

Plan d'exposition au bruit

■ Bureau du 23 septembre 2025

■ Contribution présentée par M. Yvic KERGROAC'H au nom de la Commission "Infrastructures - Mobilités – Infrastructures de l'Information et de la Communication - Energies"

30 votants : adopté à l'unanimité.

Sommaire

Le cadre de la contribution.....	3
1. L'aéroport, pour le développement économique du Grand Ouest.....	3
20 000 emplois liés à l'aéroport	3
Un outil pour l'ouverture sur le monde.....	5
Un trafic en progression	6
2. Des externalités négatives de l'aéroport.....	7
Les émissions de CO2 de l'aviation	7
Les émissions de polluants	8
Les conséquences sur la biodiversité	9
La pollution sonore : l'enjeu majeur pour les populations riveraines de l'aéroport	10
3. Les actions menées contribuant à réduire le bruit.....	11
La modernisation des avions.....	11
La régulation du trafic.....	12
L'interdiction de certaines liaisons intérieures de courte durée.....	12
Le couvre-feu nocturne.....	13
Les mesures prévues par le PPBE (plan de prévention du bruit dans l'environnement).....	14
4. Les enjeux pour le PEB à venir	14
L'artificialisation des terres au voisinage de l'aéroport.....	14
Des seuils à l'appréciation du Préfet.....	15
Estimation des populations concernées par le bruit > 55 dB (source PPBE) :.	16
Des inconnues qui subsistent et qui incitent à des revoyures du PEB	16
Le développement de l'aéroport mis en place par le futur concessionnaire...	16
Les évolutions réglementaires et fiscales.....	17
Les évolutions de la flotte des compagnies	17
5. Annexe 1 : les travaux menés par le CESER sur l'aéroport depuis 2019 .	19
6. Annexe 2 : les zones exposées au bruit estimées en 2040	20

Le cadre de la contribution

Le CESER s'exprime en tant que partie prenante du comité de l'aéroport de Nantes Atlantique, au sein duquel il porte la voix de la société civile organisée dans les Pays de la Loire.

Dans ce cadre, il 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.

Du fait des délais fixés par la CNDP, cette contribution ne peut pas être validée en session plénière du CESER.

C'est pourquoi elle reprend des éléments des contributions, avis et études déjà validés par le CESER, tout en les actualisant.

Le CESER rappelle que le PEB est un document d'urbanisme réglementaire. Il vise à protéger les populations des nuisances sonores liées au trafic aérien en encadrant les constructions dans les zones exposées au bruit du trafic aérien. Les documents locaux d'urbanisme (plans locaux d'urbanisme, cartes communales) doivent être rendus compatibles avec celui-ci. La Région via son SRADDET a compétence pour évaluer cette politique.

Le CESER centre sa contribution sur le PEB. Toutefois, il rappelle quelques caractéristiques de l'aéroport, en lien avec les émissions de bruit.

L'aéroport de Nantes Atlantique fait l'objet de documents complémentaires, conformément aux engagements de l'État après l'abandon du transfert de l'aéroport de Nantes Atlantique vers Notre-Dame-des-Landes en 2018. 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 et si possible réduire les effets des nuisances sonores liées aux infrastructures aéroportuaires.

Le CESER pourra s'exprimer de manière complémentaire sur le PPBE dans les mois à venir.

La révision du PEB de l'aéroport Nantes Atlantique est rendue particulièrement indispensable aujourd'hui. En effet, le transfert de l'aéroport de Nantes Atlantique vers Notre-Dame-des-Landes ayant été prévu jusqu'en 2018 (date de l'abandon définitif du projet), peu de mesures ont été prises auparavant pour limiter les conséquences du bruit à proximité de l'équipement actuel. Certains choix d'urbanisation ont même conduit à ce qu'aujourd'hui une population importante soit touchée par le bruit lié à l'aéroport.

1. L'aéroport, pour le développement économique du Grand Ouest

20 000 emplois liés à l'aéroport

Dans sa contribution de 2019 intitulée « Nantes-Atlantique – Quel aéroport pour répondre aux besoins du Grand Ouest ? », le CESER rappelait le rôle joué par l'aéroport de Nantes Atlantique dans le développement économique de la région.

En effet, l'équipement contribue à la compétitivité des entreprises et est source d'emplois sur le territoire.

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'apport économique de l'aéroport est estimé pour 2023 à **1,10 Md€ soit 0,84 % du PIB régional**. Il est appelé à s'accroître à mesure que le trafic s'approchera voire dépassera celui de 2019 (en nombre de passagers), et dans la mesure où les travaux de rénovation attendus contribueront à la création de revenus pour les entreprises du territoire.

Evaluation impact économique NTE selon la méthode de l'ACI	est. 2023	
	contribution au PIB de la France (M€)	en emplois
Impact direct	411,45	5 283,00
impact indirect	242,48	3 592,00
impact induit	198,43	4 649,00
impact catalytique	250,00	6 432,74
impact économique global	1 102,36	19 957
(milliards €)		
est. PIB de la France	2663,00	
est. PIB de la Région PDL	132,00	4,96% du PIB national
Impact éco aéroport	1,10	0,84% du PIB régional
Nombre de passagers (MPAX)	6,5	
dt passagers low cost	5,2	soit 80%
Tonnage fret	11 500	
Mouvement commerciaux	50 000	

(Sources UAF, Insee et Solutions & Co)

Emplois de la ZAC aéroportuaire³

Secteur	nombre d'établissements	emplois estimés
D2A	124	3 911
Airbus	9	2 845
Aéroport	61	2 386
Le Chaffault	52	826
Nautilus (Croix Rouge)	27	601
La Forêt	60	539
Moulin Cassé	36	285
Ensemble	369	11 393

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

¹ https://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/socio-economie>

de matériel et de marchandises, avec 655 mouvements d'avions cargos en 2024⁴. A titre de comparaison, Toulouse Blagnac a eu 2 910 mouvements de fret en 2024 et Bâle Mulhouse 4 701⁵.

Un outil pour l'ouverture sur le monde

En 2024, l'aéroport Nantes Atlantique a accueilli 7 millions de passagers, soit +8% par rapport à l'année 2023 (6,5 millions), ce qui reflète les besoins de mobilité des habitants du Grand Ouest et des passagers qui viennent sur le territoire.

Les principales liaisons concernent Barcelone, Rome, Marrakech, Lisbonne et Ajaccio⁶.

Avec plus de 90 destinations en direct dans 26 pays, l'aéroport Nantes Atlantique assure ainsi la connectivité du Grand Ouest en France et à l'international en Europe, en Afrique, en Amérique, aux Caraïbes et au Proche-Orient⁷. Rennes Saint-Jacques offre aussi des destinations internationales, mais de manière beaucoup moins importante que Nantes Atlantique. Ainsi Nantes Atlantique est l'aéroport international le plus important de l'Ouest de la France.

En 2019, en valeurs moyennes redressées, l'origine des voyageurs partant de ou arrivant à Nantes-Atlantique était la suivante :

- Environ 70% des passagers venaient des Pays de la Loire,
- Environ 50% provenaient de Loire-Atlantique,
- 1/3 de Nantes Métropole,
- 20% de Nantes,
- 7 à 10% depuis chacun des quatre départements limitrophes (Morbihan, Maine-et-Loire, Vendée, Ille-et-Vilaine),
- Environ 15% autres départements.

On constate donc une prégnance de l'utilisation de l'aéroport par des passagers issus du Grand Ouest.

Les principales liaisons semblent confirmer le fait que l'aéroport serait plus utilisé pour le tourisme à destination de l'étranger que pour la venue de voyageurs vers le territoire.

L'essor de Nantes-Atlantique repose sur la part de marché très importante des compagnies low-cost. **Plus de 80 % des voyageurs utilisent une compagnie à bas coûts pour décoller ou atterrir à Nantes**⁸. En 2024, Volotea a transporté 1,8 million de passagers au départ de Nantes, un record pour la compagnie sur cette base⁹.

L'aéroport de Nantes Atlantique est à l'équilibre financier du fait de son trafic important.

⁴ <https://www.otana.fr/activite-de-laeroport>

⁵ <https://www.aeroport.fr/view-statistiques/bale-mulhouse>

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

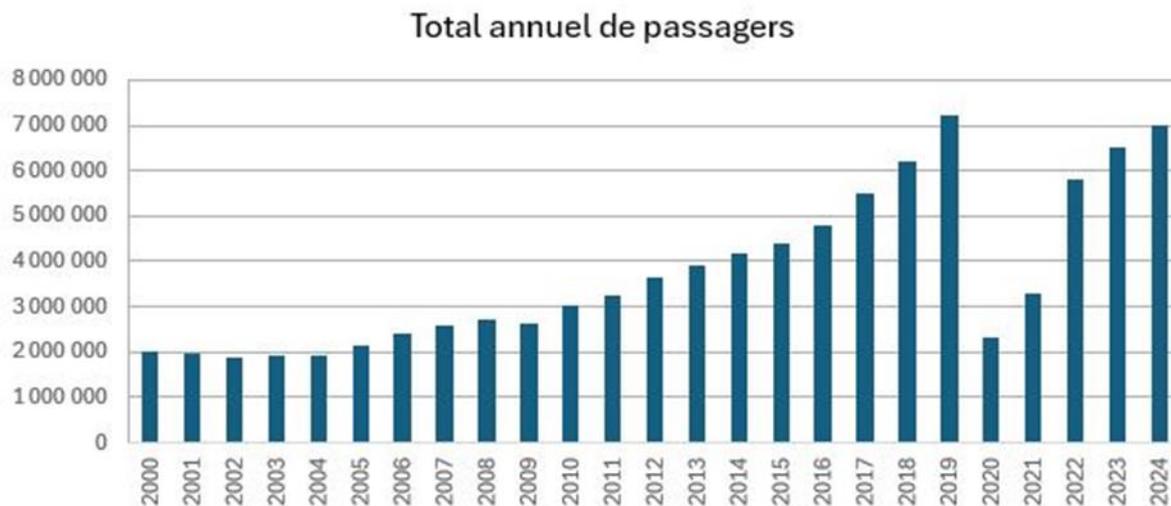
⁷ <https://www.nantes.aeroport.fr/fr/bilan-annuel>

⁸ <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 %

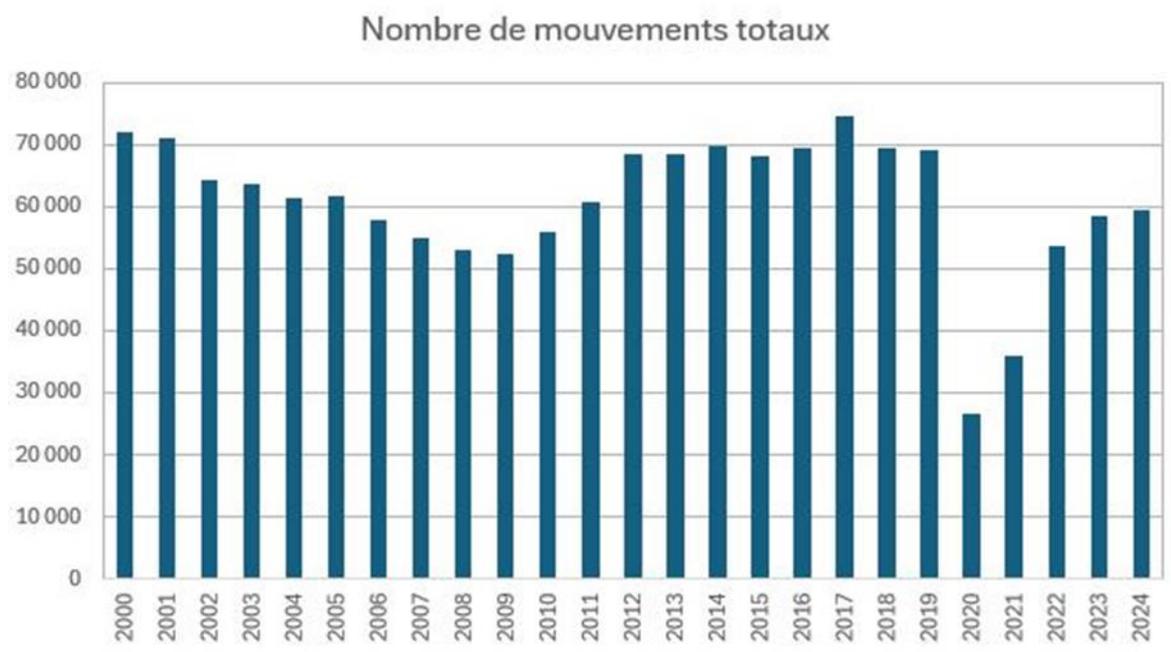
⁹ <https://www.ouest-france.fr/pays-de-la-loire/loire-atlantique/a-nantes-volotea-met-le-pied-sur-le-frein-en-2025-a19eccd4-cdbe-11ef-8d90-909e2a097509>

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 2019¹⁰.



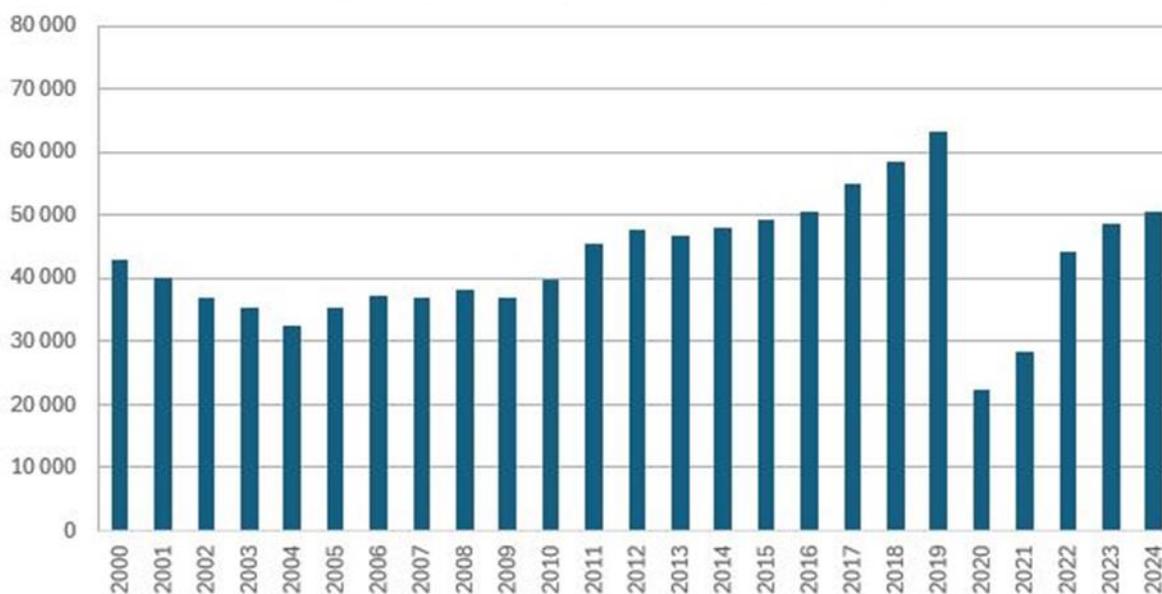
Le nombre de vols totaux est reparti à la hausse, mais de manière moins marquée du fait de l'augmentation de l'emport des avions (nombre de passagers).



La hausse est essentiellement due au développement de l'aviation commerciale. Toutefois l'aviation non commerciale (aviation privée de loisir ou professionnelle) représente en 2024, 15 % des mouvements.

¹⁰ <https://www.otana.fr/activite-de-laeroport>

Total annuel de mouvements commerciaux



Au regard de la tendance observée ces dernières années, il est donc possible d'estimer que le nombre de passagers devrait continuer à augmenter, sauf en cas d'évolutions importantes du contexte économique, social ou réglementaire (évolution des habitudes de mobilité, politiques publiques, coût du transport, etc.).

Les estimations figurant dans le dossier de concertation, à savoir un nombre de 66 000 mouvements annuels (soit un niveau inférieur à celui de 2019) en 2040 ne paraissent envisageables qu'à condition de continuer à accroître l'emport des avions, car la tendance fait état d'une augmentation constante du nombre de passagers.

2. Des externalités négatives de l'aéroport

Les émissions de CO2 de l'aviation

Selon L'Ademe¹¹, 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 à 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)¹².

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

¹² <https://www.ademe.fr/presse/communique-national/transport-aerien-3-scenarios-pour-une-transition-ecologique/>

Cependant les acteurs de l'aviation, conscients de ce problème, agissent pour aller vers un impact environnemental moins important. L'OACI (organisation de l'aviation civile internationale) a ainsi fixé l'objectif de neutralité carbone du transport aérien en 2050¹³.

Selon l'Ademe, pour réduire les émissions de GES associées aux vols au départ du territoire, la France dispose de 3 leviers majeurs¹⁴ :

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

La DGAC (direction générale de l'aviation civile) souligne ainsi qu'entre 2000 et 2023, le développement du trafic aérien s'est accompagné (hors crise sanitaire) d'une amélioration continue de son efficacité énergétique. L'émission unitaire nette de CO2 est ainsi passée de 112,3 à 76,8 g de CO2 par PKTeq (Passagers équivalents-Kilomètres-Transportés), en diminution de 31,3 %, soit une décroissance moyenne de 1,6% par an¹⁵.

Le CESER a voté en décembre 2024 une contribution sur le projet Take Kair de fabrication de e-kérosène à partir de CO2 biogénique.

Il considère que « *la fabrication de e-kérosène destiné à l'aviation longue distance est cohérente (...). Le projet Take Kair contribue à la décarbonation de l'aviation* ».

Il précise que « *l'utilisation du CO2 issu de l'industrie pour fabriquer du e-kérosène diminuerait de 50 % les conséquences climatiques de l'aviation pour la part du e-kérosène utilisée dans la production de carburant. Le CESER rappelle que le e-kérosène sera beaucoup plus coûteux (5 à 7 fois plus) que le kérosène fossile, ce qui pourrait conduire à renchérir le coût des voyages en avion.* »

Il rappelle que « *l'ADEME précise que les volumes d'électricité et de CO2 nécessaires pour la production de e-carburant sont très importants. De son côté, l'Académie des Technologies évalue à 10 % de la production d'électricité en France la part qui serait consacrée à l'aviation en 2050. L'ADEME considère donc que la réduction des trafics à moyen et long terme est une nécessité.* »

Le renouvellement de la flotte contribue également à limiter les émissions de CO2. Ainsi, dans sa contribution de 2019 sur la rénovation de l'aéroport, le CESER rappelait que « les dernières versions des familles A320 et A330 proposent une réduction de la consommation de l'ordre de 15 à 20% par rapport aux versions précédentes. »

Les émissions de polluants

Selon l'OTANA (observatoire territorial autour de Nantes Atlantique), les enjeux liés à la qualité de l'air et à l'impact de la pollution atmosphérique sur la santé constituent une préoccupation forte et croissante des populations.

¹³ <https://www.ecologie.gouv.fr/politiques-publiques/engagement-du-secteur-aerien-decarbonation>

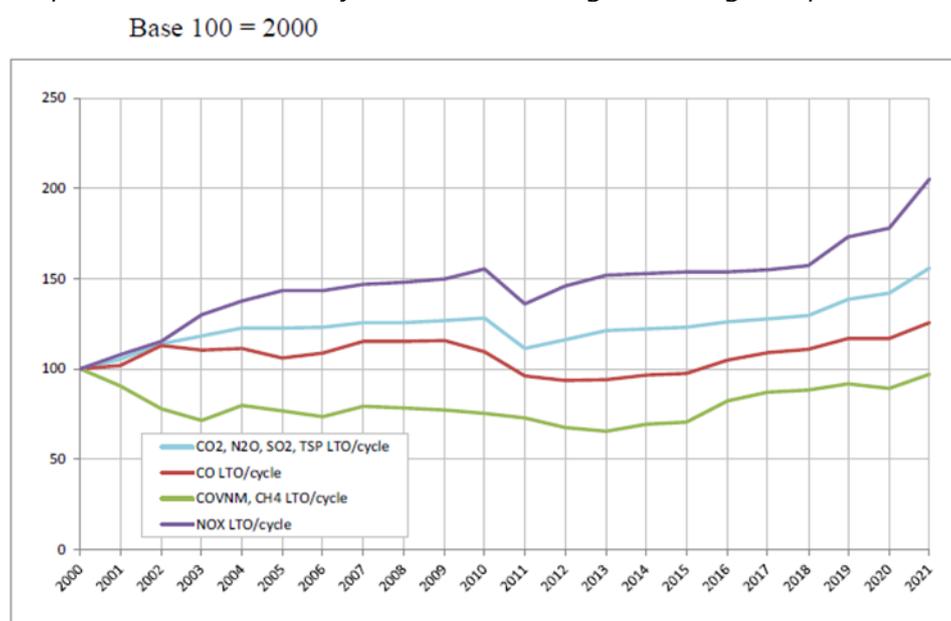
¹⁴ <https://www.ademe.fr/presse/communiqu-e-national/transport-aerien-3-scenarios-pour-une-transition-ecologique/>

¹⁵ <https://www.ecologie.gouv.fr/politiques-publiques/emissions-gazeuses-liees-traffic-aerien>

Comme tout site d'activités industrielles ou tertiaires, la zone aéroportuaire émet des polluants atmosphériques. Concernant l'aéroport, ces émissions sont en particulier dues au trafic aérien mais aussi au trafic routier induit, aux différents engins et véhicules de piste, aux installations de chauffage, de climatisation et de production d'énergie, et au stockage de carburant.

Encore peu documentées et non réglementées, les émissions et les effets sur la santé des particules ultrafines (PUF), notamment liées aux activités aéroportuaires, constituent un sujet émergent sur lequel les efforts de recherche doivent se poursuivre¹⁶.

Émissions de polluants émis sur le cycle LTO (atterrissage-décollage) depuis l'année 2000 :



Émissions des polluants par cycle LTO depuis 2000

Depuis 2009, Aéroports du Grand Ouest confie à Air Pays de la Loire la surveillance de la qualité de l'air dans l'environnement de l'aéroport Nantes-Atlantique et au sein de celui-ci.

La campagne de mesures menée de septembre à octobre 2024 indique une absence d'influence significative des émissions dans l'environnement de la plateforme aéroportuaire, sauf pour le dioxyde d'azote où une influence est possible du fait de travaux d'enrobé durant la campagne de mesures. **Les niveaux de polluants mesurés sont typiques d'une zone périurbaine, et ont de fortes probabilités de respecter les valeurs réglementaires**¹⁷.

Les conséquences sur la biodiversité

Auditionné par le CESER à l'occasion de l'étude menée en 2019, Xavier Métay, directeur de FNE Pays de la Loire, soulignait qu'il n'y avait pas de conséquence majeure de l'infrastructure pour la biodiversité sur le site du lac de Grand Lieu.

L'aéroport est tout de même source de risques sur la qualité des eaux environnantes. Les analyses que la DGAC a menées ainsi que les résultats des suivis menés par le concessionnaire montrent que la qualité actuelle des eaux superficielles au niveau des exutoires de l'aéroport est globalement bonne. Néanmoins des dégradations de la qualité de l'eau ont été observées

¹⁶ <https://www.otana.fr/qualite-de-lair-et-sante>

¹⁷ <https://www.airpl.org/rapport/evaluation-de-la-qualite-de-l-air-dans-l-environnement-de-l-aeroport-de-nantes-atlantique-ete-2024>

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.

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

Les conséquences pour la santé ont été largement évoquées dans la contribution du CESER datant de 2019.

Depuis, une étude a été menée par l'ORS (Observatoire régional de santé) spécifiquement sur l'aéroport de Nantes Atlantique¹⁸.

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

Les conséquences sont logiquement différentes selon la proximité de l'aéroport. Ce tableau est une pondération sur l'ensemble des zones.

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 d'environ 23 % ».

¹⁸ https://www.orspaysdelaloire.com/sites/default/files/pages/pdf/2024_PDF/2024_Synthese_bruit_OTANA_ORS.pdf

- Évaluation de la survenue des fortes perturbations du sommeil dans la population

Plages d'indice L _n en dB(A)	Situation de court terme (année de référence 2023)		
	Population exposée au bruit	Population affectée par la forte gêne	Proportion
50 à 55	2 796	631	22,6 %
55 à 60	272	78	28,8 %
60 à 65	5	2	36,1 %
65 à 70	0	0	-
> 70	0	0	-
Total	3 073	711	23,1 %

Des 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.

Dans sa contribution de 2019¹⁹, le CESER soulignait qu'« il s'agit de la principale nuisance pour les riverains. Plusieurs milliers d'habitants sont particulièrement touchés par les problématiques sonores. Cela impacte leur santé, physique et morale, et a une incidence sur la valeur de leurs biens immobiliers. Ces populations attendaient dans leur grande majorité le transfert de l'aéroport vers Notre-Dame-Des-Landes. »

Dès 2019, le CESER soulignait l'obsolescence du PEB (Plan d'exposition au bruit). Il se félicite donc de sa revoyure actuelle, même s'il souligne son caractère tardif.

3. Les actions menées contribuant à réduire le bruit

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 sonores²⁰. Il en est de même pour l'A321neo²¹.

¹⁹ https://ceser.paysdelaloire.fr/wp-content/uploads/etude_aeroport2021_web-assemblee-site-internet-1.pdf

²⁰ https://www.airbus.com/sites/g/files/jlcbta136/files/417aea7b08cfbdea7d7591435cd8a8f4_A320neo-SAS-infographic.pdf

²¹ <https://mobiwisy.fr/transports-collectifs/avion/klm-recoit-son-1er-airbus-a321neo-moins-polluants>



(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.

Le CESER 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. Dans sa contribution de 2021, il proposait de réserver à terme l’accès à l’aéroport aux avions les moins bruyants²². Il est conscient que cette limitation serait adoptée de manière progressive.

La régulation du trafic

L’interdiction de certaines liaisons intérieures de courte durée

L’optimisation des déplacements constitue un enjeu central dans une perspective de transition écologique. Elle s’inscrit dans une logique de recours accru aux modes de transport les plus

²² https://ceser.paysdelaloire.fr/wp-content/uploads/etude_aeroport2021_web-assemblee-site-internet-1.pdf

vertueux sur le plan environnemental, dès lors qu'ils permettent de répondre de manière efficace aux besoins de mobilité.

A ce sujet, 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.

Les conséquences pour l'aéroport de Nantes Atlantique restent donc limitées, et des liaisons existent en particulier entre Nantes et Roissy Charles de Gaulle. Ces liaisons sont prisées notamment par les voyageurs en correspondance, qui bénéficient ainsi d'une prise en charge de leurs bagages le long de leur trajet.

Le couvre-feu nocturne

Depuis avril 2022, un couvre-feu a été mis en place 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, de sécurité ou de sûreté. L'arrêté de restriction d'exploitation interdit par ailleurs tout atterrissage ou décollage d'avions bruyants²³ entre 22 h et 6 h.

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

Le couvre-feu actuel est globalement respecté. En 2025, 3 vols de nuit par semaine sont constatés en moyenne, contre 51 en 2018. Un comité de suivi des vols de nuit a été instauré par l'État.

Le CESER rappelle que des exemptions sont prévues, soit en raison de la nature du vol (vol sanitaire par exemple), soit parce que le non-respect du couvre-feu est indépendant de la volonté de la compagnie aérienne. Ainsi, depuis 2022, la DGAC, via l'ACNUSA (Autorité de contrôle des nuisances aéroportuaires) 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€²⁴.

Le CESER considère que les amendes devront être effectivement incitatives pour permettre le respect durable du couvre-feu.

Actuellement il n'est pas prévu, conformément au principe budgétaire de non-affectation des ressources, d'affectation spécifique du produit des amendes en cas de non-respect du couvre-feu.

Le CESER note les progrès qui ont été réalisés en matière de respect du couvre-feu, et appelle à une politique de l'ACNUSA qui encourage à maintenir un comportement vertueux des compagnies, par l'application de sanctions quand elles s'avèrent justifiées. Tous les vols de nuit sont néfastes pour la santé des riverains et leur nombre doit être contrôlé.

²³ appareils certifiés conformément aux normes du chapitre 3 et de marge inférieure à 13 EPNdB

²⁴ <https://www.reamenagement-nantes-atlantique.fr/informer/les-actualites/bilan-apres-3-annees-mise-oeuvre-du-couvre-feu>

Des élus et habitants du territoire réclament un élargissement du couvre-feu ou une interdiction des dérogations^{25 26 27}.

De leur côté, les représentants des entreprises manifestent leur opposition à tout élargissement du couvre-feu²⁸. Ils sont relayés dans cette opposition par l'association Des ailes pour l'Ouest »²⁹. Ils considèrent en effet qu'une extension du couvre-feu nuirait à l'attractivité de l'aéroport pour les compagnies aériennes.

Le CESER estime que le couvre-feu actuel est un compromis raisonnable. En raison de positions divergentes en son sein, le CESER ne s'exprimera pas ici sur le sujet de l'extension éventuelle du couvre-feu.

Il note le caractère non consensuel de toutes les mesures de limitation du trafic aéroportuaire.

Les mesures prévues par le PPBE (plan de prévention du bruit dans l'environnement)

Issu d'une directive européenne, ce document définit, à partir des cartes stratégiques de bruit, 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 a été signé à l'été 2025³⁰.

Le CESER a voté en 2021 une contribution sur le PPBE actuel. Il prévoit de s'exprimer à l'issue de la publication du nouveau plan.

4. Les enjeux pour le PEB à venir

Le CESER 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, avec des effets qui

²⁵ <https://www.ouest-france.fr/pays-de-la-loire/nantes-44000/aeroport-de-nantes/aeroport-de-nantes-ils-reclament-un-couvre-feu-strict-et-etendu-68d5e25a-beb7-11ee-8a7d-fa3ec2db0626>

²⁶ <https://www.ouest-france.fr/pays-de-la-loire/nantes-44000/couvre-feu-a-laeroport-reze-remet-sa-copie-a-letat-et-glisse-son-grain-de-sel-comme-promis-e43b709e-cff2-11ee-89c0-6cefac77e04a>

²⁷ <https://www.ouest-france.fr/pays-de-la-loire/nantes-44000/aeroport-de-nantes-atlantique-plafonnement-et-restrictions-leternel-casse-tete-9628cf5c-6141-11ee-8e3d-a7166db2fbdd>

²⁸ <https://www.informateurjudiciaire.fr/actualites/nantes-atlantique-des-acteurs-de-leconomie-contre-lextension-du-couvre-feu/>

²⁹ <https://www.ouest-france.fr/pays-de-la-loire/loire-atlantique/aeroport-de-nantes-des-ailes-pour-louest-soppose-a-lextension-du-couvre-feu-9caf80c6-d4b6-11ee-b1bc-6aaac57ff91a>

³⁰ Document en cours de consultation : https://www.consultations-publiques.developpement-durable.gouv.fr/IMG/pdf/2025-2029_ppbe_nantes-atlantique-v2.pdf

devront être appréciés au regard des enjeux d'aménagement durable, de biodiversité, de santé publique, et de qualité de vie.

Dans son avis sur le budget supplémentaire de 2022, **le CESER réaffirmait son attachement à la réduction du rythme d'artificialisation des terres telle que prévue par la loi Climat et Résilience**, et soulignait « la nécessité de repenser les modèles d'aménagement, pour atteindre le « zéro artificialisation nette » (ZAN) en 2050. ». Il considérait qu'« à très court terme, cela suppose d'infléchir la consommation, en réinterrogeant la pertinence des "zones à urbaniser" (au sein des PLU), et en densifiant les zones déjà consommées ».

L'urbanisation devra s'accompagner d'une politique de transports collectifs permettant de limiter l'augmentation du trafic automobile.

Les zones d'aménagements devront tenir compte du nouveau PEB et les projets en cours devront le cas échéant être adaptés.

S'il est favorable à la densification de l'habitat, le CESER 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. Le CESER votera fin 2025 une étude sur les conditions d'atteinte du ZAN en Pays de la Loire. Il souligne l'intérêt de maintenir au sein de l'agglomération des espaces naturels et agricoles, 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 aéroports 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.

Estimation des populations concernées par le bruit > 55 dB (source PPBE) :

Les estimations à 2030 figurant dans le PPBE sont un peu plus optimistes, ainsi on passerait à 7 164 habitants exposés au bruit (> 55dB), dont 2 336 seraient affectées par la forte gêne. Cela signifie que la part des personnes affectées par la forte gêne reste importante.

Le CESER 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.

Il invite donc, comme actuellement, à définir des zones B et C sur la base des valeurs les plus basses.

Les documents d'urbanisme des collectivités riveraines de l'aéroport devront être déterminés en cohérence avec le PEB.

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'aéroport³¹ 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.

Le concessionnaire devra mener une politique incitative pour encourager les compagnies à limiter leurs nuisances sonores³². Cette mesure est prévue dans le PPBE et le CESER suivra avec attention sa déclinaison.

Une réflexion sur le modèle de développement de Nantes Atlantique devra être menée. Le CESER souhaite un développement de l'aéroport basé sur la qualité de services.

³¹ Il sera aussi celui de l'aéroport de Saint-Nazaire Montoir

³² Le PPBE prévoit qu'une tarification incitative soit mise en place par le futur concessionnaire pour encourager les compagnies à recourir à une flotte moins bruyante (action S2020-2)

Les évolutions réglementaires et fiscales

Le CESER souligne que le développement de l'aéroport dépendra notamment des évolutions réglementaires et fiscales, ainsi que du prix des carburants.

	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

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

Cette taxe instaurée en 2006 participe directement au financement de l'organisation internationale Unitaïd. 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 destination³³. 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) pour contribuer à l'équilibre du budget national. Ryanair a évoqué cette hausse comme l'une des causes qui justifient la suppression de certaines liaisons depuis des aéroports français, sans toutefois toucher son offre depuis Nantes Atlantique.

Face aux protestations des compagnies, le gouvernement s'est exprimé pour la suppression à terme de cette taxe de solidarité.

Le CESER n'est pas en mesure d'évaluer l'impact de la taxe sur le trafic aérien.

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

Il est donc complexe d'estimer précisément l'évolution du trafic dans les années à venir.

De même les politiques de sanctions menées par l'ACNUSA ont des conséquences financières pour les compagnies et pourraient à terme influencer sur le trafic de l'aéroport.

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

³³ <https://www.service-public.fr/particuliers/actualites/A18080>

à permettre d'augmenter fortement le nombre de passagers en contenant celui des mouvements ?

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

Une harmonisation, au moins dans une certaine mesure, des flottes des compagnies est-elle envisageable ?

Le PPBE prévoit qu'un certain nombre d'engagements soient pris par les compagnies en matière d'amélioration des performances acoustiques de leur flotte. Ces engagements diffèrent en fonction des compagnies.

Le CESER sera vigilant à la réalisation des engagements pris par les compagnies.

Les inconnues subsistent à ce stade. Le CESER souhaite que le PEB qui sera adopté n'obère pas l'avenir et fasse l'objet de revoyures régulières après son adoption en 2027, sans attendre 20 ans comme c'est le cas du PEB actuel.

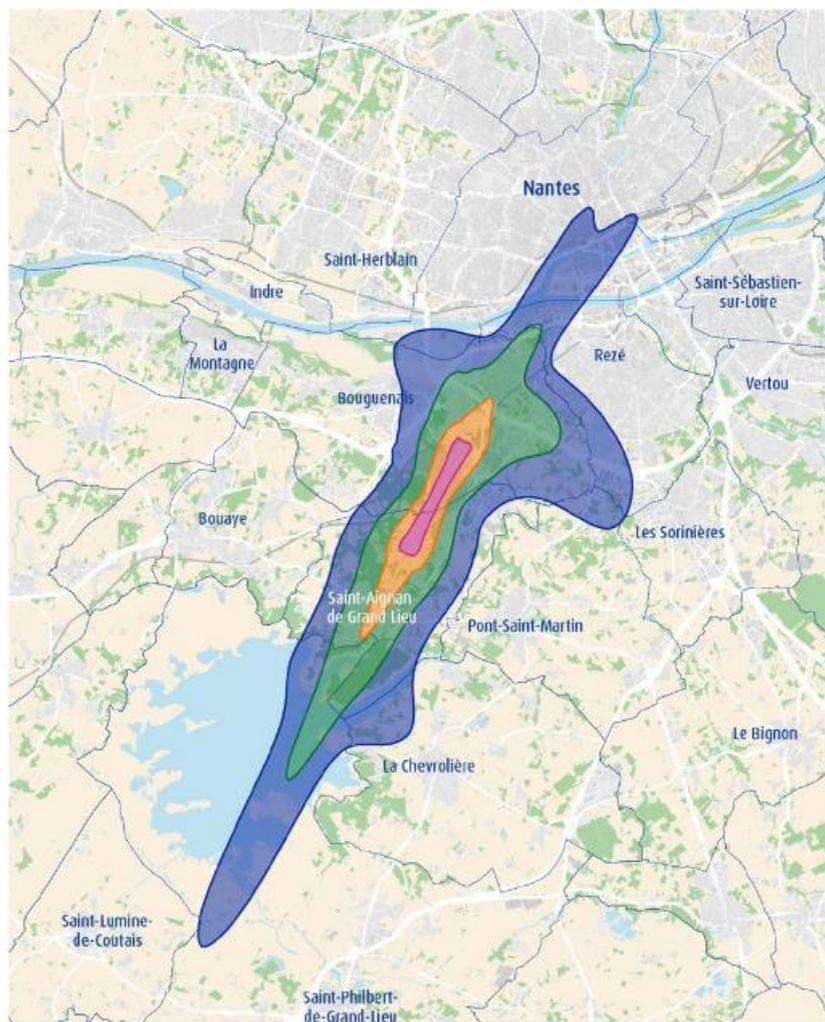
5. Annexe 1 : les travaux menés par le CESER sur l'aéroport depuis 2019

Le CESER s'est appuyé pour cette contribution sur ses travaux précédents, notamment :

- **Le projet Take Kair (2025)**
<https://ceser.paysdelaloire.fr/liste-etudes/projet-take-kair/>
- **Un aéroport pour répondre aux besoins du Grand Ouest. Comment prendre en compte une situation en évolution ? Quelle protection des riverains face au bruit ? (2021)**
<https://ceser.paysdelaloire.fr/liste-etudes/un-aeroport-pour-repondre-aux-besoins-du-grand-ouest-comment-prendre-en-compte-une-situation-en-evolution-quelle-protection-des-riverains-face-au-bruit/aeroport-pour-repondre-aux-besoins-du-grand-ouest-comment-prendre-en-compte-une-situation-en-evolution-quelle-protection-des-riverains-face-au-bruit/>
- **Avis BS 2022**
https://ceser.paysdelaloire.fr/wp-content/uploads/2022_06_21_Avis_BS_2022.pdf
- **Nantes-Atlantique – Quel aéroport pour répondre aux besoins du Grand Ouest ? (2019)**
<https://ceser.paysdelaloire.fr/liste-etudes/nantes-atlantique-quel-aeroport-pour-repondre-aux-besoins-du-grand-ouest/>

Le CESER s'est également exprimé sur la stratégie régionale aéroportuaire, mais celle-ci ne concerne pas l'aéroport de Nantes Atlantique qui est une structure d'État.

6. Annexe 2 : les zones exposées au bruit estimées en 2040



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