



*À l'attention de Monsieur . Fabrice RIGOULET-ROZE  
Préfet de Loire Atlantique*

*Préfecture de Loire Atlantique*

*6 quai Ceineray - BP 33515- 44035 Nantes Cedex 1*

Le 10 juillet 2025,

*Courrier adressé par voie postale et par voie dématérialisée*

**Objet : Publication PPBE 2025-2029 et contribution à la concertation préalable PEB**

Monsieur le Préfet,

Vous vous apprêtez à publier le PPBE 2025-2029, malgré les réticences de la CCE et en particulier, les avis et les publications successives du COCETA. Il n'y a en effet aucune raison objective de croire que l'essentiel des hypothèses, sur lesquelles reposent les bénéfices attendus du PPBE, soit réalistes :

- **Le renouvellement de la flotte, pour des avions moins bruyants (NEO), serait plus efficace**  
Nous renouvelons notre demande faite lors de la CCE du 14 mai 2025, de transmettre les éléments objectifs de l'impact des NEO sur les survols à basse altitude (planchers 900m à 100m sur des mesures en conditions réelles) ;
- **L'augmentation du trafic serait moins élevée que prévue :**  
Nous renouvelons notre demande de transmettre les éléments détaillés (et la méthode) permettant d'établir ces projections de trafic ;
- **Le total de la population impactée baisserait compte tenu des mesures prises :** Nous renouvelons notre demande de produire des analyses d'impact sur la population basée sur des chiffres et des projections à jour en prenant en compte les programmes immobiliers connus. Pour rappel, l'analyse d'impact intégrée dans le PPBE porte sur des données INSEE 2020 ;
- **Il serait admis que l'on puisse décider d'exposer aux nuisances aériennes, volontairement et arbitrairement, 14 000 nouvelles personnes, pour l'essentiel des Nantais, pour éviter de survoler l'hypercentre de Nantes (CCE du 14 mai 2025)<sup>1</sup> et de concentrer les vols sur les habitants déjà largement exposés ?** Nous vous demandons de nous transmettre le fondement juridique qui vous permette de le faire et ce, sans consultation explicite des populations concernées<sup>2</sup>. Nous vous demandons par ailleurs que vous nous transmettiez les mêmes projections avec des données de populations à jour, intégrant les programmes immobiliers connus (notamment les 3200 logements prévus par le programme Pirmil les Iles porté par la Métropole ainsi que les 1700 logements prévus sur le site de l'ancienne caserne Mellinet à l'Est du Centre-Ville de Nantes) ;
- **Il serait possible de valider le PPBE alors que les zones calmes n'ont pas été intégrées dans le PPBE (pour la 2<sup>ème</sup> version consécutive du PPBE) :**  
Les Zones Calmes n'ont toujours pas été intégrées au motif que Nantes Métropole ne les a pas définies. Ignorer leurs existences signifie qu'elles ne sont pas à préserver et, comme vous semblez l'entendre dans le PPBE, elles ne sauraient être préservées étant en proximité de l'aéroport<sup>3</sup>. La

<sup>1</sup> pour une balance estimée de 8 500 personnes exposées supplémentaires par rapport au scénario sans RNP-AR 21

<sup>2</sup> L'évaluation de l'impact du RNP-AR21 a été présentée en CCE sans faire l'objet d'une communication explicite auprès des populations.

<sup>3</sup> Extrait p53 du PPBE : Les « zones calmes » apparaissent comme un concept plus adapté aux PPBE des agglomérations qu'aux PPBE des grands aéroports dès lors que les « zones calmes » potentielles ne sont pas situées au voisinage immédiat des aéroports et que, de ce fait, les actions qui visent spécifiquement à les préserver induisent des déplacements de nuisance vers d'autres zones qui pourraient revendiquer également le statut de « zones

métropole, par l'intermédiaire de M. Tristan RIOM, l'élue en charge de ces sujets, s'est engagé en séance, à définir ces zones calmes. Il convient donc de surseoir à la validation du PPBE jusqu'à la production de ces éléments.

- **Les modèles employés pour les CSB démontreraient l'efficacité des mesures :**

Nous renouvelons notre demande de rapprocher la Carte Stratégique de Bruit (CSB) 2023, des mesures constatées la même année, par les appareils de mesures de bruit actuellement exploités par le concessionnaire AGO. Un tel rapprochement montre que le CSB 2023 ne reflète pas la réalité, ce qui tendrait à remettre en cause la pertinence des CSB 2030<sup>4</sup>;

Nous demandons que les paramètres sur lesquels s'appuie l'élaboration des modèles soient revues et confrontés à la réalité. A titre d'illustration :

- L'emploi des marges acoustiques des appareils minimisent les impacts et faussent les projections produites par ces modèles ;
- La sensibilité de la variation des hypothèses sur les projections CSB doit être illustrée par différentes projections issues des modifications des différentes variables selon des hypothèses hautes, médianes et basses (augmentation du trafic, répartition des vols 21 – 03 ; renouvellement des flottes et impacts réels des NEO...);
- Des projections portant sur des indicateurs complémentaires doivent être intégrées pour évaluer les cartes de bruits et produire une information juste, complète, du public et des décideurs :
  - Modélisation des zones reprenant les indicateurs recommandés par l'Organisation Mondiale de la Santé. Elle définit des seuils de bruit considérés comme une forte gêne > 45 dB Lden et fortes perturbations du sommeil >40 dB Ln la nuit. Pour rappel, les premiers seuils considérés par les CSB sont supérieurs à 55 dB Lden ;
  - Modélisation des zones dont les modèles comptent plus de 25 événements à plus de 62dB et 65dB (zones NA65:25 et NA62 :25). Ces modélisations sont à confronter avec les mesures réalisées ;
  - Établissement des CSB selon la saisonnalité (1<sup>er</sup> semestre et 2<sup>nd</sup> semestre) comparés aux CSB actuellement élaborés selon une journée type choisie dans l'année. Il a été constaté une différence notable des nuisances selon la période considérée : l'ampleur du trafic et la répartition des vols en fonction de la météo<sup>4</sup> varient selon la période considérée.

**Je vous rappelle que vos services se sont opposés à un nouveau vote sur le PPBE après la phase de concertation, malgré l'insistance du collège des élus et des associations au motif qu'il n'y avait pas eu de modifications structurantes du PPBE .** Ce faisant, vos services ont détourné l'intention des élus qui, lors du premier vote, s'étaient abstenus afin d'intégrer les retours de la concertation et la prise en compte de leurs propositions pour garantir des mesures plus efficaces. Aucun élément n'a été apporté dans ce sens.

**Nous vous demandons que le PPBE ne soit pas publié en l'état, faute de raisons valables et objectives.** Notre demande s'appuie sur les manques observés et votre incapacité à produire les éléments détaillés permettant d'évaluer les hypothèses sur lesquelles reposent les CSB. Nous vous sollicitons officiellement pour que les éléments identifiés et rappelés dans ce présent courrier nous soient transmis dans les plus brefs délais.

**Nous vous demandons, par ailleurs, que les travaux d'élaboration du Plan d'Exposition au Bruit (PEB) intègrent des hypothèses réalistes qui s'appuieront notamment sur des analyses et des projections objectives.**

Force est de constater que la concertation lancée pour le PEB reprend les mêmes hypothèses que celles du PPBE, sans les étayer. Cela renforce d'une part l'urgence de nous transmettre les éléments précités et d'autre part, d'adopter les principes méthodologiques exposés pour le PPBE qui devrait également

---

calmes ».

<sup>4</sup> Nous vous renvoyons à l'étude publiée par le COCETA sur son site : <https://coceta.org/2025/03/28/le-coceta-demonstre-que-les-cartes-strategiques-de-bruit-emises-par-la-dgac-permettent-une-manipulation-grossiere-pour-justifier-de-la-diminution-des-nuisances-sonores/>

prévaloir pour le PEB. A ces principes, s'ajoutent l'élaboration d'un PEB en rapport avec le dimensionnement prévu par le projet d'aménagement de l'aéroport (en nombre de passagers et nombre de mouvements), sans tenir compte de l'évaluation des délais pour atteindre cette cible. **Il s'agit en l'occurrence d'établir des cartes complémentaires prenant pour hypothèse un nombre de mouvement compris entre 80 000 et 110 000 mouvements, correspondant à 11,4 et 15 millions de passagers, cible envisagée jusqu'alors<sup>5</sup>.** En effet, notre demande est légitime puisqu'elle vise à anticiper sur le Plan d'Exposition au Bruit (PEB)<sup>6</sup>, l'impact d'une concession qui engage le territoire sur les 40 prochaines années, alors que des programmes immobiliers densifiant les zones survolées sont en cours de livraison ou en cours de réflexion.

A ces principes, nous demandons **votre appui pour qu'une analyse de nouveaux scénarios soient mis à l'étude pour les comparer aux projections établies sur le site actuel. En l'occurrence, il s'agit d'intégrer un scénario de transfert de l'aéroport sur un nouveau site plus approprié pour le développement de l'aéroport et la protection des riverains.**

**Compte tenu des risques identifiés, en particulier par l'absence des éléments permettant d'établir la robustesse des hypothèses prises pour établir le PPBE , nous vous demandons qu'une étude d'impact selon l'approche équilibrée (EIAE) soit engagée dans les plus brefs délais. Nous vous demandons qu'elle soit par ailleurs confiée à un cabinet indépendant et qu'elle soit pilotée par la CCE. Nous précisons par ailleurs que l'étude socio-économique inscrite dans le PPBE n'est qu'une réponse d'attente.** En effet, elle ne correspond pas à notre demande, puisqu'elle n'a pas la même portée, en particulier dans le contexte du renouvellement de l'actuelle concession, dès lors qu'elle devrait avoir pour objectif d'évaluer les conditions d'exploitation de l'aéroport<sup>7</sup>.

**Le COCETA vous propose une rencontre afin que nous évoquions ces sujets en dehors des instances.**

Je vous informe que le contenu de ce courrier fait également office de contribution du COCETA pour la concertation préalable PEB, lancée conjointement par la Préfecture, la DGAC et la CNDP. **Il sera déposé sur la plateforme déployée pour la concertation.**

En vous remerciant par avance pour votre attention et la suite que vous voudrez bien donner à nos différentes demandes, je vous prie d'agréer, Monsieur le Préfet, l'expression de mes salutations distinguées.

Président du COCETA  
Paolo FERREIRA

*Copie dématérialisée :*

*M. Emmanuel MERCENIER, Délégué Ministériel*

*M. Pierre MONZANI, Président de l'ACNUSA*

*Mme Chantal BEER-DEMANDER, Présidente de l'UFCNA*

*Mmes les garantes de la concertation publique sur l'aéroport de NA (CNDP)*

*Maître Louise DUMONT SAINT-PRIEST – Cabinet Arborescence*

*Maître Benjamin DE DREUZY - Avocat au Barreau de Paris*

*Diffusion aux membres de la CCE de l'aéroport de Nantes-Atlantique et aux membres du comité aéroport.*

---

<sup>5</sup> Cette cible, à fort impact sur la population concernée, est devenue opportunément confidentielle sous couvert « du respect du secret des affaires et de la concurrence » !

<sup>6</sup> Le PEB est un document d'urbanisme qui vise à éviter que de nouvelles populations soient exposées aux nuisances sonores générées par l'activité d'un aéroport. Il régit l'utilisation des sols en vue d'interdire ou de limiter la construction de logements et prescrit des types d'activités peu sensibles au bruit ou compatibles avec le voisinage d'un aéroport.

<sup>7</sup> Le PPBE prévoit une évaluation des effets socioéconomiques des mesures de restriction mises en œuvre en 2022, dont les conclusions seraient remises en 2027.



COCETA - Collectif des Citoyens Exposés au Trafic Aérien

Association apolitique, à but non lucratif, pour la protection des habitants de l'agglomération nantaise.

[www.coceta.org](http://www.coceta.org)



## CONTRIBUTION N°2 - POUR UNE APPROCHE OBJECTIVE DES MESURES CONTRE LES POLLUTIONS SONORES

Le COCETA souhaite par la présente apporter un éclairage complémentaire sur les arguments apportés par la DGAC pour justifier de la pertinence des hypothèses prises pour l'élaboration du PEB et des projections de cartes de bruits. Cette 2<sup>ème</sup> contribution vient compléter celle déjà déposée.

*Le COCETA emploie volontairement le terme de « pollution » plutôt que de « nuisance » compte tenu de l'impact avéré sur la Santé de l'exposition au trafic aérien.*

### 1. Il importe de vérifier, par de l'expertise indépendante, la véracité des hypothèses liées au renouvellement de la flotte ou à de nouvelles procédures d'approche

Certaines contributions relayent ces hypothèses en adoptant des analyses pseudo-scientifiques qui méritent l'avis de sociétés savantes objectives et contradictoires, en particulier, en matière acoustique. Ce que se refuse à faire, malgré l'insistance du COCETA, le Préfet, la DGAC ainsi que la CNDP. Les récents « débats » illustrent le rejet de tout débat contradictoire fondé sur une réflexion scientifique, indépendante et rationnelle.

A ce stade, il est utile de rappeler que le problème structurel en matière de pollutions (pollutions sonores, dégradation de la qualité de l'air...) porte sur la situation de l'aéroport de NA, en hyper proximité de zones urbanisées, et en particulier, l'axe de la piste qui, fait unique en France pour des aéroports de taille équivalente, est orienté vers le centre de la métropole, obligeant les avions à survoler à basse altitude 120 000 personnes. **OR, À CETTE ALTITUDE LES EFFETS DES GAINS ACOUSTIQUES RÉALISÉS PAR LES PROGRÈS DES MOTEURS NOTAMMENT OU DU FUSELAGE, OU DES TECHNIQUES D'APPROCHES, SONT RÉDUITS À NÉANT.** Considérer le renouvellement des flottes ou de nouvelles approches comme étant des hypothèses probantes pour réduire les pollutions revient à surévaluer artificiellement les bénéfices acoustiques et donc à fausser les cartes de bruit produits par les modèles.

A titre d'exemple, pour reprendre certaines contributions, et pour l'avoir validé en première intention par des experts reconnus et objectifs (BruitParif, Université Gustave Eiffel), les arguments portant sur l'analyse des mesures de bruits des avions modernes « moins bruyants, 1 à 2 dB de gains » mérite la lecture critique suivante :

- Les avions de nouvelle génération (NEO/MAX) apportent **des gains acoustiques modestes au survol**: ≈ -0,5 à -1 dB en approche, -2 à -4 dB en décollage selon les plates-formes et secteurs.
- **1 à 2 dB** de réduction **diminuent bien** l'étendue des **isophones** (zones d'égal niveau) **sur le papier** (≈ -21 % à -37 % de surface), mais **ne sont pas perceptibles** au survol par un habitant isolé (1 dB imperceptible, 3 dB à peine perceptible).

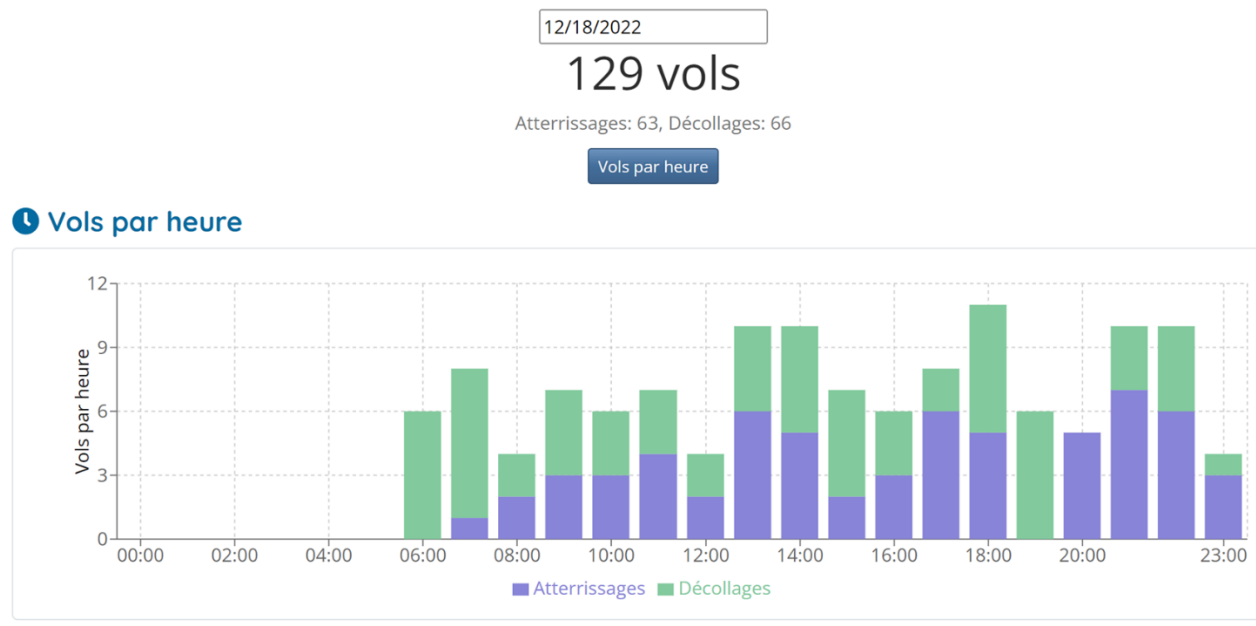
- À **basse altitude** sur la métropole nantaise (forte exposition en **approche**), le **ressenti** dépend d'abord **du nombre de survols et des horaires** (soir/nuit) plus que de micro-gains par avion.
- Les **indicateurs énergétiques** (Lden, LAeq) **sous-représentent** la gêne liée aux **pics répétés** (LAmx/SEL) et **ignorent** souvent les **expositions 45–55 dB Lden** (pourtant **non négligeables** au regard de la **santé publique** – recommandations **OMS 2018**). Autrement dit, les analyses réalisées ignorent le fait que la gêne ressentie est liée à la fréquence d'exposition au bruit (repris par exemple par le LDen).

Le COCETA a demandé à maintes reprises à la DGAC de produire des études sur les bénéfices acoustiques produits par les avions plus modernes et perçus par les personnes survolées à basse altitude. A CE JOUR, AUCUNE ÉTUDE INDÉPENDANTE A PU ÊTRE PRODUITE PAR LA DGAC.

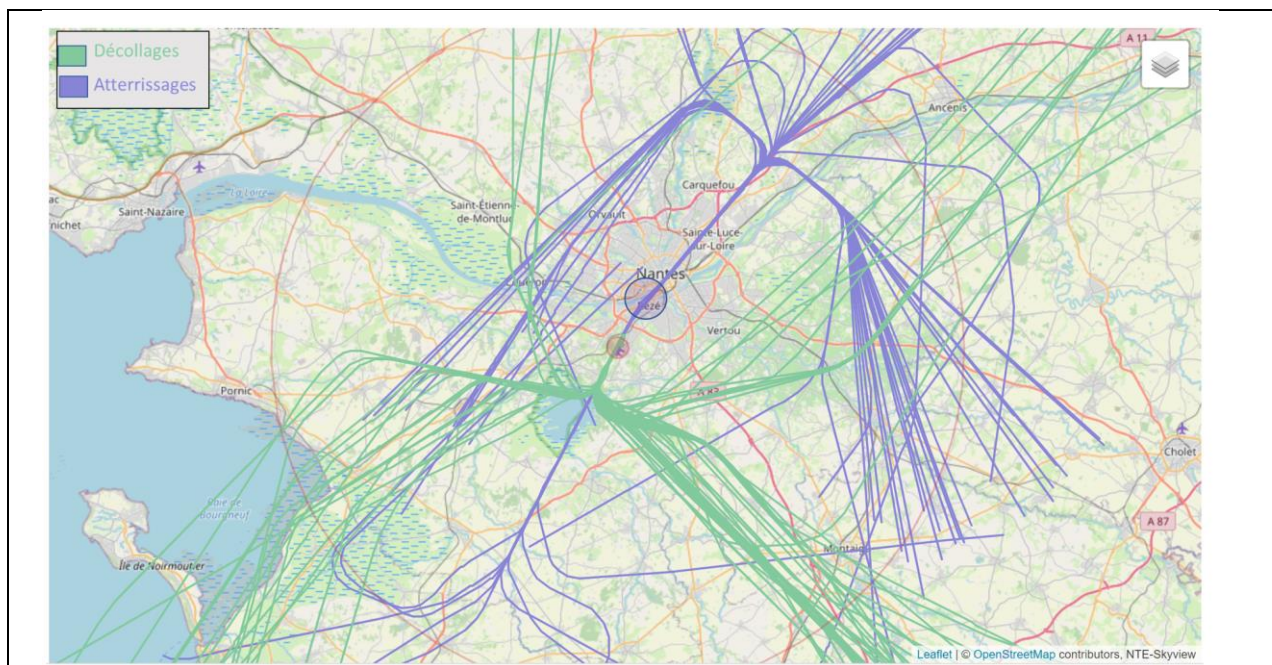
Les hypothèses mises en avant pour les projections ou les arguments utilisés pour réduire les pollutions, traitent essentiellement des atterrissages, en omettant de faire référence aux effets des décollages, pourtant dévastateurs en matière de bruit et de qualité de l'air. Ce phénomène va s'aggraver avec le réchauffement climatique : Plus l'air est chaud, moins il est porteur, forçant ainsi à pousser davantage les moteurs au décollage. Nous avons pu le constater encore récemment.

Mes pollutions s'amplifient au fur et à mesure de l'augmentation du trafic d'une part, mais également de l'augmentation des destinations proposées par les compagnies. Plus elles se multiplient, plus les territoires sont touchés par les décollages ou les atterrissages<sup>1</sup>, en épargnant de moins en moins les populations concernées par les survols à basse altitude (moins de 900m). Le phénomène des « chevelus » illustrent ce phénomène. Le graphique ci-contre en est une illustration.

### Illustration d'une journée dont les atterrissages sont réalisés par le Nord (face au vent provenant du Sud) (report des trajectoires de la journée du 18/12/2022 – [NTE-Skyview](#))



<sup>1</sup> Selon le sens et la force du vent



## 2. Les bénéfices de l'approche satellitaire (RNP-AR 21) est un argument fallacieux qui ne traduit pas une réalité bien cachée

En concentrant les atterrissages par le Nord sur un seul axe, du fait du déploiement obligatoire de l'approche satellitaire, la DGAC amplifie d'une part les pollutions sur les populations concernés (1 seul axe au lieu de 2) et d'autre part, elle permet d'augmenter le nombre d'atterrissage par le Nord, jusqu'alors plus limité du fait d'un atterrissage manuel impossible en fonction des conditions météorologiques.

**La DGAC a fait le choix de passer sous silence les impacts du déploiement de l'approche satellitaire :**

- **11 000 nouveaux Nantais seront exposés** plus fréquemment à des seuils de bruit élevés – sans leur consentement.
- Cette approche favorisera un atterrissage par tout temps permettant une **augmentation à terme de 15% de la part des atterrissages par le Nord**. Résultat **50% des atterrissages par le Nord en 2040, contre 33% actuellement**. Il est à prévoir que la DGAC reverra artificiellement ces projections afin de limiter les réactions.

## 3. La théorie de la limitation du trafic grâce à l'amélioration de l'empont est conjoncturelle et ne reflète pas la réalité de l'évolution du trafic

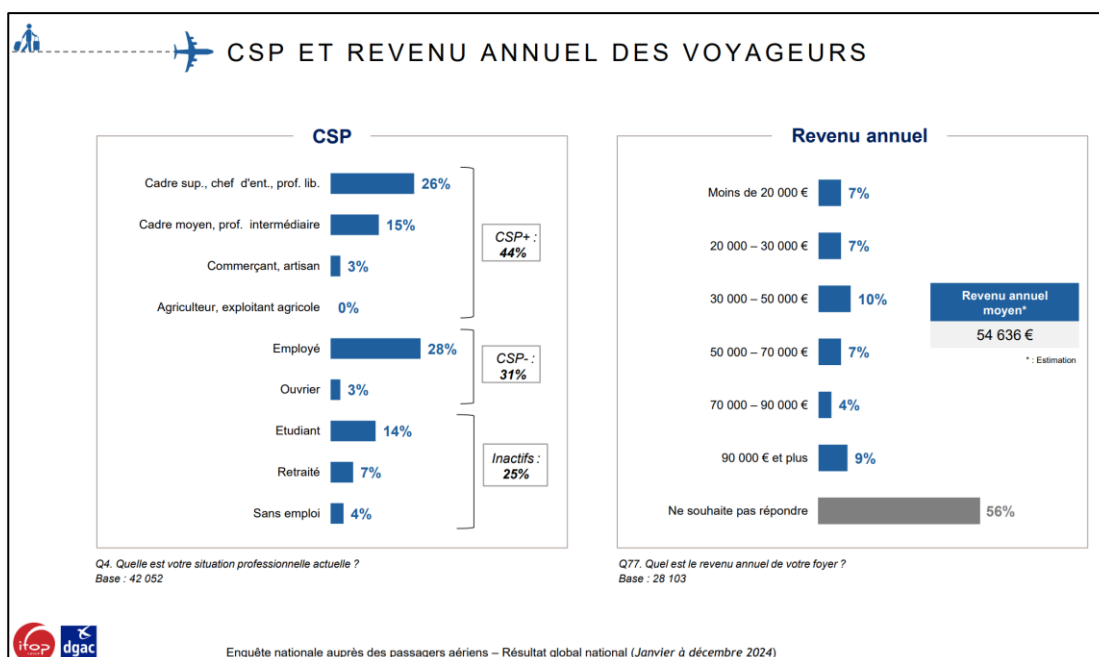
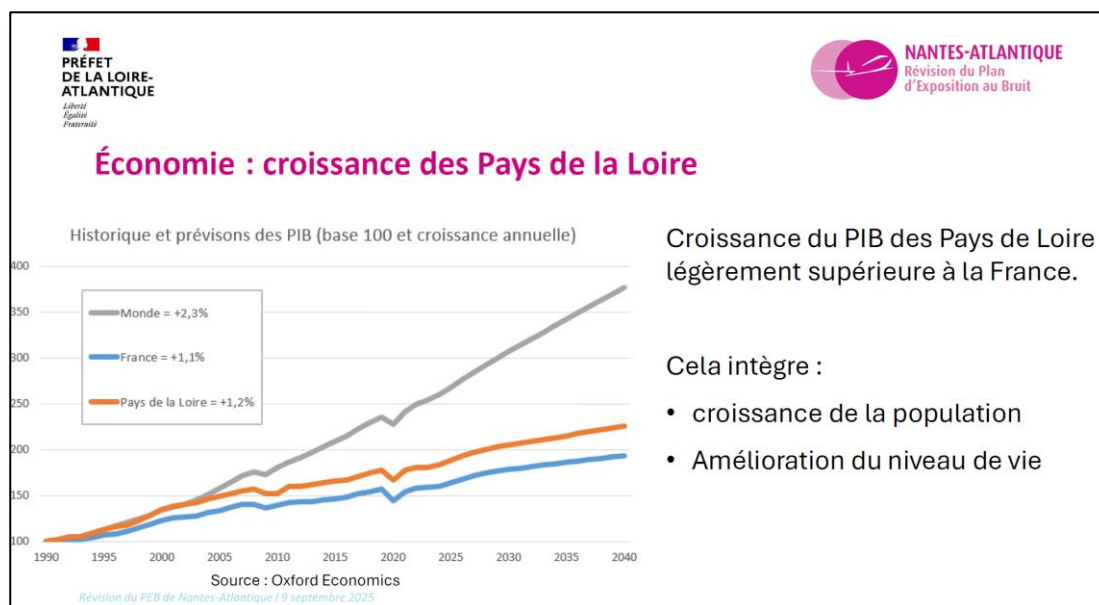
**Les contre-arguments sont de plusieurs ordres :**

- D'un point de vue économiques :
  - L'augmentation du trafic est lié à la capacité des compagnies à développer son offre et à être particulièrement concurrentiel pour attirer les voyageurs. L'évolution du trafic dépend très fortement de la stratégie de développement des compagnies et de celle du concessionnaire qui cherchera à rentabiliser son investissement. Il est impossible de remettre en cause ces principes dans un marché public qui vise à délégué la reconstruction de l'aéroport et son exploitation ;
  - Si la vocation de l'aéroport est d'accompagner le développement du Grand Ouest, l'aéroport de Nantes Atlantique étant la seule offre structurée en vols internationaux pour ce territoire, l'hypothèse de 63 000 vols en 2040<sup>2</sup> est largement sous-estimée pour répondre aux aspirations des

<sup>2</sup> largement au-dessus des 56 000 vols souhaités par les 24 maires, dont les représentants en CCE s'étaient abstenus de voter lors de la présentation du PPBE.

acteurs économiques et disproportionnée par rapport au retour sur investissement attendu par le concessionnaire.

- **L'argument de l'import revient à considérer qu'il s'agit de transporter un nombre fini de voyageur et que ce fait est pérenne. Il s'agit d'une hérésie :**
  - D'un point de vue démographique, le Grand Ouest, et en particulier la région des Pays de la Loire, poursuit son attraction de nouvelles populations qui ont les moyens de voyager.
  - Les voyageurs prennent l'avion de plus en plus fréquemment – la multiplication des destinations amplifie ce phénomène (réduisant les bénéfices de l'import puisque le nombre de vol pour assurer ces liaisons est plus important)
  - Les Catégorie Socio-Professionnelle supérieure (CSP+) ne sont plus les seuls à prendre l'avion. Un nouveau marché s'ouvre avec les familles et les individus aux revenus modestes (étudiants notamment).
  - L'évolution du rapport au voyage et en particulier l'attrait pour l'avion est de plus en plus ancrée dans les pratiques malgré l'impact sur le climat.



## EN SYNTHÈSE

Pour un **PEB/PPBE crédible**, il est nécessaire :

- **d'abandonner l'argument du gain acoustique de "1–2 dB"** produit par le renouvellement de la flotte sur les nuisances perçues ;
- **de distinguer approche et décollage en produisant des cartes caractérisant le trafic selon la saisonnalité**<sup>3</sup> ;
- **de compter les événements sonores (sup 62 et 65 dB) ;**
- **d'intégrer les limites proposées par l'OMS : 45–55 dB Lden** : Les seuils réglementaires appliqués à ce jour ne reflètent pas l'étendu des populations exposées aux pollutions sonores ;
- **de scénariser à la fois la flotte et le trafic**, notamment en prenant en compte le fait que l'optimisation de l'emport se traduit également par le déploiement d'avion à plus forte capacité (annihilant les bénéfices acoustiques mis en avant) ;
- **d'abandonner l'argument de l'emport comme étant une hypothèse certaine et durable ;**
- **de demander l'avis aux 15 000 Nantais nouvellement exposés aux pics de bruit du fait de l'adoption de l'approche RNP-AR 21 et celles des 100 000 citoyens actuellement exposés qui vont subir encore plus les pollutions du fait de la concentration (et à l'augmentation) du trafic aérien sur leur tête ;**
- **de renouer le contact avec la population sur le fond et la forme : Il s'agit par exemple de favoriser les rencontres en présentiel par des débats constructifs et objectifs.** Force est de constater que les récents « événements » organisés, en présentiel ou par visioconférence ont peu mobilisés les citoyens concernés du fait d'une lassitude générée par des arguments peu convaincants, illustrant que leur avis n'est pas pris en compte, ainsi que par un manque de communication ciblée (affiches, tracts, engagement de tous les élus concernés...).

*Ces recommandations complètent celles exposées dans la première contribution du COCETA.*

---

<sup>3</sup> Cf. illustration [https://coceta.org/wp-content/uploads/2025/03/Survol\\_approche-Aeroport-NA\\_Appareil-MesureVF-SC.pdf](https://coceta.org/wp-content/uploads/2025/03/Survol_approche-Aeroport-NA_Appareil-MesureVF-SC.pdf)

## Le COCETA en bref

### **A PROPOS DU COCETA :** <https://coceta.org/>

- 1800 membres actifs (jusqu'à 4500 membres avant le COVID et la décision d'entériner le projet de réaménagement de l'aéroport) ; 8 antennes locales
- Création en mars 2018
- Association à but non lucratif, laïque et transpartisane
- Objet : Assurer la défense des populations impactées (ou qui le seront) par les pollutions générées par l'activité aérienne et aéroportuaire. Ces conséquences portent sur l'environnement, l'urbanisme, le patrimoine, la santé publique, la qualité de vie....

### **LE PROJET PORTE PAR LE COLLECTIF :**

- LE COCETA EST CONTRE LE DÉVELOPPEMENT DES AÉROPORTS URBAINS
- S'AGISSANT DE L'AÉROPORT DE NA, LE COCETA EST POUR UN PROJET ALTERNATIF QUI VISE EN PRIORITÉ À PRÉSERVER L'INTÉRÊT DE L'ENVIRONNEMENT & DE LA POPULATION
- LE COCETA SE POSE COMME UN COLLECTIF REGROUPANT DES USAGERS EXPERTS : IL VISE À CONTRIBUER AUX DÉBATS ET À ACCOMPAGNER LES PROJETS.
- 

### **CONTACTS PRESSE :**

- Paolo FERREIRA, Président du COCETA, [coceta@coceta.org](mailto:coceta@coceta.org) / 06 34 22 20 74



*Pour en savoir plus :* <https://coceta.org/2024/02/12/trafic-aeroport-na-refusez-de-sacrifier-100-000-survoles-et-lavenir-de-notre-territoire/>