

Contribution du MEDEF Pays de la Loire et du MEDEF Loire Atlantique

A la concertation préalable
sur la révision du
Plan d'Exposition au Bruit (PEB)
de l'aéroport Nantes- Atlantique

Les MEDEF Pays de la Loire et MEDEF Loire Atlantique accueillent favorablement l'ouverture de la concertation relative à la révision du **Plan d'Exposition au Bruit (PEB) de l'aéroport Nantes-Atlantique**.

Ce document de planification, qui n'a pas été mis à jour depuis 2004, constitue un outil essentiel de cohérence entre développement économique, aménagement du territoire et protection des populations. Dans un contexte où l'abandon du projet de transfert à Notre-Dame-des-Landes a confirmé le maintien et le réaménagement de Nantes-Atlantique, il apparaît indispensable d'adapter le PEB aux réalités actuelles et aux futures perspectives.

Notre contribution vise à rappeler les enjeux économiques et sociaux liés à la plateforme aéroportuaire, à identifier les points de vigilance nécessaires à la réussite de cette révision, et à formuler des propositions pour un PEB équilibré, garant de la compétitivité régionale comme de la qualité de vie des habitants.

Un aéroport stratégique pour l'économie régionale

L'aéroport de Nantes-Atlantique est la principale porte d'entrée aérienne du Grand Ouest. Avec plus de 7 millions de passagers annuels avant la crise sanitaire, il joue un rôle central pour l'attractivité des entreprises, le développement du tourisme, l'accès aux marchés internationaux et la mobilité des cadres et salariés mais aussi des familles.

Le trafic de Nantes Atlantique se caractérise par une part export importante (72 % démarrent leur voyage à Nantes), avec une zone de chalandise large : 61% viennent des Pays de la Loire, 39% des départements limitrophes. Ces passagers voyagent majoritairement pour motif de vacances/loisirs (54%), mais également pour visiter leurs familles et amis (27%) et pour le travail (24%).

Il contribue directement et indirectement à plusieurs milliers d'emplois, aussi bien sur la plateforme elle-même que dans l'écosystème économique qui en dépend : compagnies aériennes, sous-traitants, services aéroportuaires, hôtellerie, restauration, mobilité, etc. À ce titre, son développement maîtrisé est un facteur de compétitivité majeur pour notre région, en particulier dans un contexte de concurrence européenne accrue.

L'étude Abindgton Advisory réalisée en 2024 annonce environ 20 000 emplois directs (5283), indirects (3592) et induits et catalytiques (plus de 11 000) en 2023. Cette même étude estime pour 2023 à 1,1 Mds € l'apport économique de l'aéroport pour la région soit 0,84 % du PIB.

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

La nécessité d'un PEB adapté et crédible

La révision du PEB doit répondre à un double objectif :

1. Donner de la visibilité aux acteurs économiques et aux collectivités sur les conditions de développement de l'aéroport et des zones environnantes.
2. Préserver la qualité de vie des populations riveraines en apportant des réponses concrètes aux enjeux de bruit et de santé.

Le MEDEF soutient pleinement le principe de l'approche équilibrée défini par l'Organisation de l'Aviation Civile Internationale mis en place à Nantes Atlantique. Dans ce cadre, nous rappelons :

- Le respect du couvre-feu instauré en 2022 entre minuit et 6 h car il a démontré son efficacité pour réduire les nuisances nocturnes.

Lors du **dernier comité régional de l'aéroport en juillet 2025**, Emmanuel Mercenier, délégué ministériel au réaménagement de l'aéroport de Nantes, nous rappelait les derniers chiffres encourageants :

Avant le couvre-feu, en 2019, on dénombrait 48 vols de nuit par semaine contre 3 en 2025. Le nombre de nuits sans vol s'est lui aussi nettement amélioré.

Le comité suivi des vols de nuits de Nantes-Atlantique du 12 septembre a invité les compagnies aériennes à poursuivre les efforts afin notamment de :

- continuer de réduire le nombre de vols entre minuit et 6h (passé de 48 hebdomadaires en 2019 à 8 en 2022 année de mise en œuvre des restrictions d'exploitation, 4 en 2024 année de mise en place de l'arrêté modificatif, et 3 sur les 8 premiers mois de 2025),
- améliorer encore le respect des nouvelles modalités de gestion du couvre-feu mises en œuvre le 1er juin 2024.

La démarche d'amélioration du respect du couvre-feu constatée en 2024 s'est poursuivie sur les 8 premiers mois de 2025, avec une baisse du nombre de vols entre minuit et 6h de 25 % et une baisse du nombre de PV émis de 47 %.

Au vu de ces résultats, le MEDEF s'oppose fermement à un élargissement du couvre-feu qui entraînerait le départ des compagnies basées avec toutes ses conséquences sur l'emploi et l'économie.

Un plafonnement des vols serait tout aussi catastrophique : il ferait fuir les compagnies mais aussi les investisseurs alors même que le nouveau contrat de concession n'a pas encore été signé !

- La gestion du foncier et le suivi de l'insonorisation des logements par les collectivités locales, financé, rappelons-le, par la taxe sur les nuisances sonores aériennes (TNSA) et, le cas échéant, complété par l'État

Le futur PEB devra être pleinement cohérent avec les documents de planification urbaine (PLUi, SCoT, projets métropolitains).

Un PEB adapté est aussi une garantie de stabilité réglementaire : il doit permettre de déterminer le nombre de logements impactés en prenant en compte les programmes urbains et programmes immobiliers à venir (sur toute la métropole de Nantes et sa croissance démographique) afin de sécuriser les investissements publics comme privés. Le MEDEF souligne la nécessité d'une articulation claire et anticipée afin d'éviter que des permis de construire soient accordés dans des zones vouées à être classées en zone B ou C.

Le dossier de concertation n'apporte pas ces informations de manière précise selon les niveaux de bruit engendrés par l'activité de l'aéroport (zone B, C et D).

L'information des habitants et des futurs occupants doit être renforcée (cartes de bruit interactives, notices d'information lors de ventes ou locations).

- La réduction du bruit à la source en accélérant le renouvellement des flottes des compagnies par des incitations financières

Le document de concertation doit préciser clairement les scénarios de trafic à l'horizon 2040, en distinguant :

- le nombre de mouvements et de passagers attendus,
- les hypothèses de flotte et d'emport moyen,
- l'impact des évolutions technologiques (avions de nouvelle génération plus silencieux).

- L'adaptation des procédures d'exploitation au décollage

La mise en place progressive des nouvelles procédures de guidage satellitaire aura un impact significatif sur les trajectoires et donc sur les populations survolées. Le MEDEF préconise que ces évolutions soient accompagnées d'analyses des trajectoires et d'une évaluation régulière de leurs effets. Le 'porter à connaissance' déjà diffusé en 2021 constitue un socle de référence qu'il convient de consolider.

En conclusion

Le MEDEF Pays de la Loire et le MEDEF Loire Atlantique appellent à un PEB clair, protecteur et crédible, permettant de sécuriser à la fois les investissements économiques et la qualité de vie des habitants. Nous resterons mobilisés pour contribuer aux travaux et veiller à ce que cette révision réponde aux besoins du territoire dans son ensemble, en conciliant attractivité, emploi et santé publique.

Pour conclure nous insistons sur un point : le développement maîtrisé de l'aéroport de Nantes-Atlantique ne saurait être freiné par un plafonnement artificiel du nombre de mouvements. Une telle mesure enverrait un signal négatif aux investisseurs et affaiblirait la compétitivité du territoire, alors même que le Grand Ouest a besoin de renforcer son accessibilité nationale et internationale. La croissance du trafic doit être accompagnée par des mesures de modernisation (renouvellement des flottes, procédures de vol optimisées, meilleure isolation des logements), et non bridée par des limitations administratives.

Le MEDEF salue l'existence d'instances de suivi qui permet d'obtenir régulièrement les données sur les mesures sonores, les trajectoires, le nombre de mouvements etc. afin que la mise en œuvre du PEB permette aussi de vérifier la pertinence des hypothèses et d'ajuster si nécessaire.