liés à l'aéroport ... dans des conditions dégradées

Selon l'étude¹ du groupement Abindgton Advisory réalisée en 2024 en vue de l'élaboration par la Région de sa stratégie aéroportuaire (adoptée en juin 2024), l'aéroport aurait en 2023 généré près de **20 000 emplois** directs, indirects (emplois des fournisseurs), induits (suite à la consommation des salariés occupant les emplois directs et indirects) et catalytiques (production et revenu chez les entreprises qui sont arrivées ou ont été créées du fait de la présence de l'aéroport)². L'aéroport est situé au cœur d'un complexe industriel et universitaire, avec notamment la présence d'Airbus et de l'université Gustave Eiffel à proximité du site.

L'aéroport est également utilisé pour le fret, à la fois grâce aux soutes des avions transportant des passagers (avions "mixtes") et grâce aux avions tout-cargo dédiés à l'activité de transport de matériel et de marchandises, avec 655 mouvements d'avions cargos en 2024³.

La CGT souligne le rôle de l'aéroport dans le développement social du territoire.

L'aéroport ne peut fonctionner sans l'ensemble des salariés qui y travaillent. La CGT a décidé de créer un syndicat spécifique, la CGT Aéroport Grand Ouest. Il s'agit de favoriser la convergence des luttes de tous les salariés du site et de prendre en compte en particulier les besoins des salariés les plus précaires.

Par ailleurs, la CGT combat la forte dégradation des conditions de travail sur la plateforme aéroportuaire. Au-delà des infractions reconnu par la justice pour travail dissimulé pour une entreprise d'assistance aéroportuaire ou pour des infractions à la durée légale du travail pour une compagnie aérienne, l'aéroport, pour différentes raisons (milieu fermé, concurrence exacerbés...) fonctionne comme un laboratoire de la dégradation des

¹https://coceta.org/wp-content/uploads/2025/03/Projection-retombees-economiques-aeroport-Nantes_VF-1.pdf

²<https://shs.cairn.info/revue-d-economie-regionale-et-urbaine-2018-2-page-389?lang=fr>

³<https://www.otana.fr/activite-de-laeroport>

conditions de travail : travail postés avec plusieurs montés au terrain par jour, instabilité des planning, précarité des contrats, turn over, risques chimiques peu ou pas pris en compte...

Un outil pour l'ouverture sur le monde

Avec plus de 90 destinations en direct dans 26 pays, l'aéroport Nantes Atlantique assure la connectivité du Grand Ouest en France et à l'international en Europe, en Afrique, en Amérique, aux Caraïbes et au Proche-Orient⁴.

Toutefois, la CGT s'interroge sur le mode de tourisme promu par l'aéroport. La part du low cost dépasse les 80 %⁵, alors qu'elle n'est par exemple que de 49 % à Toulouse.

Le trafic est essentiellement tourné vers le tourisme au départ de Nantes vers les destinations touristiques d'Europe ou d'Afrique du Nord. Les principales liaisons concernent Barcelone, Rome, Marrakech, Lisbonne et Ajaccio⁶. Il n'apporte que peu de touristes sur le territoire ligérien.

Le développement du low cost permet certes de rendre accessible l'avion à une part plus importante de la population, tout en sachant que les 2 tiers des Français prennent l'avion moins d'une fois par an. Il permet donc surtout aux plus fortunés de voyager plus fréquemment (multiplications de voyages de courtes durées). Ainsi l'aviation reste un moyen de transport élitiste. Cela se fait aux dépens de l'environnement et des conditions de travail des salariés des compagnies concernées.

De plus ce modèle low cost s'appuie dans de nombreux aéroports sur la finance publique. Cela a déjà été pointé

⁴<https://www.nantes.aeroport.fr/fr/bilan-annuel>

⁵<https://www.aeroport.fr/view-statistiques/nantes-atlantique> , à titre de comparaison le taux à Bâle Mulhouse est de 65 %, celui de Toulouse Blagnac est de 49 %

⁶<https://www.infos-nantes.fr/aeroport-nantes-atlantique-frequentation-en-hausse-et-proche-du-record-de-2019/>

par plusieurs CRC, les subventions accordées dans de nombreux aéroports sont loin d'être toutes justifiées. Plus récemment les compagnies aériennes utilisent de manière abusive des contrats de professionnalisation pour opérer des vols.

Un trafic en progression

Après une diminution du trafic durant la période covid, le trafic est reparti à la hausse , atteignant en 2024 un niveau proche de celui de 2019⁷.

Au regard de la tendance observée ces dernières années, il est donc possible d'estimer que le nombre de passagers devrait donc continuer à augmenter.

Cette tendance est inquiétante sur le plan environnemental, alors que le modèle low cost conduit à des droits en berne pour les salariés du secteur. Cette situation souligne la nécessité d'évolutions importantes du contexte économique, social ou réglementaire (évolution des habitudes de mobilité, politiques publiques, coût du transport, etc.).

La CGT s'étonne que le dossier de concertation n'envisage pas d'alternative à l'augmentation sans fin du nombre de passagers, conduisant à une augmentation du nombre d'avions. Elle souligne que l'augmentation de l'emport des avions, qui permet de limiter celle du nombre de mouvements, ne sera pas infinie. Aussi une réorientation du trafic aérien est nécessaire.

La CGT souligne le caractère délétère de l'aviation d'affaire. Comment à l'heure des visioconférences généralisées et des signatures électroniques, justifier que des chefs d'entreprises utilisent des avions spécifiquement affrétés pour faire un aller retour sur la journée, dans le seul but de signer des contrats ? Ou que des équipes sportives affrètent des avions pour venir disputer un match ?

⁷<https://www.otana.fr/activite-de-laeroport>

Outre l'impact environnemental d'une régulation / interdiction des vols en jet privé (qui à l'échelle du secteur reste minoritaire), il s'agit surtout d'une question de justice sociale : à l'échelle individuelle, de tels vols émettent bien plus que les vols commerciaux et ce souvent sur des distances réalisables en train.

2. Des externalités négatives de l'aéroport

Les émissions de CO2 de l'aviation

Selon L'Ademe⁸, le transport aérien français (vols intérieurs et vols internationaux au départ de France) a des impacts de plus en plus importants sur l'environnement, dans un contexte de croissance de l'activité à l'échelle mondiale. **Les émissions de CO2 du secteur ont augmenté de 85% entre 1990 et 2019**, et pourraient encore croître de 50% d'ici 2050 si de nouveaux leviers de décarbonation ne sont pas mobilisés.

- Ces émissions de l'aérien représentent l'équivalent de 5,3 % des émissions globales de la France, soit 2,2 fois plus qu'il y a 30 ans.
- C'est l'aviation commerciale de passagers qui constitue l'immense majorité du trafic mondial (avec 12,5 millions de passagers par jour)⁹.

Certes, les acteurs disent agir pour un impact environnemental moins important de l'aviation. L'OACI a ainsi fixé l'objectif de neutralité carbone du transport aérien en 2050¹⁰.

Selon l'Ademe, pour réduire les émissions de GES associées aux vols au départ du territoire, la France dispose de 3 leviers majeurs¹¹ :

- l'amélioration de l'efficacité des avions
- le déploiement des CAD (ou SAF, carburants « durables » de l'aviation)
- la maîtrise du transport.

⁸<https://www.ademe.fr/presse/communique-national/transport-aerien-3-scenarios-pour-une-transition-ecologique/>

⁹<https://www.ademe.fr/presse/communique-national/transport-aerien-3-scenarios-pour-une-transition-ecologique/>

¹⁰<https://www.ecologie.gouv.fr/politiques-publiques/lengagement-du-secteur-aerien-decarbonation>

¹¹<https://www.ademe.fr/presse/communique-national/transport-aerien-3-scenarios-pour-une-transition-ecologique/>

La CGT souligne que le gain « climat » des SAF reste limité du fait d'un process de fabrication très énergivore, de leur faible part dans le mix énergétique des avions, et de la persistance d'émission de traînées blanches. Ainsi le gain climat est il estimé à 50 % par rapport aux carburants fossiles, pour la seule part « minoritaire » de SAF utilisée en accompagnement des carburants fossiles.

Les conséquences sur la biodiversité

Il n'y a pas de conséquence majeure de l'infrastructure pour la biodiversité sur le site du lac de Grand Lieu, selon les associations de défense de l'environnement. Cependant, l'aéroport est une source de risques sur la qualité des eaux environnantes. Des dégradations de la qualité de l'eau ont été observées à certaines périodes sur trois exutoires. Il s'agit principalement de pollutions organiques ponctuelles qui peuvent être liées à la biodégradation des produits de déglacage de la piste et dégivrage des avions. La présence ponctuelle d'hydrocarbures et de métaux (cadmium, cuivre et zinc) a également été constatée.

L'évolution du PEB pourrait avoir des incidences sur les possibilités d'urbanisation de certaines zones aujourd'hui inconstructibles, avec des effets qui devront être appréciés au regard des enjeux d'aménagement durable, de biodiversité, de santé publique, et de qualité de vie.

La CGT réaffirme son attachement à la réduction du rythme d'artificialisation des terres telle que prévue par la loi Climat et Résilience, et souligne la nécessité de repenser les modèles d'aménagement, pour atteindre le « zéro artificialisation nette » (ZAN) en 2050.

La pollution sonore : l'enjeu majeur pour les populations riveraines de l'aéroport

Une étude a été menée par l'ORS (Observatoire régional de santé) spécifiquement sur l'aéroport de Nantes Atlantique¹².

¹²https://www.orspaysdelaloire.com/sites/default/files/pages/pdf/2024_PDF/2024_Synthese_bruit_OTANA_ORS.pdf

Résumé des connaissances entre exposition au bruit et effets sanitaires

	Niveau de preuve de la relation causale entre le bruit des avions et l'effet sanitaire
Gêne	Modéré
Troubles cognitifs	Modéré
Santé mentale dégradée	Très faible
Santé perçue dégradée	Très faible
Perturbation du sommeil	Modéré
Troubles cardiovasculaires	Très faible
Troubles métaboliques	Très faible
Troubles et issues de grossesse	n.a
Cancers	n.a

Force des niveaux de preuve : élevé > modéré > faible > très faible | n.a : non applicable

Le PPBE de Nantes Atlantique souligne que « l'évaluation de l'impact sanitaire du bruit permet d'estimer qu'environ 711 personnes parmi les 3 073 exposées à un niveau Ln de bruit aérien supérieur à 50dB(A) sont affectées par de fortes perturbations du sommeil. Cela représente une proportion de la population concernée d'environ 23 %.

Les troubles apparaissent notamment au plan psychologique.

Toutefois, au-delà des risques strictement sanitaires, c'est l'ensemble de la qualité de vie qui est dégradée pour les riverains les plus concernés par le bruit.

La CGT salue donc la volonté de revoyure actuelle du PEB, qui date de 2003, même s'il souligne son caractère tardif.

3. Des actions à mener pour réduire les nuisances de l'aviation

Ces actions contribueront à diminuer le bruit dans les prochaines années ou les prochaines décennies et pourront amener à revoir les zones ouvertes à l'urbanisation.

Elles sont de plusieurs ordres :

La modernisation des avions

Le renouvellement de la flotte des compagnies aériennes conduit à mettre en service des avions moins bruyants (et moins consommateurs d'énergie).

A titre d'exemple, Airbus annonce pour l'A320neo une diminution de près de 50 % des nuisances sonores¹³. Il

(Source : document Airbus)

Toutefois, le renouvellement des flottes nécessite du temps, ainsi les avions plus anciens resteront en service plusieurs années encore. A l'horizon 2040, les avions les moins bruyants devraient cependant être très majoritaires dans la flotte des compagnies.

La CGT appelle à engager une réflexion sur le modèle de développement de Nantes Atlantique à moyen et long terme, incluant notamment les conditions d'une meilleure maîtrise des nuisances sonores. Cela passe par l'interdiction à très court terme de l'accès à l'aéroport aux avions les plus bruyants.

La régulation du trafic

L'interdiction de certaines liaisons intérieures de courte durée

Obtenu de haute lutte suite au débat de la convention citoyenne décidée par Emmanuel Macron, le décret 2023-385 du 22 mai 2023 interdit, pour une durée de 3 ans, les services réguliers de transport aérien public de passagers à l'intérieur du territoire français dont le trajet est également assuré sur le réseau ferré national sans correspondance et par plusieurs liaisons quotidiennes d'une durée inférieure à deux heures trente. Concrètement, les liaisons aériennes entrant dans le champ d'action du décret sont Paris-Orly-Nantes, Orly-Lyon et Orly-Bordeaux.

La CGT souligne le caractère très insuffisant de ce décret qui ne permet pas une réorientation du trafic vers les modes moins polluants, en particulier le train.

¹³https://www.airbus.com/sites/g/files/jlcbta136/files/417aea7b08cfbdea7d7591435cd8a8f4_A320neo-SAS-infographic.pdf

Les conséquences pour l'aéroport de Nantes Atlantique restent donc limitées, et des liaisons existent en particulier entre Nantes et Roissy Charles de Gaulle.

Le couvre feu nocturne

Depuis avril 2022, un couvre-feu a été mis en place a minima, de minuit à 6 heures du matin pour l'aéroport Nantes Atlantique, afin de réduire les nuisances sonores nocturnes. Les compagnies aériennes ne peuvent donc pas programmer des vols (départs ou arrivées) sur cette plage horaire. En revanche, l'aéroport reste en capacité d'accueillir d'éventuels vols retardés, des vols sanitaires, humanitaires, gouvernementaux ou des vols déroutés pour raison médicale, sécurité ou sûreté. L'arrêté de restriction d'exploitation interdit par ailleurs tout atterrissage ou décollage d'avions bruyants¹⁴ entre 22h et 6h.

L'arrêté de 2022 a été précisé et renforcé en 2024.

Le couvre-feu actuel est globalement de moins en moins violé. en 2025, 3 vols de nuit par semaine sont constatés en moyenne, contre 51 en 2018. Cependant, plus d'une nuit par semaine a fait l'objet d'un vol nocturne en juin 2025, l'impact de l'aéroport est donc réel pour la santé des populations.

Ainsi, depuis 2022, la DGAC a sanctionné 64 % des vols de nuit, pour un montant de 20 000 euros par vol en moyenne, soit un total de 6,2 M€¹⁵.

Alors que le patronat manifeste fortement son refus de tout élargissement du couvre-feu, les élus de la métropole et les habitants du territoire réclament un élargissement du couvre-feu et une interdiction des dérogations.

La CGT partage la nécessité d'un couvre-feu avancé au maximum à 23h et d'une durée de 8 heure au moins. Ce couvre-feu doit être l'occasion de revoir le modèle du développement de l'aéroport et son orientation vers le

¹⁴appareils certifiés conformément au chapitre 3 et de marge inférieure à 13 ENdB

¹⁵<https://www.reamenagement-nantes-atlantique.fr/informer/les-actualites/bilan-apres-3-annees-mise-oeuvre-du-couvre-feu>

low cost.

Une fiscalité incitative

Actuellement, le transport aérien est actuellement largement subventionné (en premier lieu avec le kérosène détaxé pour les vols internationaux).

Focus sur la taxe de solidarité sur les billets d'avion.

Cette taxe instaurée en 2006 participe directement au financement de l'organisation internationale Unitaid. Aussi appelée Facilité internationale pour l'achat des médicaments, la FIAM lutte contre les principales pandémies qui sévissent dans les pays les plus pauvres de la planète.

Elle touche l'ensemble des vols mais avec des montants différents selon la classe du voyage et la destination¹⁶. Son montant a été augmenté fortement par la loi de Finances de 2025 (passant de 2,63 € à 7,40 € par trajet pour les vols économiques en France et en Europe).

Ryanair a pris prétexte de cette hausse pour supprimer certaines liaisons depuis des aéroports français, sans toutefois toucher son offre depuis Nantes Atlantique.

	Billet en classe économique	Billet avec services additionnels (classe affaires)	Aéronef d'affaires
Destinations en France ou en Europe	7,40 €	30 €	210 ou 420 € selon le type d'avion
Destinations intermédiaires	15 €	80 €	675 ou 1 015 € selon le type d'avion
Destinations lointaines	40 €	120 €	1 025 ou 2 100 € selon le type d'avion

La CGT considère que la taxation du kérosène pourrait être susceptible d'influer sur le trafic, de manière plus juste socialement que la hausse de la taxe de solidarité sur les billets d'avion.

¹⁶<https://www.service-public.fr/particuliers/actualites/A18080>

4. Les enjeux pour le PEB à venir

La CGT pointe plusieurs enjeux :

L'artificialisation des terres au voisinage de l'aéroport

En se basant sur une trajectoire d'approche modifiée et une flotte moins bruyante, le PEB pourrait rendre constructibles des terres qui ne le sont actuellement pas.

La CGT rappelle son attachement à la sobriété dans la consommation foncière, et à la réduction du rythme de l'artificialisation nette des sols, pour viser la neutralité foncière. Elle considère que le territoire métropolitain doit préserver ses terres agricoles et naturelles, propres à limiter les îlots de chaleur et à favoriser une appropriation de la nature par les habitants du territoire.

Des seuils à l'appréciation du Préfet

Le PEB définit quatre niveaux d'exposition au bruit.

Le calcul de l'indice Lden (bruit moyen pondéré) autour de l'aéroport permet de tracer des courbes (en reliant les points avec un même indice Lden) qui délimitent les quatre zones suivantes :

- la zone de bruit fort A est la zone comprise à l'intérieur de la courbe d'indice Lden 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 Lden 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 Lden 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 Lden 50 - zone obligatoire pour les seuls aérodromes relevant du champ de l'article L. 6360-1 du code des transports, dont fait partie Nantes Atlantique.

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.

Plus le seuil en décibels 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.

La CGT invite à opter pour la prudence. Il s'agit de limiter le nombre de riverains qui habiteront dans des zones soumises au bruit et donc les problèmes d'acceptabilité ultérieurs, en particulier en cas d'évolution à venir du PEB. Ceci d'autant que même au-delà de la zone D, la présence d'avions peut générer une gêne pour les riverains.

Elle invite donc à opter comme actuellement pour la définition des zones B et C pour les valeurs les plus basses.

La CGT soutient par ailleurs le développement du tourisme social. Faute de soutien public, de nombreuses structures de tourisme social rencontrent des difficultés, et l'offre est désormais insuffisante pour proposer à tous des vacances à coût acceptable sur le territoire national. Cela pousse au développement du transport aérien low cost, pour du tourisme à bas coût, vers des pays où les normes sociales sont quasi-inexistantes, aux dépens des salariés sur place.

Des inconnues qui subsistent et qui incitent à des revoyures du PEB

Le développement de l'aéroport mis en place par le futur concessionnaire

Sept ans après l'abandon du projet de transfert, le futur concessionnaire de l'aéroport n'est pas encore connu. Il doit être

désigné en 2026. Cependant, l'État vise à inciter le futur concessionnaire à un développement maîtrisé de l'activité de l'aéroport, axé sur la qualité de service et la modernisation des infrastructures, en veillant à minimiser les nuisances pour les populations. L'État considère que l'aménagement devra être sobre en développement et ambitieux en matière environnementale.

La CGT souhaite une gestion publique de l'aéroport. C'est elle seule qui peut garantir une activité de l'aéroport qui s'inscrive dans une perspective de service public et de qualité de service, pour la garantie du droit aux vacances dans le cadre d'un tourisme durable et raisonné, et pour le soutien à l'industrie du territoire.

Dans le cadre actuel, le concessionnaire quel qu'il soit devra réorienter l'activité de l'aéroport vers le qualitatif aux dépens du quantitatif, et mener une politique réellement incitative pour encourager les compagnies à limiter leurs nuisances sonores.

Les évolutions réglementaires et fiscales

La CGT souligne que le développement de l'aéroport dépendra notamment du prix des carburants, des évolutions réglementaires et fiscales et du suivi des politiques de limitation du trafic.

Le coût des carburants est susceptible d'évoluer à la hausse avec le développement des e-fuels, dont le coût de fabrication est élevé.

L'évolution de la fiscalité est également une inconnue.

De même les politiques de sanctions menées par l'ACNUSA (Autorité de contrôle des nuisances aéroportuaires) devront être effectivement incitatives pour permettre le respect durable du couvre-feu.

**Aucune tolérance ne doit être accordée aux compagnies voyous qui violent délibérément le couvre feu !
Tous les vols de nuit sont néfastes pour la santé des riverains (et des personnels), ils ne doivent concerner que les activités réellement nécessaires, en particulier les urgences sanitaires.**

Les évolutions de la flotte des compagnies

L'évolution de la flotte dépendra de la politique de chaque compagnie.

La modernisation annoncée avec le remplacement des avions par des matériels plus modernes et donc nettement moins bruyants sera-t-elle réalisée ? L'emport continuera-t-il à progresser et à permettre d'augmenter fortement le nombre de passagers en contenant celui des mouvements ?

Des actions complémentaires mises en place par les compagnies pourront-elles contribuer à réduire les nuisances sonores ?

Les inconnues subsistent à ce stade. La CGT souhaite que le PEB qui sera adopté n'obère pas l'avenir et fasse l'objet de revoyures régulières après son adoption en 2027, en lien avec les autres documents d'urbanisme, et sans attendre 20 ans comme c'est le cas du PEB actuel.