

BILAN DE LA CONCERTATION

Concertation préalable décidée au titre de l'article L 121-17

Révision du plan d'exposition au bruit (PEB) de l'aéroport de Nantes-Atlantique

Dates de la concertation :
Du 23 juin au 15 juillet 2025 et du
15 août au 25 septembre 2025

Brigitte FARGEVIEILLE
Sylvie HAUDEBOURG

Date de remise du rapport, le 22 octobre 2025



Sommaire

Sommaire	2
Avant-propos	3
Synthèse pour les décideurs et pour le public	3
Les enseignements clefs de la concertation	3
Les principales demandes de précisions et recommandations des garantes	4
1. Introduction	7
1.1. Le projet objet de la concertation	7
1.2. La saisine de la CNDP	9
1.3. Garantir le droit à l'information et à la participation	10
2. Le travail préparatoire des garantes	10
2.1. Les résultats de l'étude de contexte	10
2.2. L'élaboration du dispositif de concertation sur la révision du PEB : périmètre, calendrier, modalités d'information, de mobilisation et de participation	12
3. Avis sur le déroulement de la concertation	15
3.1. Le droit à l'information a-t-il été effectif ?	15
3.2. Le droit à la participation a-t-il été effectif ?	16
4. Synthèse des observations et propositions ayant émergé pendant la concertation	17
5. Demande de précisions et recommandations au responsable du projet	27
5.1. Précisions à apporter de la part du responsable du projet/ plan/ programme, des pouvoirs publics et des autorités concernées	29
5.2. Recommandations des garantes pour garantir le droit à l'information et à la participation du public suite à cette concertation, et jusqu'à l'ouverture de l'enquête publique	31
6. Annexes	32
Annexe 1 - Tableau des demandes de précisions et recommandations des garantes	33
Annexe 2 – PEB en cours & porté à connaissance de 2021	38
Annexe 3 – Synthèse des cahiers d'acteurs	39
Annexe 4 – Avis de concertation préalable	54
Annexe 5 – Publication dans les journaux	55
Annexe 6 - Outils de communication	57
Annexe 7 - Décision de désignation des garantes	58

Avant-propos

Le présent bilan est rédigé par les garantes de la concertation préalable. Il est communiqué par les garantes dans sa version finale le 22 octobre 2025 sous format PDF non modifiable au responsable du projet pour publication sans délai par ses soins, sur le site dédié au projet (art. R121-23 du Code de l'Environnement). <http://lien>.

Ce bilan a également été remis à cette même date à la Commission nationale du débat public.

Le responsable du projet publiera de son côté sous deux mois sa réponse à ce bilan ; réponse qui sera transmise à la CNDP par ses soins (R.121-24 CE).

Synthèse pour les décideurs et pour le public

Le plan d'exposition au bruit, ou PEB, est un document d'urbanisme fixant les conditions d'utilisation des sols exposés au bruit engendré par les aéronefs, dont les avions. Le PEB vise à limiter ou interdire les constructions dans les zones impactées par ces nuisances sonores afin d'en limiter l'impact sur les populations riveraines. Pour ce faire, il anticipe à l'horizon 15/20 ans le développement de l'activité aérienne, l'extension des infrastructures et les évolutions des procédures de circulation aérienne. Il comprend notamment un rapport de présentation et une carte qui indiquent les zones exposées au bruit (Zone A : exposition au bruit très forte ; zone B : exposition au bruit forte ; zone C : exposition au bruit modérée ; zone D : exposition au bruit faible).

L'aéroport de Nantes-Atlantique a déjà fait l'objet de 2 PEB, l'un établi en 1993 et l'autre en 2004. La version de 2004 reposait sur les hypothèses de développement du trafic et de la flotte alors en vigueur, dans un contexte marqué par l'éventualité d'un transfert de l'aéroport vers le site de Notre-Dame-des-Landes. Suite à la décision ministérielle d'abandonner le transfert à Notre-Dame-des-Landes en 2018, une nouvelle carte de bruit intégrant les engagements de l'État a été élaborée. Elle a fait l'objet d'un « porté à la connaissance » des communes concernées en 2021. Les communes se réfèrent actuellement au PEB en vigueur (2004) et à la nouvelle carte (2021) pour l'instruction des autorisations d'urbanisme.

La préfecture de Loire-Atlantique considère ces 2 documents comme obsolètes et devant être révisés, car les données sur lesquelles ils reposent ne correspondent plus à la réalité du bruit aérien actuel et futur.

La concertation préalable sur la révision du PEB s'inscrit dans le contexte particulier du réaménagement de l'aéroport de Nantes-Atlantique et de la concertation engagée depuis 2019 sous l'égide de la Commission nationale du débat public.

Les enseignements clefs de la concertation

La participation à la concertation préalable a été relativement faible. Ce constat est à mettre en perspective avec le contexte du projet de révision : une consultation sur la révision du plan de prévention du bruit dans l'environnement (PPBE) de Nantes-Atlantique en février et mars 2025, des forums locaux d'information organisés entre février et avril 2025 dans le cadre de la concertation continue du réaménagement de Nantes-Atlantique, et une certaine lassitude des publics riverains qui s'expriment par rapport à l'aéroport et ses problématiques, dans un contexte où le maintien de la plate-forme demeure un sujet sensible, et où les autres sujets portés à la concertation ou à la consultation du public paraissent receler peu de marges de manœuvre.

Pour autant divers publics se sont exprimés au travers de témoignages sur la réalité du bruit aérien hors des zones de l'actuel PEB, ont posé des questions et formulé des demandes lors des permanences et des tables rondes, et dans des cahiers d'acteurs.

Quatre sujets ont concentré l'essentiel des questions, critiques, demandes et propositions :

- L'organisation et les visées de la concertation préalable, sujet sur lequel les garantes ont apporté des réponses.
- La pertinence de la méthode mise en œuvre pour élaborer un PEB apte à représenter les nuisances réellement subies et protéger les populations, sujet sur lequel il est demandé a maxima de changer de méthode et a minima de produire des données complémentaires aux données réglementaires (indices, cartes, ...), estimées plus aptes à refléter la réalité des nuisances sonores.

- La pertinence des hypothèses prises en compte pour élaborer les cartes stratégiques de bruit, avec en particulier le doute sur le réalisme des projections de trafic et de mouvements d'avion à 2040, et des inquiétudes fortes autour de la mise en place de la nouvelle trajectoire pour les atterrissages face au sud à partir de 2026.
- Le modèle de développement de l'aéroport et la nécessité de contraindre l'exploitation de l'aéroport au-delà des mesures actuelles, sujets sur lesquels des opinions divergentes s'expriment.

A côté de ces 4 sujets de débat, les garantes notent un point consensuel : la nécessité d'étendre les aides à l'insonorisation du fait de la réalité des nuisances vécues, qui vont au-delà des zones définies réglementairement.

Les principales demandes de précisions et recommandations des garantes

Tableau des demandes de précisions et/ou recommandations

Suite(s) à donner à des interrogations ayant émergé mais n'ayant pas trouvé de réponse

1. Plusieurs demandes ont été formulées pour compléter la méthode modélisation des cartes stratégiques de bruit du PEB.

Le porteur du projet de révision doit indiquer ce qu'il est en mesure de prendre en compte parmi ces demandes, en parallèle des données réglementaires, pour alimenter le dialogue territorial et les travaux des instances réglementaires.

2. La plupart des hypothèses retenues sont critiquées et l'impact de telle ou telle hypothèse sur les contours des zones A, B, C et D fait débat.

Les garantes recommandent

- que des tests de sensibilité soit effectués à partir des principales données d'entrée du modèle IMPACT, de façon à comprendre quelles sont les hypothèses les plus structurantes pour le contour des zones de bruit, et dans quelle proportion,
- que ces explorations soient partagées en commission consultative de l'environnement (CCE), et rendues publiques sur le site de la concertation.

Les garantes jugent par exemple nécessaire, dans ce cadre :

- de tester des scénarios de trafic plafonnés à 50 000 mouvements /an et 56 000 mouvements/an, et, si cela fait sens dans la modélisation, des scénarii d'extension du couvre-feu,
- de tester les impacts d'une accélération ou d'un retard dans la modernisation de la flotte aérienne.

3. Les garantes constatent que les modalités d'élaboration des projections de trafic aérien sont régulièrement au cœur des débats techniques. Elles considèrent qu'il est utile de poursuivre le travail d'information et de partage sur la méthode de prévision de trafic utilisée par la DGAC, démarré durant la concertation préalable, de façon à ce qu'elle soit challengée en profondeur durant l'instruction de la révision.

En effet, les avis divergent entre d'une part la possibilité d'atteindre 11 ou 15 millions de passagers en 2040 du fait du dynamisme régional, et d'autre part une possible décroissance du trafic aérien du fait d'évolutions des comportements, avec l'accélération des crises climatiques ou des surcoûts imposés par la taxe de solidarité sur les billets d'avion votée au 1^{er} mars 2025.

Il convient donc de partager plus en détail les hypothèses sous-jacentes au modèle de prévision du trafic, et les probabilités d'occurrence des divers scénarii de trafic.

4. Le chiffre de 56 000 mouvements/an comme seuil maximal acceptable revient régulièrement dans le débat.

Les garantes suggèrent d'explicitier l'origine de ce chiffre et de préciser en quoi il serait ou pas pertinent aujourd'hui ou dans l'avenir.

5. Il est demandé que soient donnés aux élus les moyens « de prendre des décisions éclairées pour l'aménagement du territoire ».

Dans ce cadre les garantes recommandent d'éclairer d'un point de vue juridique les modalités d'application du PEB et les marges de manœuvre réelles quant à la délivrance de droits à construire dans les zones C et D.

6. L'abandon de la double approche pour les atterrissages face au sud au profit du guidage satellitaire dit « RNP AR » et d'une trajectoire proche de la trajectoire dérogatoire actuelle, à partir de 2026, suscite de l'inquiétude, en particulier parce qu'il augmenterait les populations impactées.

Les garantes demandent au porteur de projet d'explicitier pourquoi cette nouvelle approche n'a pas à faire l'objet d'une consultation formelle du public, et lui recommande d'organiser une phase d'information et de partage ad hoc en direction des populations actuellement et nouvellement impactées.

7. L'avenir de l'aéroclub de Loire-Atlantique n'est pas décidé à ce jour et cette activité est considérée comme une source de nuisances pour les riverains, même si son impact est estimé marginal dans la modélisation réglementaire.

Les garantes rappellent leur préconisation formulée dans leur bilan de la concertation continue relatif à l'année 2024 pour le réaménagement de Nantes-Atlantique : l'avenir de l'aérodrome et de l'aviation de loisirs ne peut s'envisager sans associer les publics concernés ou impactés, d'une façon à définir.

8. Les garantes demandent au porteur du projet d'apporter des réponses aux diverses autres questions formulées durant la concertation, dont en particulier :

- Les modalités de mesure du bruit aérien, les règles de déploiement de stations de mesures et la possibilité d'étendre le dispositif,
- Les décomptes de population par zone du PEB (en lien avec les programmes immobiliers locaux),
- Les possibilités de modifier la répartition des sens de décollages et d'atterrissage pour répartir ou limiter les nuisances,
- Le potentiel de réduction du bruit émis par les avions de dernière génération,
- Le déploiement du système L.N.A.S. d'assistance du pilote pour des approches à bruit réduit,
- La mise en œuvre d'un indicateur synthétique du niveau de bruit réellement mesuré du style de l'IGMP (indicateur Global Moyen Pondéré) pour piloter un calendrier de réduction des nuisances sonores,
- La mise en œuvre effective des engagements des compagnies aériennes de moderniser les flottes.

9. Le projet « SonoRezé » a été évoqué à plusieurs reprises durant la concertation préalable. Cette démarche associe en particulier la ville de Rezé et l'université Gustave Eiffel en vue de réaliser un diagnostic des environnements sonores de Rezé. Elle a mobilisé des habitants dans l'élaboration d'une cartographie participative des environnements sonores.

Les garantes ne sont pas en mesure d'apprécier comment cette démarche peut s'articuler de façon opérationnelle avec l'élaboration des cartes stratégiques de bruit aérien du PEB. Elles recommandent au porteur du projet de révision du PEB de préciser ce point, en lien avec les experts de l'université Gustave Eiffel.

10. Les garantes constatent une demande assez unanime d'augmentation et d'extension des aides à l'insonorisation du fait d'une aire d'impact très urbanisée, et de la réalité des nuisances vécues à proximité de Nantes-Atlantique mais aussi sous les trajectoires de décollage et d'atterrissage, qui vont au-delà des zones définies réglementairement. Des sources de financement complémentaires sont évoquées (les amendes perçues par l'ACNUSA par exemple).

Les garantes préconisent que les Pouvoirs publics examinent cette demande, et apportent des réponses voire des perspectives aux habitants concernés, par exemple via le dispositif de compensations exceptionnelles en faveur des riverains qui avait été mis en place en 2019.

11. Plusieurs acteurs interrogent le « modèle de développement de Nantes-Atlantique », avec des avis souvent divergents sur le lien entre l'aéroport et le rayonnement régional, et sur la pertinence et les risques à contraindre l'exploitation de l'aéroport.

Les garantes considèrent que la stratégie de développement de l'aéroport de Nantes-Atlantique ne relève pas uniquement de l'État et du modèle qui sera décliné par le futur concessionnaire en application du contrat qui le liera à l'État : elle doit nécessairement refléter les ambitions que le territoire (le Grand-Ouest au travers des régions Bretagne et Pays de la Loire, et des départements) porte en termes de mobilités, de développement économique et de protection des habitants.

Les garantes suggèrent aux Pouvoirs publics et aux collectivités concernées d'éclairer ces sujets dans les diverses instances organisées autour de l'aéroport et de son réaménagement.

Recommandations portant sur les modalités d'association du public, sur la gouvernance du projet, sur la prise en compte des avis des participant.e.s.

12. Les garantes rappellent que la Préfecture devra indiquer, dans les suites qu'elle donne à la concertation préalable, si elle souhaite que le projet fasse l'objet d'une « concertation continue » sous l'égide de la CNDP jusqu'à l'ouverture de l'enquête publique.

Dans ce cas, il conviendrait alors d'articuler cette concertation continue avec la concertation continue relative au réaménagement de l'aéroport.

Quelle que soit la décision de la Préfecture, les garantes suggèrent de préciser, dans les suites données à la concertation préalable, les dispositions prévues pour poursuivre l'information du public jusqu'à l'ouverture de l'enquête publique.

Elles soulignent l'importance de publiciser les travaux menés avec la Commission consultative de l'environnement, le travail autour du projet de rapport environnemental, et les avis de l'ACNUSA et de l'Autorité Environnementale.

Elles préconisent de reconduire autant que possible les dispositifs d'information en présentiel, au plus proche des riverains, et les formats type « table ronde » pour continuer dans l'approfondissement des sujets techniques avec le public et les acteurs associatifs ou institutionnels.

1. Introduction

1.1. Le projet objet de la concertation

- **Responsable du projet et acteurs impliqués**

La préfecture de la Loire-Atlantique est l'autorité administrative qui organise la concertation préalable au nom de l'État dans le département. Elle en tirera les enseignements, pilotera la concertation dans les instances locales dont la CCE (Commission consultative de l'environnement), et approuvera in fine une révision du PEB.

Sur le plan opérationnel, **la Direction départementale des territoires et de la mer (DDTM)** effectue la coordination technique du dossier à l'échelle locale, notamment sur les aspects d'aménagement, de planification urbaine et de cohérence avec les documents d'urbanisme concernés par le futur PEB.

La Direction générale de l'Aviation civile (DGAC) apporte son expertise et accompagne la Préfecture au plan opérationnel. Elle prépare les éléments pour le PEB, en s'appuyant sur des données techniques, des prévisions de trafic, des scénarios d'évolution du trafic et des cartes de bruit. L'antenne locale de la Direction de la sécurité de l'aviation civile (DSAC), dans le cas présent la DSAC Ouest, représente la DGAC sur le territoire concerné.

- **Carte du projet ou plan de situation**

En annexe 2 : zones concernées par les cartes stratégiques de bruit du PEB de 2004 et du « porté à connaissance » de 2021.

- **Objectifs du projet selon le porteur de projet**

Le PEB en général :

Le plan d'exposition au bruit, ou PEB, est un document d'urbanisme fixant les conditions d'utilisation des sols exposés au bruit engendré par les aéronefs, dont les avions. Le PEB vise à limiter ou interdire les constructions dans les zones impactées par ces nuisances sonores afin d'en limiter l'impact sur les populations riveraines. Pour ce faire, il anticipe à l'horizon 15/20 ans le développement de l'activité aérienne, l'extension des infrastructures et les évolutions des procédures de circulation aérienne. Il comprend notamment un rapport de présentation et une carte qui indiquent les zones exposées au bruit. L'importance de l'exposition sonore est indiquée par les lettres A, B, C, ou D :

Zone A : Exposition au bruit très forte

Zone B : Exposition au bruit forte

Zone C : Exposition au bruit modérée

Zone D : Exposition au bruit faible

Le PEB fixe donc des servitudes d'urbanisme. Il a pour objectif de protéger et d'informer les populations, en empêchant de nouvelles populations de s'installer à proximité de la plateforme aéroportuaire, et en obligeant les propriétaires de locaux situés dans le périmètre concerné à informer les nouveaux arrivants (acquéreurs et locataires) de l'exposition au bruit.

Sur le plan réglementaire, le PEB est encadré par les articles L.112-4 à L.112-6 et R.112-4 à R.112-8 du Code de l'urbanisme. Un PEB n'est pas figé dans le temps et peut faire l'objet d'une révision lorsque les hypothèses qui ont servi à son élaboration ne correspondent plus à la réalité du trafic de l'aérodrome.

La révision du PEB de l'aéroport Nantes-Atlantique :

Nantes-Atlantique a déjà fait l'objet de 2 PEB, l'un établi en 1993 et l'autre en 2004. La version de 2004 reposait sur les hypothèses de développement du trafic et de la flotte alors en vigueur, dans un contexte marqué par l'éventualité d'un transfert de l'aéroport vers le site de Notre-Dame-des-Landes.

À l'issue de la concertation préalable au projet de réaménagement de Nantes-Atlantique menée de mai à juillet 2019 suite à la décision ministérielle d'abandonner le transfert à Notre-Dame-des-Landes, une nouvelle carte de bruit intégrant les engagements de l'État a été élaborée. Elle a fait l'objet d'un « porté à la connaissance » des communes concernées ; cette nouvelle carte intégrait les caractéristiques du projet de réaménagement de l'aéroport à date, dont la mise en place d'un couvre-feu, l'allongement de la piste vers le sud, le décalage des seuils d'atterrissage des avions et la trajectoire en double approche pour les atterrissages par le nord.

Les communes se réfèrent actuellement au PEB en vigueur (2004) et à la nouvelle carte pour l'instruction des autorisations d'urbanisme (2021).

La préfecture de Loire-Atlantique considère ces 2 documents comme obsolètes et devant être révisés, car les données sur lesquelles ils reposent ne correspondent plus à la réalité du bruit aérien actuel et futur, en particulier :

- Les perspectives de trafic aérien à moyen et long terme ;
- La composition de la flotte, et l'évolution associée de l'emport des avions d'une part et des impacts sonores, à moyen et long terme d'autre part ;
- Les trajectoires au décollage et à l'atterrissage (notamment avec l'abandon de la « double approche » au profit d'approches par guidage satellitaire dit « RNP AR »).

• Caractéristiques du projet et alternatives mises au débat

La révision en elle-même ne fait pas l'objet d'alternative. Il est considéré que l'absence de révision mettrait en insécurité les autorisations d'urbanisme (du fait d'hypothèses fondatrices dépassées pour le PEB 2004 et le porté à connaissance de 2021). La non-révision pourrait freiner le développement local dans le contexte local de besoins en logements et équipements, et pourrait augmenter l'artificialisation des sols en encourageant l'urbanisation des zones périphériques.

La révision du PEB s'appuie sur un modèle de calcul, et un jeu d'hypothèses structurantes pour la modélisation des cartes stratégiques de bruit fondant les limites des zones d'exposition au bruit. La Préfecture de Loire-Atlantique propose à la concertation préalable les projections suivantes, à ce stade de la réflexion :

- ✓ Pour les valeurs des indices de délimitation des zones de bruit : les valeurs les plus protectrices permises par le décret n° 2002-626 du 26 avril 2002 pour les zones B et C, soit :

- • 62 dB pour la limite extérieure de la zone B ;
- • 55 dB pour la limite extérieure de la zone C.

Sachant que :

- plus les valeurs sont basses, plus l'étendue des zones est importante
- la réglementation fixe les valeurs des limites des zones A et D

- ✓ Pour les horizons temporels :

- Court terme : 2027 (date projetée d'entrée en vigueur du futur PEB)
- Moyen terme : 2033
- Long terme : 2040

- ✓ Pour les prévisions de trafic aérien : les projections établies en 2023, inférieures à celles prises en compte pour le porté à connaissance de 2021, et susceptibles d'évoluer, d'après la DGAC.

Nombre de mouvements	2027	2033	2040
Tous types confondus (commerciaux, fret, non commerciaux)	56 129	61 232	65 594
Mouvements commerciaux uniquement	53 752	58 855	63 217
Mouvements d'aviation légère	18 000	18 000	18 000
Mouvements d'hélicoptères	1 100	1 100	1 100

- ✓ Pour les caractéristiques de la flotte : des hypothèses de déploiement pour des appareils plus silencieux et moins polluants tels que l'A320neo, l'A321neo et le B737 MAX

Catégories d'avions	2027	2033	2040
A320neo et A321 neo	43%	66%	90%
B327max	38%	61%	85%

- ✓ Pour la répartition des atterrissages par sens d'atterrissage ou de décollage :

	2024	2027	2033	2040
Atterrissages face au sud (QFU21)	33%	55%	55%	50%
Atterrissages face au nord (QFU03)	67%	45%	45%	50%

- **Contexte du projet**

La concertation préalable sur la révision du PEB s'inscrit dans le contexte particulier du réaménagement de l'aéroport de Nantes-Atlantique et de la concertation engagée depuis 2019 sous l'égide de la Commission nationale du débat public. Ainsi, la bonne articulation entre le dialogue sur le réaménagement de l'aéroport Nantes-Atlantique et celui sur la révision du PEB constitue un enjeu à la fois pour les porteurs de ce projet et pour les collectivités territoriales.

- **Calendrier du projet**

La Préfecture de Loire-Atlantique prévoit une instruction de la révision du PEB sur environ 2 ans, intégrant la consultation obligatoire d'instances locales ou nationales :



Source : dossier de la concertation

1.2. La saisine de la CNDP

- **Contexte de la concertation**

La préfecture de Loire Atlantique a informé la CNDP par courrier du 21 mars 2025 de son souhait de disposer d'un garant de la concertation pour la concertation préalable qu'elle voulait organiser en vue de la révision du PEB de Nantes-Atlantique.

Cette demande est à replacer dans le cadre du décret n° 2023-504 du 22 juin 2023 qui élargit le champ d'application de l'évaluation environnementale pour certains plans et programmes. Doivent désormais faire l'objet d'une évaluation environnementale systématique certains PEB – ceux des catégories A et B au sens de l'article R. 222-5 du Code de l'aviation civile, ce qui vise en pratique les aérodromes les plus importants. Cette évolution met la France en conformité avec la décision du Conseil d'Etat qui avait jugé insuffisante la mise en œuvre de la directive 2001/42/CE du Parlement européen et du Conseil du 27 juin 2001 relative à l'évaluation des incidences de certains plans et programmes sur l'environnement. Nantes-Atlantique est justement un aéroport de catégorie A.

Le préfet de Loire-Atlantique a donc pris l'initiative d'organiser une concertation préalable en respectant les modalités des articles L.121-16 et L.121-16-1 du code de l'environnement, et a demandé à la CNDP de désigner un garant, ce qui éteint *ipso facto* le droit d'initiative.

Dans ce contexte, la concertation préalable se situe en amont de l'instruction de la révision du PEB, ce qui doit permettre d'interroger les diverses options possibles, en particulier l'opportunité à faire la révision et les hypothèses à prendre en compte.

- **Décision d'organiser une concertation**

Par décision lors de la séance plénière du 7 mai 2025 la CNDP a décidé d'organiser une concertation préalable selon l'article L. 121-17, et selon les modalités des articles L. 121-16 et L. 121-16-1 du code de l'environnement (décision en annexe 4).

Elle a désigné Mme Brigitte FARGEVIEILLE et Mme Sylvie HAUDEBOURG comme garantes de la concertation préalable relative à la révision du PEB, considérant la nécessaire articulation à établir avec le projet de réaménagement de l'aéroport Nantes-Atlantique dont la concertation continue est en cours depuis 2020 sous l'égide de ces 2 garantes.

1.3. Garantir le droit à l'information et à la participation

« Toute personne a le droit, dans les conditions et les limites définies par la loi, d'accéder aux informations relatives à l'environnement détenues par les autorités publiques, et de participer à l'élaboration des décisions publiques ayant une incidence sur l'environnement » - Article 7 de la charte de l'environnement.

La Commission nationale du débat public est l'autorité indépendante chargée de garantir le respect du droit individuel à l'information et à la participation sur les projets ou les politiques qui ont un impact sur l'environnement. Il s'agit d'un droit constitutionnel, qui est conféré à chacune et à chacun.

Afin de veiller au respect de ces droits, la CNDP nomme des tiers garant.e.s neutres, qui ont pour rôle de garantir au nom de l'institution la qualité des démarches de concertation mises en œuvre par les porteurs de projet.

- **Le rôle des garantes**

Un.e garant.e est une personne inscrite sur la liste nationale des garant.e.s, neutre et indépendante, nommée par la CNDP pour garantir une concertation, c'est-à-dire pour garantir le droit à l'information et le droit à la participation selon le Code de l'Environnement. L'absence de conflit d'intérêt est un prérequis indispensable à la désignation d'un.e garant.e. Pour chaque nouveau dispositif dans les territoires, la CNDP mandate un.e ou plusieurs garant.e.s pour garantir la qualité du dispositif participatif au nom de l'institution et dans le respect de ses principes ; à savoir l'indépendance vis-à-vis des parties prenantes, la neutralité par rapport au projet, la transparence de l'information, l'argumentation des points de vue, l'égalité de traitement et l'inclusion de tous les publics concernés. Chaque tiers garant.e est lié.e à la CNDP par une lettre de mission rendue publique qui leur présente leur rôle ainsi que les attentes de la CNDP vis-à-vis du responsable du projet. A l'issue de la concertation, les garant.e.s rédigent un bilan qui est transmis aux porteurs de projet, à la CNDP et à tous les acteurs.

2. Le travail préparatoire des garantes

2.1. Les résultats de l'étude de contexte

La réflexion des garantes sur le dispositif à préconiser aux porteurs du projet a largement tenu compte de leur connaissance du contexte et des attentes locales relatives à la problématique aéroportuaire prise dans sa globalité.

Elles ont à plusieurs reprises constaté que le réaménagement de la plate-forme engagé depuis 2019, les modalités de gestion des nuisances sonores au travers des outils réglementaires tels que le PEB, le PPBE* et le PGS**, et les mesures extra-réglementaires prévues dans les engagements gouvernementaux de 2019*** sont fortement interdépendants.

* plan de prévention du bruit dans l'environnement

** plan de gêne sonore

*** M4 - Aide complémentaire à l'insonorisation ; M5 - Droit de délaissement exceptionnel ; M6 - Aide à la revente des logements ; M7 - Aide à la mise aux normes actuelles d'insonorisation ; M8 - Relocalisation d'équipements publics

Dans ce contexte, même si la concertation continue qu'elles garantissent depuis 2020 porte stricto sensu sur le projet de réaménagement de Nantes-Atlantique, les garantes interviennent régulièrement sur les sujets en lien avec l'exploitation de l'aéroport. C'est ainsi que leur bilan intermédiaire pour l'année 2024 se positionne :

1 - Sur plusieurs sujets rentrant dans le périmètre des hypothèses de modélisation d'un PEB :

« Le projet de réaménagement, dans son périmètre le plus large, va se poursuivre sur plusieurs années. Les garantes notent qu'il reste nécessaire et utile d'interagir avec le territoire sur plusieurs sujets à fort enjeu, par exemple :

- *L'évolution des trajectoires, en particulier par le Nord, avec la possibilité d'une procédure d'approche par guidage satellitaire RNP AR en lieu et place de la double approche.*

La trajectoire consécutive est, à ce stade des études, annoncée comme proche de la trajectoire actuelle. Les garantes considèrent qu'il est nécessaire de partager avec le public la démarche et les études réalisées, de consulter sur les particularités, avantages et risques potentiels de la nouvelle approche et d'entendre les publics nouveaux ou pas concernés par le survol des avions. Cela en amont d'une possible étude d'impact de la circulation aérienne (EICA).

- *Les évolutions technologiques du secteur aérien et leurs possibles effets sur la riveraineté.*

Les garantes considèrent qu'il est nécessaire de « réhabiliter » ces sujets facilement objets d'information et de désinformation, sur plusieurs aspects : les innovations (motorisations, carburants SAF et hydrogène, électrification, ...), le développement du trafic aérien (conditions d'élaboration des prévisions et limites, acteurs nationaux et internationaux, ...), la sécurité d'exploitation (trajectoires et guidages, exploitation, ...).

L'objectif est de clarifier et partager les connaissances, de façon la plus objectivée possible, pour que le public se fasse une opinion sur ce que pourrait être l'exploitation de Nantes Atlantique à terme. L'association de la profession est à cet effet indispensable, en plus de l'apport d'expertise de l'Etat.

- *Les méthodes de prévisions de l'évolution du trafic aérien*

Les garantes notent l'incompréhension ou les critiques que peuvent parfois susciter les données de la DGAC et leur évolution dans le temps et le manque de confiance afférent, dans un contexte de crainte d'une « explosion » du trafic à moyen/long terme.

L'expertise sur les prévisions de trafic de la DGAC, mandatée par la CNDP en 2019, dans le cadre de la concertation préalable avait montré que :

- *les prévisions de trafic aérien de la DGAC faites en 2019 ne semblaient pas surestimer le développement futur de l'aéroport de Nantes Atlantique à court et moyen terme (2030), avec un taux prévisionnel de croissance annuel moyen en accord avec les autres projections développées pour le secteur du transport aérien à moyen terme,*
- *la croissance envisagée sur le long terme (2030-2050), vue de 2019, semblait moins probable, car l'offre de liaisons vers de nouvelles destinations internationales pourrait atteindre une asymptote en raison de la saturation du marché.*

Il reste toutefois nécessaire de continuer à éclairer le public sur les diverses modalités de calcul des prévisions de trafics (hypothèses retenues, modèles prévisionnels...) aux différentes échelles de territoire et de temps, sur les limites de ces exercices et leur application à Nantes-Atlantique, en lien avec la capacité d'accueil de l'aéroport. »

2 - Sur les modalités de concertation souhaitables :

« En 2025, la DGAC et la Préfecture ont prévu de faire avancer plusieurs chantiers (concession, trajectoires, PPBE, PEB, suivi du couvre-feu, santé...). Dans ce contexte les garantes préconisent de privilégier les dispositifs de concertation qui permettent des échanges en direct, essentiels pour rétablir et maintenir le dialogue de proximité, plus intéressants et productifs pour traiter les sujets techniques ou experts, et pour aborder la déclinaison individuelle des diverses mesures décidées ou à l'étude.

Elles suggèrent par exemple :

- *De travailler avec les acteurs associatifs et les collectifs de riverains dans le cadre d'ateliers d'échange et de travail sur des thématiques précises, permettant de présenter les hypothèses retenues et les modélisations effectuées, les options proposées, et de confronter les points de vue, pour les sujets sur lesquels les associations et les collectifs ont développé des expertises d'usage ou techniques*

qu'elles souhaitent faire valoir.

- *D'échanger avec le public dans le cadre de permanences qui permettent à la fois de donner des informations sur l'avancement du projet dans ses diverses composantes, et d'aborder des sujets précis intéressant les riverains ou les usagers de l'aéroport.*
- *D'intensifier l'utilisation du site internet du projet pour mettre en ligne des informations sur la vie du projet, les présentations utilisées, les questions posées en réunions d'information et les réponses, les liens vers des études, etc. »*

Les garantes ont par ailleurs mené des entretiens avec des parties prenantes locales depuis le début de l'année (dans le cadre du réaménagement de Nantes-Atlantique puis de la révision du PEB), qui complètent leur analyse des points de vue et attentes locales sur les points suivants :

- La nécessité de **mener des inter comparaisons avec d'autres PEB**, pour mieux comprendre les logiques à l'œuvre.
- La nécessité d'**exposer la cohérence entre PEB, PPBE et PGS**.
- **Des doutes sur la capacité des outils réglementaires, dont le PEB, à rendre compte de la réalité du bruit perçu et de son niveau de tolérance**, du fait des méthodes de modélisation mises en œuvre et de la crédibilité de certaines hypothèses (les progrès technologiques – et en particulier les niveaux acoustiques des avions réputés moins bruyants, le respect des trajectoires ...). Ces doutes concernent à la fois les secteurs « hors PEB » survolés (à l'est de Nantes-Atlantique en particulier), et ceux intégrés à la zone D (« exposition au bruit faible »). Dans ce cadre des inquiétudes convergentes s'expriment :
 - sur les conséquences sociétales d'une urbanisation importante de la zone D estimée habitable, mais qui demeurerait très fortement touchée par le bruit aérien, avec le risque d'un « exode » et d'une paupérisation de cette zone au fil du temps,
 - sur les conséquences d'une zone D possiblement moins étendue, du fait des hypothèses de trafic et d'amélioration des flottes, et en écart complet avec la perception des habitants.
- **Le besoin d'améliorer l'appropriation des sujets techniques difficiles par les parties prenantes locales**, et les élus en particulier, pour équilibrer une relation vécue comme dissymétrique avec la DGAC et ses experts, et rétablir une confiance qui resterait fragile.

2.2. L'élaboration du dispositif de concertation sur la révision du PEB : périmètre, calendrier, modalités d'information, de mobilisation et de participation

• Les recommandations des garantes concernant les modalités d'information, de mobilisation et de participation

Les garantes ont formulé plusieurs préconisations en vue de cette concertation préalable, pour respecter le texte et l'esprit du code de l'environnement traduits dans la doctrine de la CNDP en matière de concertation préalable, et tenir compte des principales demandes locales :

- La clarification du rôle des divers acteurs représentant l'État dans le dossier de révision, et l'identification des points de sortie attendus de cette concertation en lien avec le processus d'instruction réglementaire d'une révision de PEB,
- Un dispositif de concertation à déployer pour une part avant les congés d'été et pour une autre part en septembre, de façon à laisser un temps suffisant pour l'appropriation du sujet par le public et l'élaboration de contributions,
- Des dispositifs en présentiel, avec notamment la mise en œuvre :
 - de permanences avant l'été pour poser les concepts et recueillir les attentes,
 - puis de tables rondes pour approfondir les thématiques sensibles et challenger les hypothèses structurantes de la révision du PEB, avec un apport d'expertise technique et métier pour éclairer le public et répondre aux questions et critiques des parties prenantes,
- La possibilité de laisser une place à l'expression associative sur les sujets techniques,
- Une information large en utilisant les canaux habituels de la concertation sur le réaménagement de l'aéroport.

Les garantes ont par ailleurs rappelé que le dossier de concertation devait se focaliser sur les sujets d'opportunité, et mettre en perspective les divers outils réglementaires de gestion des nuisances sonores en les explicitant de manière très pédagogique.

Elles ont préconisé que le site de la concertation sur le réaménagement de Nantes-Atlantique constitue le point d'entrée pour l'information sur la révision du PEB et le dépôt des diverses contributions.

• La prise en compte des recommandations par le responsable du projet

Les modalités de la concertation ont fait l'objet de plusieurs échanges entre les garantes et le porteur du projet, qui a pris en compte les diverses préconisations des garantes sur le dispositif à déployer et sur le contenu du dossier.

Le dispositif de concertation retenu :

Un webinaire de lancement le 24 juin 2025	Objectifs : - Donner de la visibilité à la concertation. - Réunir et informer les publics concernés - Apporter des clarifications aux interrogations des participants et recueillir les propositions et avis
Des permanences d'information à Pont-Saint-Martin (26 juin), Bouguenais (30 juin) et Saint-Aignan de Grand Lieu (3 septembre)	Objectifs : - Diffuser l'information relative au projet et à la concertation - Recueillir les questions et attentes en vue de nourrir les tables rondes
Tables rondes thématiques - sur les hypothèses de trafic et les avancées technologiques (Rezé le 11 septembre), - sur la prise en compte du bruit aérien (Nantes le 17 septembre)	Objectifs : - Approfondir des sujets relatifs à la modélisation des cartes stratégiques de bruit d'un PEB, avec l'intervention d'experts et de professionnels du transport aérien - Challenger les hypothèses clés qui détermineront les cartes contenues dans le futur PEB de Nantes-Atlantique - Prendre du recul vis-à-vis du PEB et inscrire le PEB dans un contexte plus global d'évolution du secteur aérien et de son contexte territorial - Répondre aux interrogations du public et recueillir les propositions et avis Inscription recommandée. <i>La table ronde du 17 septembre s'est finalement déroulée en distanciel : suite à l'annonce d'un mouvement de grève national pour le 18 septembre touchant en particulier les transports, la préfecture ne pouvait pas assurer la bonne participation des intervenants non nantais sur place le 17 au soir. Consultées par la préfecture, les garantes ont validé le 12 septembre le principe d'une table ronde en distanciel, au vu des difficultés à trouver une salle permettant une réunion hybride, en présentiel à Nantes et des interventions à distance dans de bonnes conditions acoustiques.</i>

Des réunions « acteurs » : - Avec les élus - Avec les associations	Ces échanges ont eu lieu - dans le cadre du « groupe contact » du 14/05 et du comité d'aéroport du 21/03 et du 05/07, dispositifs faisant partie de la gouvernance mise en place autour des projets touchant l'aéroport, - et dans le cadre de 5 réunions avec les collectivités concernées : 25/04 et 26/05 : Rezé, 28/04 : Bouguenais, 07/05 : Saint Aignan de Grand-Lieu, 13/05 : Nantes Métropole Objectifs : - Informer sur les PEB et la révision du PEB de NA - Présenter le modèle d'élaboration des cartes stratégiques de bruit avec l'intervention du service responsable (le Service technique de l'Aviation civile) - Répondre aux interrogations et recueillir les propositions et avis. La réunion, sur inscription, initialement prévue le 7 juillet a été reportée le 8 septembre pour permettre à chaque association de mieux prendre connaissance du dossier.
Un onglet spécifique à la révision du PEB dans le site de la concertation sur le projet de réaménagement de l'aéroport de Nantes-Atlantique https://www.reamenagement-nantes-atlantique.fr/	- Formulaire d'expression en ligne - Inscription aux rencontres - Documents de la concertation - Compte-rendu des réunions - Actualités du projet et de la concertation A noter que le site de la Préfecture fait un renvoi sur cet onglet : https://www.loire-atlantique.gouv.fr/Actions-de-l-Etat/Grands-projets/Aeroport-Nantes-Atlantique/Lancement-de-la-concertation-prealable-PEB
Dispositions locales	Au-delà des annonces légales publiés (annexe 4) et du registre en préfecture : 10 expositions

• Le dispositif de concertation en bref

1 affiche légale (annexe 4)

2 encarts presse en juin et 1 encart presse en septembre 2025 : Ouest France + Presse Océan (Annexe 5)

Des bannières mobiles sur Ouest-France.fr (annexe 6)

1 site Internet (plateforme ou registre en ligne etc.) :

4 rencontres publiques (3 permanences locales, 1 webinaire)

2 réunions « acteurs » : élus et associations

2 tables rondes sur inscription

10 expositions (composées de 2 kakémonos : annexe 6) en préfecture de la Loire-Atlantique et en mairies de Bouguenais, Bouaye, La Chevrolière, Les Sorinières, Nantes, Pont-Saint-Martin, Rezé, Saint-Aignan de Grand Lieu, Saint-Philbert-de-Grand-Lieu

3. Avis sur le déroulement de la concertation

La CNDP garantit deux droits complémentaires pour l'ensemble des citoyen.ne.s, le droit d'accéder aux informations et le droit de participer aux décisions, pour tous les projets, plans et programmes qui ont un impact significatif sur l'environnement. En France, ces droits sont constitutionnels, il s'impose à tous les responsables de projet, sans restriction. En d'autres termes, les porteurs de projet ne choisissent pas librement de permettre, ou non, la participation du public ; au contraire, ils sont tenus par la loi de permettre aux publics d'exercer leurs droits.

3.1. Le droit à l'information a-t-il été effectif ?

La communication sur la concertation préalable :

L'affichage réglementaire a été effectué le 7 juin sur les communes de Bouguenais, Bouaye, La Chevrolière, Nantes, Pont-Saint-Martin, Rezé, Saint-Aignan de Grand Lieu, Saint-Philbert-de-Grand-Lieu.

Les annonces légales ont été publiées le 7 juin dans Ouest France édition Loire Atlantique et Presse Océan. Des annonces presse ont été effectuées le 2 septembre dans Ouest France éditions Nantes Métropole et Sud Loire et Presse Océan pour annoncer les tables rondes.

La préfecture a communiqué une actualité le 6 juin pour annoncer la concertation préalable, et 7 infolettres ont été envoyées concernant la concertation préalable du PEB pour signaler les diverses réunions.

Les garantes regrettent qu'il n'ait pas été possible d'utiliser les comptes d'information internet de la préfecture et son accès à la presse. La raison avancée étant que ces comptes sont désormais au nom du préfet et non de la préfecture, et que les accès presse ont vocation à être réservés au préfet et au délégué ministériel dans le cadre des actions institutionnelles.

Un kit de communication a été envoyé aux communes mentionnées, intégrant outils de communication, visuels et textes rédigés.

Diverses communes ont relayé l'information sur leur site internet ou leurs réseaux sociaux : Bouguenais, Saint-Philbert-de-Grand-Lieu, Pont-Saint-Martin, Bouaye, Saint-Aignan-de-Grand Lieu, ...

Les différents outils de communication mis en place à l'occasion de la concertation préalable :

Le dossier de concertation a été mis en ligne le 23 juin au démarrage de la concertation, étant donné les délais assez courts entre la demande d'une garantie et l'ouverture de la concertation préalable. Les garantes considèrent qu'il a été rédigé en tenant compte d'un bon équilibre entre synthèse et pédagogie, à ce niveau de la démarche de révision.

Les garantes regrettent toutefois que de nouvelles projections de trafic aérien n'aient pas été intégrées au dossier, qui s'en tient aux projections effectuées en 2023, la préfecture ayant indiqué qu'elles n'étaient pas encore totalement fiabilisées par les services de la DGAC.

Les abonnés au site de la concertation ont régulièrement reçu des alertes et des informations sur l'actualité de la concertation. Pour autant, certains participants aux divers dispositifs participatifs ont signalé un manque d'information sur la date et la localisation des événements.

Le porteur de projet a, par ailleurs, directement informé les parties prenantes potentiellement concernées par la réunion Associations et les tables rondes.

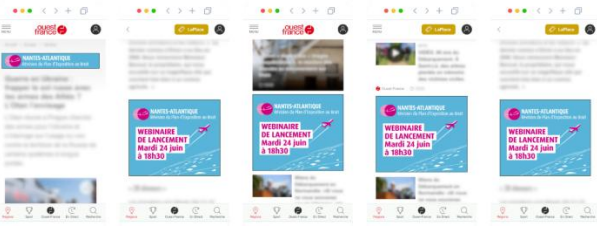
Le webinaire d'ouverture et les permanences ont été l'occasion de diffuser l'information sur la concertation et ses dispositions : présenter les concepts relatifs à un PEB, mettre en perspective l'opportunité d'une révision, présenter le processus de révision, exposer les hypothèses de la modélisation à mener.

La préfecture a par ailleurs mis en ligne rapidement après les diverses réunions les supports de présentation, et dans les semaines qui ont suivi les compte-rendu, vérifiés par les garantes.

Au final les garantes estiment que la préfecture a assuré une information claire et complète sur la concertation, relayée par divers acteurs locaux (collectivités et associations de riverains).

3.2. Le droit à la participation a-t-il été effectif ?

Les chiffres clés de la participation :

<u>Participation aux événements :</u> • Webinaire de lancement de la concertation : 32 participants • Les 3 permanences locales : 34 visiteurs • La réunion « associations » : 25 participants • La table ronde n°1 : 33 participants • La table ronde n°2 : 40 participants	<u>Contributions :</u> • 15 cahiers d'acteurs • 33 contributions sur le site de la concertation • Pas d'avis déposé sur le registre en préfecture • Au total 168 contributions* comprenant les avis écrits sur le site internet et émis lors des rencontres de la concertation, dont : 36 questions et 132 avis * : une contribution correspond à une question ou à une remarque posée en réunion, à l'oral ou via l'outil slido pour les événements en distanciel
<u>Annonces des événements : bannières sur les sites de Ouest France pour annoncer les événements de la concertation.</u> • Lancement de la concertation : 199 425 visiteurs uniques* / 216 clics (du 7 au 11 juin) • Webinaire de lancement : 385 059 visiteurs uniques / 574 clics (du 20 juin au 24 juin) • Tables rondes : 233 585 visiteurs uniques / 192 clics (du 2 au 12 septembre)  * Le chiffre correspond au nombre de personne ayant consulté une des pages avec la bannière. Les chiffres ont été complété avec le nombre de clics renvoyant vers le site de la concertation	<u>Fréquentation du site de la concertation</u> Entre le 27 juin et le 25 septembre : • 7200 utilisateurs uniques se sont connectés sur le site internet du réaménagement. • Après la page d'accueil du site, la page « Participer en ligne » est la plus fréquentée avec 3 070 vues.

Cette participation relativement faible est à mettre en perspective avec le contexte du projet de révision :

- En février et mars 2025 s'est déroulée la consultation sur la révision du plan de prévention du bruit dans l'environnement (PPBE) de Nantes-Atlantique, qui a fait l'objet d'environ 500 contributions (<https://www.reamenagement-nantes-atlantique.fr/informer/les-actualites/synthese-consultation-du-public-ppbe-2025-2029>).

Entre février et avril 2025 se sont tenus les forums d'information organisés dans le cadre de la concertation continue du réaménagement de Nantes-Atlantique à la suite de la consultation du public sur le cahier des charges de la concession (septembre 2024), qui ont mobilisé un public notable sur la majorité des événements proposés.

Il a donc été difficile de remobiliser le public dans la foulée de ces événements, sur un sujet qui a en outre pu prêter à confusion avec la récente révision du PPBE pour certains.

- Plusieurs acteurs se sont fait l'écho d'une certaine lassitude des publics riverains par rapport à l'aéroport et ses problématiques, dans un contexte où le maintien de la plate-forme, même s'il est admis qu'il va perdurer a minima quelques décennies, demeure un sujet sensible notamment du fait d'absence de concessionnaire et de projet concret de réaménagement qui rend parfois les discussions théoriques et frustrantes au regard de la faible marge de manœuvre imposée par les textes.
- Enfin le créneau mi-juin - mi-juillet pour la première phase de la concertation préalable n'était pas forcément complètement propice, la Préfecture ayant souhaité mener cette phase préalable de

concertation avant la période de réserve électorale que doivent respecter les divers agents de l'État et les élus.

Les garantes notent toutefois que la permanence de Pont-Saint-Martin a trouvé son public, et que la table ronde du 9 septembre à Rezé sur les hypothèses de trafic et les avancées technologiques a réuni une vingtaine de riverains en attente de réponses à leurs questions, au-delà des acteurs constitués et familiers des divers aspects liés à l'exploitation de l'aéroport (collectivités, associations).

La table ronde du 17 septembre sur la prise en compte du bruit aérien a semblé moins productive, le format en distanciel retenu au dernier moment, du fait d'une grève nationale des transports, étant moins propice à des présentations et échanges sur des sujets complexes.

La réunion réservée aux associations et aux services techniques des communes riveraines du 8 septembre a rassemblé une douzaine d'associations. Les garantes notent que le choix de l'ordre du jour a attiré des associations restées éloignées de la concertation sur le réaménagement de l'aéroport depuis 2020.

La présentation des méthodes de modélisation des cartes de bruit autour des aéroports par un spécialiste du Service Technique de l'Aviation Civile de la DGAC, et les temps d'échanges sur le sujet ont permis d'éclairer des sujets techniques complexes. Plusieurs participants ont souligné la qualité technique et la clarté des présentations.

Au final les garantes estiment que l'organisation de cette concertation préalable a permis à ceux qui le souhaitent de participer aux divers événements prévus, mais qu'il faudra collectivement étudier comment mobiliser plus les publics concernés par la révision du PEB en vue d'une participation éclairée à l'enquête publique prévue en fin du processus d'instruction.

4. Synthèse des observations et propositions ayant émergé pendant la concertation

Nota : les verbatim issus des échanges et des contributions sont mis « entre guillemets ».

Les garantes soulignent que les acteurs du territoire (collectivités, partenaires sociaux, associations locales) ont porté à la concertation des argumentaires souvent très construits. En parallèle elles notent une contribution citoyenne faible et surtout représentative de la riveraineté de l'aéroport, avec des témoignages sur la réalité du bruit aérien et essentiellement des demandes de restrictions d'exploitation de Nantes-Atlantique.

Ainsi des habitants souvent éloignés des zones définies par le PEB en vigueur (le sud de Carquefou, la porte de Sainte Luce / Loire, le quartier du Doulon, les quartiers Jules Vernes et Jardin des Plantes à Nantes, dans l'emprise de la trajectoire d'atterrissage face au sud, le quartier du Graslin en approche de l'aéroport, le village du Champsiôme à Pont-Saint-Martin) ont témoigné des difficultés à vivre sous les trajectoires des avions, même pour des zones sensiblement éloignées de l'aéroport.

L'opportunité de réviser le PEB ne constitue pas un sujet de débat : elle est partagée, en particulier par l'intercommunalité et les collectivités riveraines de Nantes-Atlantique.

Quatre sujets ont concentré les questions, critiques, demandes et propositions : l'organisation et les visées de la concertation préalable, la pertinence de la méthode mise en œuvre pour élaborer un PEB apte à représenter les nuisances réellement subies et protéger les populations, la pertinence des hypothèses prises en compte pour élaborer les cartes stratégiques de bruit, et le modèle de développement de l'aéroport.

1 - La concertation préalable : son organisation et ses visées

Quelques personnes, dans le cadre des réunions en présentiel ou lors d'échanges par mail avec les garantes, ont signalé soit une information insuffisante sur le dispositif et les dates des réunions, soit des difficultés à déposer des contributions sur le site de la concertation.

Une contribution s'est interrogée sur l'utilité d'une concertation préalable faisant l'objet d'un faible nombre de contributions, ce qui pourrait être significatif d'une perte de confiance des habitants.

Les garantes rappellent que la préfecture, comme le code de l'environnement permettent au préfet, de demander à la CNDP la nomination d'un garant pour la concertation qu'elle souhaitait organiser sur la révision du PEB. La CNDP a répondu favorablement et nommé des garantes.

Il est certes regrettable que cette concertation n'ait pas plus mobilisé, pour des raisons que les garantes ont tenté d'analyser au paragraphe 3.2. Pour autant, cette concertation a permis l'information du public, et l'expression citoyenne de ceux qui le souhaitaient. Des questions, propositions et pistes de réflexion pertinentes au vu du sujet, ont été formulées par le biais de ce processus, que les garantes ont légitimé, et sur lesquelles le porteur de projet devra se positionner dans la suite du projet.

Les tables rondes ont fait l'objet de quelques critiques : « un débat à sens unique ... et une suite de déclarations », « un exposé théorique et décalé par rapport au vécu », « qui a décidé de ces tables rondes ? », « des intervenants trop spécialistes ».

Les garantes ont préconisé la mise en œuvre de ces tables rondes pour expliciter à la fois la méthode de modélisation d'un PEB et les modalités de détermination des principales hypothèses sous-jacentes, suite aux entretiens qu'elles ont menés avec divers acteurs locaux en amont de cette concertation. Ces échanges ont fait émerger la demande d'une plus grande transparence sur la méthode qui est jugée « opaque ».

L'objectif de ces tables rondes était donc clairement que la DGAC et ses services d'études exposent la façon dont sont élaborées les cartes stratégiques de bruit, de façon à ce que les divers processus sous-jacents (projections de trafic, répartition des atterrissages et décollages, trajectoires, évaluation des populations, etc.) puissent être plus efficacement challengés durant l'instruction de la révision.

Les garantes rappellent que d'autres dispositifs ont été proposés pour permettre l'information des publics et la confrontation des idées autour de la révision du PEB. Les tables rondes ne sont qu'un dispositif parmi les autres.

Par ailleurs la fin de la concertation préalable ne clôt pas les échanges : la préfecture indique que la révision du PEB va durer environ 2 ans, durant lesquels l'information du public et les échanges vont se poursuivre.

Une association de défense des riverains a décidé de boycotter les tables rondes après que sa demande d'y intervenir en tant qu'expert n'ait pas été retenue par la Préfecture. Ce choix pose la question, légitime, de l'expertise retenue pour les tables rondes et de la place des acteurs locaux.

Consultées par la préfecture, les garantes lui ont fait part de leur avis.

Les parties prenantes qui interviennent sur la problématique Nantes-Atlantique dans sa globalité (réaménagement, PPBE, PEB, etc.) détiennent une expérience incontestable des effets de la présence d'un aéroport sur le territoire, et ont, pour beaucoup, développé des compétences – parfois poussées – sur les sujets qui touchent à cette présence : sur l'exploitation de l'aéroport, sur ses impacts (bruit, pollution, santé, etc.). Ce qui leur permet de challenger le sujet, la DGAC et la préfecture avec des analyses et des questions souvent très pertinentes, voire de formuler des propositions (c'est ce qu'elles font depuis plusieurs années).

Mais les garantes constatent que ces compétences ne forment pas en l'état une expertise technique au sens des savoirs spécialisés qu'elle nécessite, et qu'elles ne peuvent pas non plus se substituer aux compétences détenues par des professionnels du transport aérien. Expertises et compétences métier qu'elles ont jugés nécessaires – pour les tables rondes organisées durant la concertation préalable – pour mieux comprendre comment la DGAC élabore les cartes stratégiques de bruit et leurs hypothèses fondatrices, et pour échanger sur la portée et les limites de l'exercice, à ce stade amont du projet de révision. Ce qui correspond d'ailleurs à une demande exprimée par plusieurs acteurs locaux en amont de la concertation préalable.

2 - La pertinence de la méthode mise en œuvre pour élaborer un PEB apte à représenter les nuisances réellement subies et protéger les populations

Il s'agit d'un thème majeur dans les contributions qu'il soit exprimé directement (par la critique de la méthode et des propositions) ou indirectement (par les témoignages de personnes éloignées des zones D du PEB actuel.

Les garantes notent que la DGAC a reconnu que le zonage établi par les PEB n'est pas significatif de toutes les nuisances créées et des gênes ressenties, lors des exposés préliminaires des tables rondes et de la réunion dédiée aux associations. La présentation par le Service technique de l'Aviation civile du modèle IMPACT¹ a exposé le cadre contraint de la modélisation des cartes stratégiques de bruit, élaborée dans un cadre international et décrit précisément dans des documents normés. Le STAC a ainsi expliqué que l'indice Lden représentait une dose moyenne de bruit perçu, et que des travaux étaient en cours au sein du Conseil National du Bruit pour évaluer la prise en compte d'indicateurs complémentaires « événementiels » par exemple.

La concertation préalable a fait émerger des critiques documentées de la modélisation et spécifiquement des indices utilisés pour élaborer les cartes stratégiques de bruit, et établir *in fine* la délimitation des zones A, B, C et D. L'indice Lden « lisse trop fortement les pics de bruit ressentis » et ne peut suffire seul à définir des zones de protection pertinentes.

Les acteurs qui soutiennent le principe de la révision du PEB considèrent que l'indice Lden peut rester la référence mais qu'il convient de retenir les indices les plus protecteurs pour les zones B (62) & C (55).

Au-delà, il est demandé a maxima de changer de méthode ou a minima de produire des données complémentaires aux données réglementaires (indices, cartes, ...), estimées plus aptes à refléter la réalité des nuisances sonores :

Mobiliser des indicateurs de puissance acoustique et « traduire la notion de nuisance sonore en pollution sonore selon le classement du conseil National du Bruit »,

« Elaborer des cartes de bruit jour/soir/nuite, court, moyen, long terme, par saison aéronautique été/hiver pour mieux identifier et objectiver les nuisances », ou « établir des CSB saisonnalisées (1er semestre et 2nd semestre) comparés aux CSB actuellement élaborés selon une journée type choisie dans l'année »,

« Présenter plusieurs cartes d'impact du bruit aérien en utilisant des hypothèses basses, moyennes et hautes en termes de trafic et de typologie d'aéronefs plutôt que de présenter une seule carte basée sur une seule hypothèse, dont la probabilité de réalisation n'est que faible ». Cela pour « fiabiliser le modèle et d'apporter un éclairage utile à la décision publique »,

« Produire des cartes alternatives qui utilisent d'autres indicateurs que le Lden, qui vient lisser artificiellement les nuisances sonores. Ces cartes pourraient utiliser des indicateurs qui permettraient de donner à voir la fréquence de survol des avions (comme l'indicateur « Number Above » qui montre le nombre d'événements supérieurs à un certain niveau de décibel) ou les pics de pollution sonore avec un indicateur comme le Lamax »,

« Aller au-delà de la réglementation pour retenir la valeur Lden 45 en limite externe de la zone D selon les recommandations de l'OMS »,

« Modéliser les zones dont les modèles comptent plus de 25 événements à plus de 62dB et 65dB (zones NA65:25 et NA62 :25) ».

Le sujet du contrôle des modélisations est aussi évoqué, sur la base de comparaisons entre les cartes de bruit modélisées et les mesures réelles faites par les stations de mesure du bruit, que ce soient celles actuellement installées et exploitées par le concessionnaire, ou « un maillage suffisant de capteurs de bruit » à mettre en place.

La cohérence entre les divers outils réglementaires est elle aussi questionnée, car peu lisible : il faudrait « rationaliser l'élaboration du Plan de prévention du bruit dans l'environnement (PPBE) sur un même territoire afin d'en faire un outil stratégique de réduction du bruit et non un simple outil de reporting européen ».

¹https://www.reamenagement-nantes-atlantique.fr/sites/default/files/2025-09/PEB_Diaporama%20R%C3%A9union%20associations_VF.pdf

Les garantes notent que le récent rapport sénatorial d'information sur les nuisances sonores causées par les transports (N° 783 du 25 juin 2025) a inspiré certaines de ces demandes, par exemple « la mise en cohérence des seuils réglementaires de niveaux de bruit des transports par référence aux seuils de l'OMS », conditionnée dans le rapport à des « résultats d'études d'impact de faisabilité ».

3 - La pertinence des hypothèses prises en compte pour élaborer les cartes stratégiques de bruit

Certains participants à la concertation préalable ont mis en avant une possible insincérité de la DGAC, appui méthodologique et technique de la préfecture, dans l'établissement des hypothèses de la révision. Ces critiques se présentent sous 2 formes : le rappel du « changement de pied » de la DGAC lors de l'abandon par le gouvernement du transfert à NDDL en 2018, pour justifier qu'on ne peut pas faire confiance à l'institution, ou bien une posture délibérée et récurrente de « tromperie » de la DGAC, administration qui serait « aux ordres » voire illégitime.

Le 1^{er} argument revient de façon récurrente depuis 2019, avec la difficulté pour la DGAC, administration centrale rattachée au ministère de la Transition écologique et de la cohésion des territoires - et plus précisément du ministère chargé des transports - et tenue à la réserve vis-à-vis des choix ministériels, d'y répondre.

S'agissant du 2^{ème} argument, les garantes, qui suivent le projet de réaménagement de Nantes-Atlantique depuis 2019, constatent que des décisions prises par le passé sont régulièrement réinterprétées par certains acteurs pour étayer des accusations d'insincérité voire d'incompétence de l'Administration.

Au-delà de ces postures dont les garantes ne tiennent pas compte dans ce bilan, les hypothèses sous-jacentes à la révision du PEB et décrites dans le dossier de concertation ont suscité plusieurs réactions, questions et demandes.

Les projections de trafic prises en compte pour la révision du PEB : un réalisme questionné

Le réalisme de ces projections est questionné de façon unanime : « les prévisions de trafic considérées dans le PEB (plus de 61 000 vols à horizon 2033 et près de 66 000 en 2040) ; elles ne peuvent être acceptées en l'état car ne semblent plus des prévisions réalistes ».

Plusieurs contributions les estiment sous-évaluées :

- en référence aux hypothèses du porté à connaissance de 2021 : « les prévisions 2025 à hauteur de 65 594 mouvements sont très inférieures aux 80 000 mouvements estimés dans le porté à connaissance de 2021 ; elles interrogent donc la crédibilité du PEB proposé, le bruit étant corrélé au nombre d'aéronefs et ce malgré l'évolution de l'emport », voire en référence à des hypothèses plus anciennes (proches de celles portées par la DGAC en 2019) : « 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 », car Nantes Atlantique est le seul aéroport international pour le Grand Ouest et qui draine jusque Caen, Orléans, Tours, ce qui rendrait « réaliste d'envisager 15 Mpax sur ANA en 2040 »
- en référence aux hypothèses d'emport des avions : « Les estimations 2040 (66 000 mouvements annuels - soit un niveau inférieur à celui de 2019) 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 »,
- et par rapport au potentiel de développement et au dynamisme des régions Pays de la Loire et Bretagne.

En parallèle, le potentiel d'augmentation de la capacité d'emport des avions paraît pour certains de nature à limiter la croissance des mouvements, et la question des évolutions sociétales propres à réduire l'appétence au transport aérien est elle aussi posée, avec ses potentiels impacts sur le trafic aérien.

Plusieurs demandes émergent donc pour que soit approfondi le sujet :

Sur les projections elles-mêmes, souvent en lien avec les emports actuels et futurs des avions, et en faisant le lien avec le trafic en passagers :

- « transmettre les éléments détaillés (et la méthode) permettant d'établir les projections de trafic »,
- « 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 »,
- « tendance à l'augmentation des emports incontestable et qui pourrait se maintenir compte-tenu du renouvellement progressif des flottes d'avions avec des capacités d'emport plus importantes, jusqu' à près de 250 passagers pour l'A321 Néo ; L'historique montre que la DGAC a toujours été beaucoup trop prudente en ce domaine, les dernières prévisions de 2023 (133,72 pour 2025, 140,35 pour 2030, 145,57 pour 2040) sont très en dessous du trend à long terme. »,
- « préciser les volumes de passagers attendus pour les apprécier au regard du nombre de mouvements. Par exemple sur la base d'un emport moyen de 180 passagers soit une hausse de près de 30% en 15 ans, pour 53.0000 mouvements en 2040, on arrive à près de 10 millions de passagers à Nantes-Atlantique. Au-delà du nombre de mouvements, le nombre de passagers dimensionne le réaménagement de l'aéroport mais aussi ses accès déjà extrêmement contraints et problématiques que la future halte-ferroviaire ne sera pas en mesure de résoudre ».

Sur leur modélisation dans la révision

- « fournir le détail des hypothèses de trafic par période et tranche horaire (jour, soirée, nuit) avec les informations des indicateurs de puissances acoustiques ou EPNdB des aéronefs envisagés »,
- « 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 ».

Les trajectoires de décollage ou d'atterrissage retenues : des critiques et des demandes de modification

Le ressenti de trajectoires qui auraient évolué depuis 10 ans reste fort dans les témoignages recueillis.

Le choix du guidage satellitaire dit « RNP AR » (Required Navigation Performance – Authorization Required) pour les atterrissages face au sud, à partir de 2026, suscite des réactions voire des critiques :

Sa pertinence est questionnée par rapport au scénario de double approche à l'aide d'un système d'aide à l'atterrissage dit ILS (Instrument Landing System) pour la trajectoire dans l'axe de la piste :

en termes de sécurité comparée des 2 systèmes ILS et RNP-AR,

en termes d'impacts :

- Le choix de la trajectoire RNP-AR pour les atterrissages face au sud est « le scénario le moins défavorable », et « moins impactant que la « double approche » décidée en 2019, mais augmentation des populations impactées (14 000 habitants nouvellement impactés et 138 000 habitants qui subiront une nuisance > 65 dB 25 fois/jour) » avec le risque d'aggravation de la nuisance pour les populations déjà installées,
- Il suscite une inquiétude du fait de l'augmentation du nombre de personnes affectées par le bruit aérien à terme, et de la « démultiplication du nombre de personnes survolées pendant 6 ans, pendant la phase de transition allant de 2026 à 2032, pendant laquelle les avions emprunteront la trajectoire actuelle et la nouvelle trajectoire ».

L'absence de consultation du public est relevée et critiquée : il faut « exposer le fondement juridique d'une exposition de 14 000 nouvelles personnes pour éviter de survoler l'hypercentre de Nantes, sans consultation explicite des populations concernées », « la trajectoire est "légèrement décalée" de 100 m mais c'est énorme pour les personnes survolées et concrètement cela n'a même pas été concerté. Cette information est restée secrète et non communiquée dans la presse ».

Certains demandent que soit étudiée une trajectoire alternative qui épargne plus Nantes et son nord-est :

- « La mise en place de l'approche RNP AR ne va juste servir à amplifier le trafic sur le centre de Nantes alors que des améliorations auraient pu être faite en évitant le survol de tout l'est de Nantes (Carquefou, Sainte Luce et Nantes jusqu'à l'île de Nantes) en survolant la Loire »,
- « faire passer plus haut, les avions au-dessus de Nantes, - faire passer les avions au-dessus de la Loire ou de l'Erdre. - avoir plusieurs couloirs atterrissage quand le vent est d'Ouest »
- « pourquoi un survol de la Loire n'est-il pas possible sachant qu'à Ajaccio les avions effectuent un virage à 90 degrés juste avant la piste et qu'il existe d'autre projets ailleurs qui visent à éviter les habitants (projet Héron) dont participent de grands noms de l'aéronautique (il ne fallait pas de nouveaux survolés... ??) ; surtout que les Loire et ses berges à l'est ne sont pas habitées » ; « Ceci est d'autant plus incompréhensible qu'il était parfaitement possible d'opter pour une trajectoire passant davantage à l'Est au-dessus de zones industrielles voire longeant la Loire. Pour les habitants de l'Est de Carquefou ».

Les trajectoires au décollage et leurs nuisances sont elles aussi problématiques et des adaptations sont demandées :

- Demande que « lors des décollages face au nord, les virages trop précoces vers l'est puis le sud ayant pour conséquence de survoler à trop basse altitude le secteur dense de Ragon à Rezé, soient corrigés en trajectoire afin d'engager leur virage à plus haute altitude »,
- Afin de limiter la gêne sur Rezé : « diminuer les décollages face Nord (qui se sont malheureusement accentués alors qu'ils devraient être moins nombreux au regard des régimes de vents dominants) et , quand cela se produit, amorcer le virage à plus haute altitude et agrandir la courbure de virage avec une accélération moindre. Ceci étant de nature à limiter le bruit sur Rezé et ses 45000 habitants »,
- « dans le nouveau PEB les trajectoires de décollage doivent être modifiées pour limiter l'impact sur les populations : il faut imposer aux avions qui partent vers le Nord de ne commencer leur virage qu'à 200 M d'altitude minimum contre 165 M auparavant, puis le virage à l'est. Les décollages doivent se faire au-dessus de la Loire ou du périphérique car il n'y a pas d'habitation. Il serait judicieux d'imposer beaucoup plus de virages à l'Ouest car il y a une carrière et beaucoup moins de population serait impactée ».

Les conditions de modernisation des flottes d'aéronefs : entre confiance et défiance vis-à-vis du potentiel et des bénéfices réels

Les contributions expriment soit de la confiance soit de la défiance vis-à-vis des bénéfices à attendre des progrès technologiques sur les avions.

Pour certains, il est possible d'être confiant dans la modernisation des avions et la diminution des bruits produits : une diminution annoncée de près de 50 % des nuisances sonores pour les A320 NEO et A321 NEO, « Les nuisances sonores mesurées diminuent car ...la part des machines modernes nettement moins bruyantes augmente régulièrement ».

Pour d'autres, « les projections techno-solutionnistes présentées par la DGAC pour remédier au bruit des avions » ne sont pas réalistes. Il n'y a pas « de réduction significative clairement prouvée de la pollution sonore aérienne grâce à l'utilisation d'avions plus récents » et il faut donc :

- « démontrer concrètement (par des mesures réelles) la réduction effective du bruit associée à l'utilisation d'avions plus performants ; Quelles garanties du niveau de bruit réellement produit par les avions nouvelles générations annoncés ? »,

- « 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) ».

Un sujet apparaît partagé : le rythme effectif de ces modernisations :

- « Quelles garanties que les compagnies feront évoluer les flottes ? »,
- N'est-il pas « trop optimiste car reposant sur la politique volontariste des compagnies aériennes qui n'ont que rarement desservi N-A avec des avions de dernière génération » ?
- Il faut « demander aux compagnies de préciser leurs orientations sur le rythme d'équipement de leur flotte pour le guidage satellitaire RNP AR » voire « mettre en place une tarification incitative pour la modernisation de la flotte (Cf. les exemples à l'étranger - Bruxelles, Zurich, ...). ».

La répartition des atterrissages et décollage par sens de la piste : des critiques et des demandes d'adaptation

Pour rappel, le dossier de concertation indique que « la nouvelle trajectoire RNP AR aura ... un impact sur la répartition des mouvements d'atterrissage entre les approches face au sud (ou QFU21) et celles face au nord (ou QFU03). ... Les prévisions prévoient une évolution progressive vers un équilibre entre les deux approches » en 2040.

Cette hypothèse suscite des critiques :

Soit qu'elle se mette en place trop lentement : « organiser et prendre en compte une répartition 50/50% pour les atterrissages en QFU 03 & 21 dès 2032, échéance retenue pour l'équipement des aéronefs en guidage satellitaire (RNP AR) ».

Soit pour ses impacts jugés trop important sur les zones peuplées du nord de Nantes-Atlantique :

- « La DGAC a retenu l'hypothèse d'un partage de la piste attribuant 55 % des arrivées par le nord et 45 % par le sud pour la période 2025- 2033. Pourquoi choisir une hypothèse en contradiction avec ce qui est observé dans la réalité ces dernières années où nettement plus d'arrivées se font par le sud (67% en 2024, 75% au 1er TR 2025) ? En moyenne ces dernières années, 37 % des arrivées se font par le nord. Choisir une hypothèse de 55 % c'est surestimer de 49 % le nombre d'avions survolant Nantes »,
- « Pourquoi cibler 50/50 de répartition des atterrissages en 2040 alors que les riverains les plus nombreux sont majoritairement au nord ; Il faudrait si le souhait était de protéger la population privilégier l'approche Sud en augmentant par exemple les seuils de vent AR de 5 à 10 ou 15 nœuds et tout faire pour éviter l'approche Nord avec son survol de plusieurs centaines de milliers de personnes... »,
- « La répartition des atterrissages et décollages devrait plus tenir compte du nombre de personnes affectées : la répartition prévue de 50%/50% nord- sud n'est pas vraiment judicieuse. ».

Le sujet des décollages est lui aussi abordé avec des demandes d'adaptation pour répartir les nuisances :

- « Une équité dans l'équilibre des décollages face au nord et face au sud lorsque les conditions météo le permettent puis ensuite une égale répartition entre l'Est et l'Ouest. Cela n'a pas été pris en compte. L'essentiel des avions décollent face au Nord puis virage à l'est ! C'est inadmissible de favoriser certaines populations ! »,
- La « limitation des décollages face au Nord qui survole Rezé tôt le matin à trop basse altitude, avec des niveaux de bruit instantané approchant 80 db ».

Les populations impactées par le futur PEB : des précisions à apporter

Pour rappel, les textes qui encadrent l'élaboration du PEB n'imposent pas la publication d'un décompte de population par zone dans les documents réglementaires. La préfecture intégrera

toutefois ces décomptes au rapport de présentation du PEB, dans la continuité de ce qui s'est fait pour le porter à connaissance PEB d'octobre 2021.

Plusieurs contributions demandent de prévoir des niveaux de précisions élevés :

Programmes immobiliers concernés :

« Le PEB 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 » ;

il faut donc « apporter les informations précises de nombre de logements concernés selon les niveaux de bruit engendrés par l'activité de l'aéroport (zone B, C et D) », en précisant « en lien avec la ville et la métropole, les zones constructibles et le cas échéant les programmes d'accueil prévu afin de déterminer les populations futures impactées par le PEB ».

Population impactée, sur laquelle il faut :

- « 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 (dont les 3200 logements prévus par le programme Pirmil les Iles et les 1700 logements prévus sur le site de l'ancienne caserne Mellinet) »,
- communiquer « les effets du futur PEB sur les surfaces et le nombre de logements des zones A, B et C avec une comparaison au PEB actuellement en vigueur »,
- préciser « le nombre de personnes impactées au sein de chaque zone B C et D, d'autant que le dossier de consultation annonce un bruit de 71,2DB pour un A320 au décollage et de 64,2 pour un A320 néo, ce qui reste au-delà des 62 DB délimitant la zone B et à fortiori des 50 DB délimitant la zone D ».

Les autres sujets abordés

La délocalisation de l'aviation légère ou de loisirs de l'aéroport de Nantes Atlantique est évoquée « car également source de nuisance pour les riverains ».

Des propositions plus techniques sont également formulées

Le déploiement du système L.N.A.S. d'assistance du pilote pour des approches à bruit réduit, jugé mûr et apte à « retarder en toute sécurité la sortie des dispositifs hypersustentateurs et des trains d'atterrissage, qui sont les sources principales de bruit en approche » avec :

- des incitations tarifaires (taxes aéroportuaires) pour le post équipement,
- un lobbying auprès des constructeurs pour une intégration rapide dans les systèmes de gestion de vol ou FMS (pour Flight Management System).

La mise en œuvre d'un indicateur synthétique du niveau de bruit réellement mesuré du style de l'IGMP (indicateur Global Moyen Pondéré) en place à Paris Charles de Gaulle depuis des années ou à Genève, pour piloter un calendrier de réduction des nuisances sonores.

Enfin, les garantes notent les demandes particulières faites au niveau des communes de Saint-Aignan de Grand-Lieu et de Pont-Saint-Martin, parfois suite à des documents de travail élaborés à destination des communes riveraines pour les réunions préparatoires à cette concertation (mais non diffusées durant la concertation préalable) :

- Pour Saint-Aignan de Grand Lieu : « organiser le trafic commercial (voyageurs et fret) dans l'enveloppe Nord-Sud du PEB de septembre 2004 afin de ne pas affecter davantage le bourg de la commune et son aménagement urbain » alors que les hypothèses prises en compte (projections de trafic, couvre-feu, etc.) aboutiraient à une « enveloppe de protection plus invasive au sud de la commune ».

- Pour Pont-Saint-Martin : « limiter l'impact du survol des habitants du Champsiôme par un choix de trajectoires plus éloignées au nord du village en les superposant au-dessus du périphérique puis sur le couloir situé entre le Champsiôme et le Bourg des Sorinières ».

4 - Au-delà du mode d'élaboration du PEB et des hypothèses sous-jacentes, plusieurs contributeurs interrogent le « modèle de développement de Nantes-Atlantique » et la nécessité de contraindre l'exploitation de l'aéroport.

Ce sujet apparaît comme clivant dans les contributions, du fait des divergences dans l'appréciation du rôle de l'aéroport dans l'économie et le dynamisme régional, et dans les impacts santé et environnement de son exploitation.

D'un côté, Nantes-Atlantique est considéré comme « un levier du développement économique de la région et de la compétitivité des entreprises » (en référence à une étude commanditée en 2024 au groupement Abington Advisory en vue de la stratégie aéroportuaire de la région Pays de la Loire), « stratégique pour l'économie régionale, contribue directement et indirectement à plusieurs milliers d'emplois », et ayant un « rôle dans le développement social du territoire » malgré « une forte dégradation des conditions de travail sur la plateforme aéroportuaire ».

D'un autre côté s'exprime la « crainte que le cadre posé pour la révision du PEB ne légitime et n'ancre dans le temps un projet de développement de Nantes Atlantique contradictoire avec la santé et le bien-être des habitants », ce qui justifierait la nécessité de transformer son modèle économique en agissant sur plusieurs leviers de mise en contrainte plus drastique de l'exploitation, qui ont fait débat durant la concertation :

- la transformation en particulier de l'offre « low cost » : son intérêt sociétal et économique réel est questionné par rapport aux nuisances riveraines engendrées

- « une part du low-cost qui interroge : 80% contre 49% à Toulouse ; un trafic essentiellement tourné vers le tourisme au départ de Nantes vers les destinations touristiques d'Europe ou d'Afrique du Nord, et qui apporte peu de touristes sur le territoire ligérien »,
- la « nécessité de réorienter 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 nécessité d'évolutions importantes du contexte économique, social ou réglementaire (évolution des habitudes de mobilité, politiques publiques, coût du transport, etc.), pour réguler le trafic low-cost.

- la mise en contrainte du trafic : elle est évoquée, selon des modalités plus ou moins amples et diverses selon les acteurs :

- « la seule vraie variable d'ajustement permettant de protéger de manière très significative la santé des populations est la diminution du trafic ; il est inenvisageable pour nos populations d'accepter une évolution du trafic à hauteur de 9% entre 2027 et 2033 et de 8% supplémentaire entre 2033 et 2040 »
- « réguler le trafic pour tenir compte de la localisation singulière de la plate-forme » car « les prévisions de trafic prises en compte pour la révision du PEB ne sont pas acceptables (61 000 vols en 2033 et 66 000 en 2040) »,
- « réguler le trafic d'affaire pour des raisons environnementales et de justice sociale »
- « réserver à terme l'accès à l'aéroport aux avions les moins bruyants »
- « élargir l'interdiction de liaisons intérieures de courte durée pour mieux mieux réorienter le trafic vers les modes moins polluants, en particulier le train ;
- « privilégier la taxation du kérosène à la hausse de la taxe de solidarité sur les billets d'avion pour influencer sur le trafic, car plus juste socialement »
- « supprimer totalement les lignes aériennes intérieures vers Paris ou Toulouse par exemple, qui peuvent être aisément remplacées par le train et ce sans limitation de temps de trajet »
- déplacer « l'aviation légère ou de loisirs de l'aéroport de NA source également de nuisance pour les riverains ».

Ainsi, certaines contributions demandent la limitation des vols commerciaux à 56 000 vols par an (par référence à une étude faite en 2013 par la DGAC pour justifier le transfert vers Notre Dame des Landes), voire 50 000, sur le long terme.

Mais ce sujet divise : « un plafonnement des vols aurait un impact sur les compagnies et les investisseurs » et « le développement maîtrisé de Nantes-Atlantique ne doit pas être freiné par un plafonnement artificiel du nombre de mouvements ; la croissance du trafic doit être accompagnée par des mesures de modernisation ».

- l'extension du couvre-feu : ce sujet fait aussi l'objet de divergences.

Pour certains, les dispositions actuelles représentent un « compromis raisonnable » à partir du moment où elles sont respectées ; l'extension des plages horaires « fait courir le risque d'un départ des compagnies basées avec ses conséquences sur l'emploi et l'économie », ou « entraînerait le départ des compagnies basées puisque leurs avions sont les premiers à décoller à 6h pour rejoindre les hubs internationaux de Roissy, Amsterdam, Londres ou Madrid (activité, emploi, ...) ».

Pour d'autres, il faut « avancer le couvre-feu à 23h pour une durée de 8h au moins » ou « imposer un couvre-feu de 21h à 7h du matin », ou « de 22h à 8h, afin que les enfants aient a minima 10h de sommeil, conformément aux recommandations médicales ».

- le déport de trafic vers d'autres aéroports régionaux (Rennes, Angers, Poitiers,) constitue une solution préconisée par certains, en complément d'un report modal.

A côté de ces 4 sujets de débat, les garantes notent un point consensuel : l'extension des aides à l'insonorisation du fait de la réalité des nuisances vécues, qui vont au-delà des zones définies réglementairement

Il s'agirait par exemple :

- de « faire bénéficier d'un accompagnement équitable les habitants nouvellement impactés du fait des modifications de trajectoires, notamment face au sud, y compris lorsqu'ils sont situés en dehors du Plan de Gêne Sonore actuel »,
- s'agissant de la nouvelle trajectoire RNP AR : de « faire bénéficier les nouvelles personnes affectées par le bruit aérien, mais habitant en dehors du Plan de Gêne Sonore (PGS) d'un accompagnement de l'Etat pour insonoriser leur logement et prétendre, selon un principe d'égalité de traitement, aux mêmes droits que les habitants vivant sous la trajectoire depuis plus longtemps. Une partie de Trentemoult pourrait se trouver, par exemple, en zone D, alors que ce quartier ne se trouve pas dans les limites du PGS »,
- de « prendre en charge intégralement les travaux d'insonorisation des riverains impactés par le bruit des avions, y compris pour ceux se situant dans la zone des 45 dBA »,
- d'indemniser « les habitations nouvellement impactées... car il y a une perte de valeur immobilière. »,
- d'être « plus généreux dans la prise en charge des travaux d'insonorisation. L'objectif de 10% du reste à charge est très loin d'être respecté, malgré la révision récente des plafonds de travaux. Les montants remboursés devraient être abondés ».

Au-delà des habitations, il faudrait mettre en œuvre des « dispositifs spécifiques (isolation phonique, limitation d'horaires, protection renforcée) pour les écoles et établissements recevant du public dans les futures zones B et C du PEB ».

A cette fin, il est par exemple proposé d'utiliser « les amendes calculées par L'ACNUSA (Autorité de contrôle des nuisances aéroportuaires) pour les infractions au couvre-feu à Nantes Atlantique, pour abonder les remboursements des travaux d'insonorisation » ou de prévoir « des mesures compensatoires financières, par exemple des réductions de taxes foncières significatives ».

Enfin, d'autres thématiques ont été ponctuellement abordées par les contributeurs à la concertation préalable :

- Le transfert de l'aéroport comme scénario à intégrer » avec la « communication des effets sur l'urbanisme de la métropole nantaise comparés entre le maintien de l'aéroport sur son site actuel et la situation qui résulterait d'un déménagement de l'aéroport sur un site approprié ».

- Des sujets environnementaux liés au carburants SAF (Sustainable Aviation Fuels), aux pollutions des eaux, aux émissions de CO₂ (« Les émissions liées au trafic aérien (4 % du volume global d'émissions de CO₂) atteindront 22 % de ces émissions, à l'horizon 2050. Soit une augmentation de 2,7° en France métropolitaine »). Des contributions estiment en particulier que le futur PEB pourrait contrarier les objectifs de « 0 artificialisation nette » :

- Il existerait « un risque avec le nouveau PEB (trajectoire d'approche modifiée et une flotte moins bruyante), car non compatible avec la réduction du rythme d'artificialisation des terres telle que prévue par la loi Climat et Résilience » ; il faudrait donc « réinterroger la pertinence des "zones à urbaniser" (au sein des PLU (Plan Local d'Urbanisme)) et densifier les zones déjà consommées, et une politique de transports collectifs permettant de limiter l'augmentation du trafic automobile »
- « 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 ; alors qu'il est nécessaire de réduire le rythme d'artificialisation des terres telle que prévue par la loi Climat et Résilience, et de repenser les modèles d'aménagement, pour atteindre le « zéro artificialisation nette » (ZAN) en 2050 »

- Le sujet de la santé des riverains, en particulier du fait du bruit aérien et de l'augmentation des nuisances avec l'augmentation du trafic aérien, et cela malgré les progrès technologiques

- Des sujets à monitorer après la révision du PEB :

- « Les évolutions réglementaires et fiscales (dont la possible suppression de la taxe de solidarité sur les billets d'avion et une potentielle augmentation des amendes ACNUSA), l'évolution du prix du carburant (en particulier avec les carburants de synthèse dont les coûts sont plus élevés) »
- « Les évolutions de la flotte des compagnies en lien avec les politiques de chacune (bruit es aéronefs, emport, ...) »
- « La mise en place progressive des nouvelles procédures de guidage satellitaire » car elles auront « un impact significatif sur les trajectoires et donc sur les populations survolées »
- La « gêne réelle » avec la réalisation d'un questionnaire et « d'une large « enquête de gêne » auprès des habitants impactés par le bruit des avions et cela même en-deçà de la zone minimale de 55 dBA actuelle », cela pour « affiner l'état des lieux » et « vérifier les effets d'actions sur l'aéroport Nantes-Atlantique sur la gêne, la qualité de sommeil ou la qualité de l'environnement sonore des citoyens visés »

5. Demande de précisions et recommandations au responsable du projet

Ce que dit la loi sur le principe de reddition des comptes : « Le maître d'ouvrage ou la personne publique responsable indique les mesures qu'il juge nécessaire de mettre en place pour répondre aux enseignements qu'il tire de la concertation. » (L121-16 CE) Concrètement, suite à la publication du bilan de la concertation par les garantes le responsable du projet ou la personne publique responsable de l'élaboration du plan ou du programme décide du principe et des conditions de la poursuite du plan, du programme ou du projet. Il précise, le cas échéant, les principales modifications apportées au plan, programme ou projet soumis à la concertation. Il indique également les mesures qu'il juge nécessaire de mettre en place pour répondre aux enseignements qu'il tire de la concertation. Le bilan de la concertation et les enseignements tirés par le responsable du projet doivent figurer dans les dossiers de demande d'autorisation et ces documents font donc partie des dossiers d'enquête publique ou de participation publique par voie électronique.

La préfecture de Loire-Atlantique, qui porte le projet de révision du PEB de Nantes-Atlantique indique que cette révision « vise à garantir un zonage plus adapté à la réalité de l'environnement sonore autour de l'aéroport, assurant ainsi une meilleure protection des populations et une plus grande sécurité juridique pour les collectivités et les porteurs de projets d'aménagement ».

Aussi, le dialogue territorial sur la révision doit en toute logique permettre aux publics de s'assurer que cette visée est réaliste et peut in fine être atteinte.

La concertation préalable organisée sous l'égide de la CNDP, 1^{ère} étape de ce dialogue, a montré que la problématique est complexe et ne peut pas uniquement s'envisager par la seule application du processus réglementaire défini pour un PEB :

- La modélisation des cartes stratégiques de bruit qui délimitent les zones de protection s'effectue dans un cadre défini au plan international et normé au plan juridique. Mais la méthode est contestée car les indices de gêne sonore représentant le niveau d'exposition totale au bruit (et retenus au niveau européen) moyennent les niveaux sonores et lissent fortement les pics de bruit ressentis. Ainsi, plusieurs témoignages ont montré que la gêne sonore liée aux passages d'avion existe bien au-delà des communes riveraines de Nantes-Atlantique.

Est-il possible d'en tenir compte ? Comment ? Avec quelles conséquences ?

- Dans ce contexte, les hypothèses retenues par la DGAC, qui prépare les éléments pour le PEB et élabore les modélisations, sont considérées de fait comme des paramètres essentiels sur lesquels agir pour minorer les nuisances et garantir la protection des populations riveraines visées par le PEB.

La concertation préalable a montré que 2 visions opposées s'affrontent sur l'aire d'influence de l'aéroport :

La 1^{ère} vision considère que les mesures relevant des 3 premiers piliers d'action de l'approche équilibrée*, associées aux mesures existantes de restriction de l'exploitation (couvre-feu actuel), doivent permettre de stabiliser voire réduire les nuisances à moyen/long terme, sans avoir à plafonner le trafic ni étendre le couvre-feu, mesures jugées négatives pour le dynamisme économique régional.

* : réduction du bruit à la source grâce aux progrès technologiques, planification et gestion de l'utilisation des terrains riverains avec le PEB et le PGS, procédures d'exploitation à moindre bruit via les trajectoires et les procédures d'approche

La 2^{ème} vision considère que seules des restrictions d'exploitation drastiques (le 4^{ème} pilier d'action de l'approche équilibrée) peuvent réduire les nuisances à court terme et protéger les populations, en place ou à venir : l'extension du couvre-feu et le plafonnement des mouvements en dessous des projections en particulier.

Comment objectiver ces sujets en toute transparence et sérénité ?

- Les collectivités riveraines ont besoin d'un PEB légal, qui doit donc être élaboré dans le strict respect de la méthode réglementaire. En parallèle, elles demandent des évaluations et illustrations complémentaires, dont l'objectif est a minima de donner aux maires « plus de critères d'appréciation », et a maxima de justifier à court terme des restrictions d'exploitation pour réduire les nuisances, et possiblement de modifier la méthode d'élaboration des cartes de bruit à moyen/long terme.

Pour autant, les communes disposent-elles réellement de marges de manœuvre dans l'application d'un PEB ? Des restrictions d'exploitation supplémentaires sur Nantes-Atlantique seraient-elles réellement d'intérêt général au plan métropolitain et supra métropolitain ?

C'est pour avancer sur ces questions de fond que les garantes émettent les demandes et préconisations qui suivent, pour la suite de l'instruction de la révision du PEB de Nantes-Atlantique.

5.1. Précisions à apporter de la part du responsable du projet/ plan/ programme, des pouvoirs publics et des autorités concernées

Les questions et demandes relatives à la modélisation des cartes stratégiques de bruit du PEB

Recommandation n°1

Plusieurs demandes ont été formulées pour compléter la méthode (retenir la valeur Lden 45 en limite externe de la zone D, mobiliser des indicateurs de puissance acoustique ou de fréquence de survol des avions ou les pics de pollution sonore avec un indicateur Lmax, présenter plusieurs cartes d'impact du bruit aérien en utilisant des hypothèses basses, moyennes et hautes en termes de trafic et de typologie d'aéronefs, élaborer les cartes de bruit jour/soir/nuit, court, moyen, long terme, par saison aéronautique été/hiver, etc.).

Le porteur du projet de révision doit indiquer ce qu'il est en mesure de prendre en compte parmi ces demandes, en parallèle des données réglementaires, pour alimenter le dialogue territorial et les travaux des instances réglementaires.

Recommandation n°2

La plupart des hypothèses retenues sont critiquées et l'impact de telle ou telle hypothèse sur les contours des zones A, B, C et D fait débat.

Les garantes recommandent

- **que des tests de sensibilité soit effectués à partir des principales données d'entrée du modèle IMPACT, de façon à comprendre quelles sont les hypothèses les plus structurantes pour le contour des zones de bruit, et dans quelle ampleur,**
- **que ces explorations soient partagées en commission consultative de l'environnement (CCE), et rendues publiques sur le site de la concertation.**

Les garantes jugent par exemple nécessaire, dans ce cadre :

- de tester des scénarios de trafics plafonnés à 50 000 mouvements /an et 56 000 mouvements/an, et, si cela fait sens dans la modélisation, des scénarii d'extension du couvre-feu,
- de tester les impacts d'une accélération ou d'un retard dans la modernisation de la flotte aérienne.

Recommandation n°3

La façon dont la DGAC élabore les projections de trafic aérien a fait l'objet d'une présentation et d'échanges en table ronde. Les garantes constatent que ce point est régulièrement au cœur des débats techniques.

Elles considèrent qu'il est utile de poursuivre le travail d'information et de partage sur la méthode de prévision de trafic utilisée par la DGAC, de façon à ce qu'elle soit challengée en profondeur durant l'instruction de la révision.

En effet, les avis divergent entre d'une part la possibilité d'atteindre 11 ou 15 millions de passagers en 2040 du fait du dynamisme régional, et d'autre part une possible décroissance du trafic aérien du fait d'évolutions des comportements, avec l'accélération des crises climatiques ou des surcoûts imposés par la taxe de solidarité sur les billets d'avion votée au 1^{er} mars 2025, en application de l'article 30 de la loi n° 2025-127 du 14 février 2025 de finances pour 2025.²

Il convient donc de partager plus en détail les hypothèses sous-jacentes au modèle de prévision du trafic, et les probabilités d'occurrence des divers scénarii de trafic.

• ² Lien vers legifrance : [Article 30 - LOI n° 2025-127 du 14 février 2025 de finances pour 2025 \(1\) - Légifrance](#)
• Lien vers service-public.gouv.fr [Hausse de prix -Billets d'avion : pourquoi les prix pourraient augmenter à partir de mars 2025 ? | Service-Public.fr](#)

Les précisions à apporter sur des questions et demandes formulées durant la concertation

Recommandation n°4

Le chiffre de 56 000 mouvements/an comme seuil maximal acceptable revient régulièrement dans le débat.

Les garantes suggèrent d'expliciter l'origine de ce chiffre et de préciser en quoi il serait ou pas pertinent aujourd'hui ou dans l'avenir.

Recommandation n°5

Une collectivité souhaite que soient donnés aux élus les moyens « de prendre des décisions éclairées pour l'aménagement du territoire ».

Les garantes recommandent d'éclairer d'un point de vue juridique les modalités d'application du PEB et les marges de manœuvre réelles quant à la délivrance de droits à construire dans les zones C et D.

Recommandation n°6

L'abandon de la double approche pour les atterrissages face au sud au profit du guidage satellitaire dit « RNP AR » et d'une trajectoire proche de la trajectoire dérogatoire actuelle, à partir de 2026, suscite de l'inquiétude, en particulier parce qu'il augmenterait les populations impactées.

Les garantes demandent au porteur de projet d'expliciter pourquoi cette nouvelle approche n'a pas à faire l'objet d'une consultation formelle du public, et lui recommande d'organiser une phase d'information et de partage ad hoc en direction des populations actuellement et nouvellement impactées.

Recommandation n°7

L'avenir de l'aéroclub de Loire-Atlantique (ACA) n'est pas décidé à ce jour et cette activité est considérée comme une source de nuisances pour les riverains, même si son impact est estimé marginal dans la modélisation réglementaire.

Les garantes rappellent leur préconisation formulée dans leur bilan de la concertation continue relatif à l'année 2024 pour le réaménagement de Nantes-Atlantique : l'avenir de l'aérodrome et de l'aviation de loisirs ne peut s'envisager sans associer les publics concernés ou impactés, d'une façon à définir.

Recommandation n°8

Les garantes demandent au porteur du projet **d'apporter des réponses aux diverses autres questions formulées durant la concertation**, dont en particulier :

- les modalités de mesure du bruit aérien, les règles de déploiement de stations de mesures et la possibilité d'étendre le dispositif,
- les décomptes de population par zone du PEB (en lien avec les programmes immobiliers locaux),
- les possibilités de modifier la répartition des sens de décollages et d'atterrissage pour répartir ou limiter les nuisances,
- le potentiel de réduction du bruit émis par les avions de dernière génération,
- Le déploiement du système L.N.A.S. d'assistance du pilote pour des approches à bruit réduit,
- La mise en œuvre d'un indicateur synthétique du niveau de bruit réellement mesuré du style de l'IGMP (indicateur Global Moyen Pondéré) pour piloter un calendrier de réduction des nuisances sonores,
- La mise en œuvre effective des engagements des compagnies aériennes de moderniser les flottes.

Recommandation n°9

Le projet « SonoRezé » a été évoqué à plusieurs reprises durant la concertation préalable. Cette démarche associe en particulier la ville de Rezé et l'université Gustave Eiffel en vue de réaliser un diagnostic des environnements sonores de Rezé. Elle a mobilisé des habitants dans l'élaboration d'une cartographie participative des environnements sonores.

Les garantes ne sont pas en mesure d'apprécier comment cette démarche peut s'articuler de façon opérationnelle avec l'élaboration des cartes stratégiques de bruit aérien. **Elles recommandent au porteur du projet de révision du PEB de préciser ce point, en lien avec les experts de l'université Gustave Eiffel.**

Les aides aux riverains de Nantes-Atlantique

Recommandation n°10

Les garantes constatent une demande assez unanime d'augmentation et d'extension des aides à l'insonorisation du fait d'une aire d'impact très urbanisée, et de la réalité des nuisances vécues à proximité de Nantes-Atlantique mais aussi sous les trajectoires de décollage et d'atterrissage, qui vont au-delà des zones définies réglementairement. Des sources de financement complémentaires sont évoquées (les amendes perçues par l'ACNUSA par exemple).

Les garantes préconisent que les Pouvoirs publics examinent cette demande, et apportent des réponses voire des perspectives aux habitants concernés, par exemple via le dispositif de compensations exceptionnelles en faveur des riverains qui avait été mis en place en 2019.

Le modèle de développement de Nantes Atlantique

Recommandation n°11

Plusieurs acteurs interrogent le « modèle de développement de Nantes-Atlantique », avec des avis souvent divergents sur le lien entre l'aéroport et le rayonnement régional, et sur la pertinence et les risques à contraindre l'exploitation de l'aéroport.

Les garantes considèrent que la stratégie de développement de l'aéroport de Nantes-Atlantique ne relève pas uniquement de l'État et du modèle qui sera décliné par le futur concessionnaire en application du contrat qui le liera à l'État : elle doit nécessairement refléter les ambitions que le territoire (le Grand-Ouest au travers des régions Bretagne et Pays de la Loire, et des départements) porte en termes de mobilités, de développement économique et de protection des habitants.

Les garantes suggèrent aux Pouvoirs publics et aux collectivités concernées d'éclairer ces sujets dans les diverses instances organisées autour de l'aéroport et de son réaménagement.

5.2. Recommandations des garantes pour garantir le droit à l'information et à la participation du public suite à cette concertation, et jusqu'à l'ouverture de l'enquête publique

La révision du PEB s'inscrit dans un processus réglementaire cadré exposée dans le dossier de concertation et en réunions, avec des consultations de la commission consultative de l'environnement (CCE), de l'ACNUSA, de l'Autorité Environnementale et des communes & collectivités concernées.

Recommandation n°12

Les garantes rappellent que **la Préfecture devra indiquer, dans les suites qu'elle donne à la concertation préalable, si elle souhaite que le projet fasse l'objet d'une « concertation continue » sous l'égide de la CNDP jusqu'à l'ouverture de l'enquête publique.**

Dans ce cas, il conviendrait alors d'articuler cette concertation continue avec la concertation continue relative au réaménagement de l'aéroport.

Quelle que soit la décision de la Préfecture, les garantes suggèrent de **préciser, dans les suites données à la concertation préalable, les dispositions prévues pour poursuivre l'information du public jusqu'à l'ouverture de l'enquête publique.**

Elles soulignent l'importance de publiciser les travaux menés avec la CCE, le travail autour du projet de rapport environnemental, l'avis de l'ACNUSA et de l'Autorité Environnementale. Elles préconisent de reconduire autant que possible les dispositifs d'information en présentiel, au plus proche des riverains, et les formats type « table ronde » pour continuer dans l'approfondissement des sujets techniques avec le public et les acteurs associatifs ou institutionnels qui ont contribué à la concertation préalable.

6. Annexes

Annexe 1 - Tableau des demandes de précisions et recommandations des garantes

Réponses à apporter par le responsable du projet et les acteurs décisionnaires à la concertation préalable			
Demande de précisions et/ ou recommandations 22 octobre 2025	Réponse du/ des maître(s) d'ouvrage ou de l'entité responsable désignée JJ/MM/AAA	Délais dans lesquels les engagements pris seront tenus JJ/MM/AAA	Moyens mis en place pour tenir les engagements pris JJ/MM/AAA
Suites à donner à des interrogations ayant émergé mais n'ayant pas trouvé de réponse			
1. Plusieurs demandes ont été formulées pour compléter la méthode modélisation des cartes stratégiques de bruit du PEB. Le porteur du projet de révision doit indiquer ce qu'il est en mesure de prendre en compte parmi ces demandes, en parallèle des données réglementaires, pour alimenter le dialogue territorial et les travaux des instances réglementaires.			
2. La plupart des hypothèses retenues sont critiquées et l'impact de telle ou telle hypothèse sur les contours des zones A, B, C et D fait débat. Les garantes recommandent • que des tests de sensibilité soit effectués à partir des principales données d'entrée du modèle IMPACT, de façon à comprendre quelles sont les hypothèses les plus structurantes pour le contour des zones de bruit, et dans quelle ampleur, • que ces explorations soient partagées en commission consultative de l'environnement (CCE), et rendues publiques sur le site de la concertation. Les garantes jugent par exemple nécessaire, dans ce cadre : • de tester des scénarios de trafics plafonnés à 50 000 mouvements /an et 56 000 mouvements/an, et, si cela fait sens dans la modélisation, des scénarii d'extension du couvre-feu, • de tester les impacts d'une accélération ou d'un retard dans la modernisation de la flotte aérienne.			

Réponses à apporter par le responsable du projet et les acteurs décisionnaires à la concertation préalable

3. Les garantes constatent que les modalités d'élaboration des projections de trafic aérien sont régulièrement au cœur des débats techniques. Elles considèrent qu'il est utile de poursuivre le travail d'information et de partage sur la méthode de prévision de trafic utilisée par la DGAC, démarré durant la concertation préalable, de façon à ce qu'elle soit challengée en profondeur durant l'instruction de la révision. En effet, les avis divergent entre d'une part la possibilité d'atteindre 11 ou 15 millions de passagers en 2040 du fait du dynamisme régional, et d'autre part une possible décroissance du trafic aérien du fait d'évolutions des comportements, avec l'accélération des crises climatiques ou des surcoûts imposés par la taxe de solidarité sur les billets d'avion votée au 1^{er} mars 2025. Il convient donc de partager plus en détail les hypothèses sous-jacentes au modèle de prévision du trafic, et les probabilités d'occurrence des divers scénarii de trafic.			
4. Le chiffre de 56 000 mouvements/an comme seuil maximal acceptable revient régulièrement dans le débat. Les garantes suggèrent d'explicitier l'origine de ce chiffre et de préciser en quoi il serait ou pas pertinent aujourd'hui ou dans l'avenir.			
5. Il est demandé que soient donnés aux élus les moyens « de prendre des décisions éclairées pour l'aménagement du territoire ». Dans ce cadre les garantes recommandent d'éclairer d'un point de vue juridique les modalités d'application du PEB et les marges de manœuvre réelles quant à la délivrance de droits à construire dans les zones C et D.			
6. L'abandon de la double approche pour les atterrissages face au sud au profit du guidage satellitaire dit « RNP AR » et d'une trajectoire proche de la trajectoire dérogatoire actuelle, à partir de 2026, suscite de l'inquiétude, en particulier parce qu'il augmenterait les populations impactées. Les garantes demandent au porteur de projet d'explicitier pourquoi cette nouvelle approche n'a pas à faire l'objet d'une consultation formelle du public, et lui recommande d'organiser une phase d'information et de partage ad hoc en direction des populations actuellement et nouvellement impactées.			

Réponses à apporter par le responsable du projet et les acteurs décisionnaires à la concertation préalable

7. L'avenir de l'aéroclub de Loire-Atlantique n'est pas décidé à ce jour et cette activité est considérée comme une source de nuisances pour les riverains, même si son impact est estimé marginal dans la modélisation réglementaire. Les garantes rappellent leur préconisation formulée dans leur bilan de la concertation continue relatif à l'année 2024 pour le réaménagement de Nantes-Atlantique : l'avenir de l'aérodrome et de l'aviation de loisirs ne peut s'envisager sans associer les publics concernés ou impactés, d'une façon à définir.			
8. Les garantes demandent au porteur du projet d'apporter des réponses aux diverses autres questions formulées durant la concertation, dont en particulier : • Les modalités de mesure du bruit aérien, les règles de déploiement de stations de mesures et la possibilité d'étendre le dispositif, • Les décomptes de population par zone du PEB (en lien avec les programmes immobiliers locaux), • Les possibilités de modifier la répartition des sens de décollages et d'atterrissage pour répartir ou limiter les nuisances, • Le potentiel de réduction du bruit émis par les avions de dernière génération, • Le déploiement du système L.N.A.S. d'assistance du pilote pour des approches à bruit réduit, • La mise en œuvre d'un indicateur synthétique du niveau de bruit réellement mesuré du style de l'IGMP (indicateur Global Moyen Pondéré) pour piloter un calendrier de réduction des nuisances sonores, • La mise en œuvre effective des engagements des compagnies aériennes de moderniser les flottes			

Réponses à apporter par le responsable du projet et les acteurs décisionnaires à la concertation préalable

9. Le projet « SonoRezé » a été évoqué à plusieurs reprises durant la concertation préalable. Cette démarche associe en particulier la ville de Rezé et l'université Gustave Eiffel en vue de réaliser un diagnostic des environnements sonores de Rezé. Elle a mobilisé des habitants dans l'élaboration d'une cartographie participative des environnements sonores. Les garantes ne sont pas en mesure d'apprécier comment cette démarche peut s'articuler de façon opérationnelle avec l'élaboration des cartes stratégiques de bruit aérien. Elles recommandent au porteur du projet de révision du PEB de préciser ce point, en lien avec les experts de l'université Gustave Eiffel.			
10. Les garantes constatent une demande assez unanime d'augmentation et d'extension des aides à l'insonorisation du fait d'une aire d'impact très urbanisée, et de la réalité des nuisances vécues à proximité de Nantes-Atlantique mais aussi sous les trajectoires de décollage et d'atterrissage, qui vont au-delà des zones définies réglementairement. Des sources de financement complémentaires sont évoquées (les amendes perçues par l'ACNUSA par exemple). Les garantes préconisent que les Pouvoirs publics examinent cette demande, et apportent des réponses voire des perspectives aux habitants concernés, par exemple via le dispositif de compensations exceptionnelles en faveur des riverains qui avait été mis en place en 2019.			
11. Plusieurs acteurs interrogent le « modèle de développement de Nantes-Atlantique », avec des avis souvent divergents sur le lien entre l'aéroport et le rayonnement régional, et sur la pertinence et les risques à contraindre l'exploitation de l'aéroport. Les garantes considèrent que la stratégie de développement de l'aéroport de Nantes-Atlantique ne relève pas uniquement de l'État et du modèle qui sera décliné par le futur concessionnaire en application du contrat qui le liera à l'État : elle doit nécessairement refléter les ambitions que le territoire (le Grand-Ouest au travers des régions Bretagne et Pays de la Loire, et des départements) porte en termes de mobilités, de développement économique et de protection des habitants. Les garantes suggèrent aux Pouvoirs publics et aux collectivités concernées d'éclairer ces sujets dans les diverses instances organisées autour de l'aéroport et de son réaménagement.			

Réponses à apporter par le responsable du projet et les acteurs décisionnaires à la concertation préalable

Recommandations portant sur les modalités d'association du public, sur la gouvernance du projet, sur la prise en compte des avis des participant.e.s

12. Les garantes rappellent que la Préfecture devra indiquer, dans les suites qu'elle donne à la concertation préalable, si elle souhaite que le projet fasse l'objet d'une « concertation continue » sous l'égide de la CNDP jusqu'à l'ouverture de l'enquête publique.

Dans ce cas, il conviendrait alors d'articuler cette concertation continue avec la concertation continue relative au réaménagement de l'aéroport.

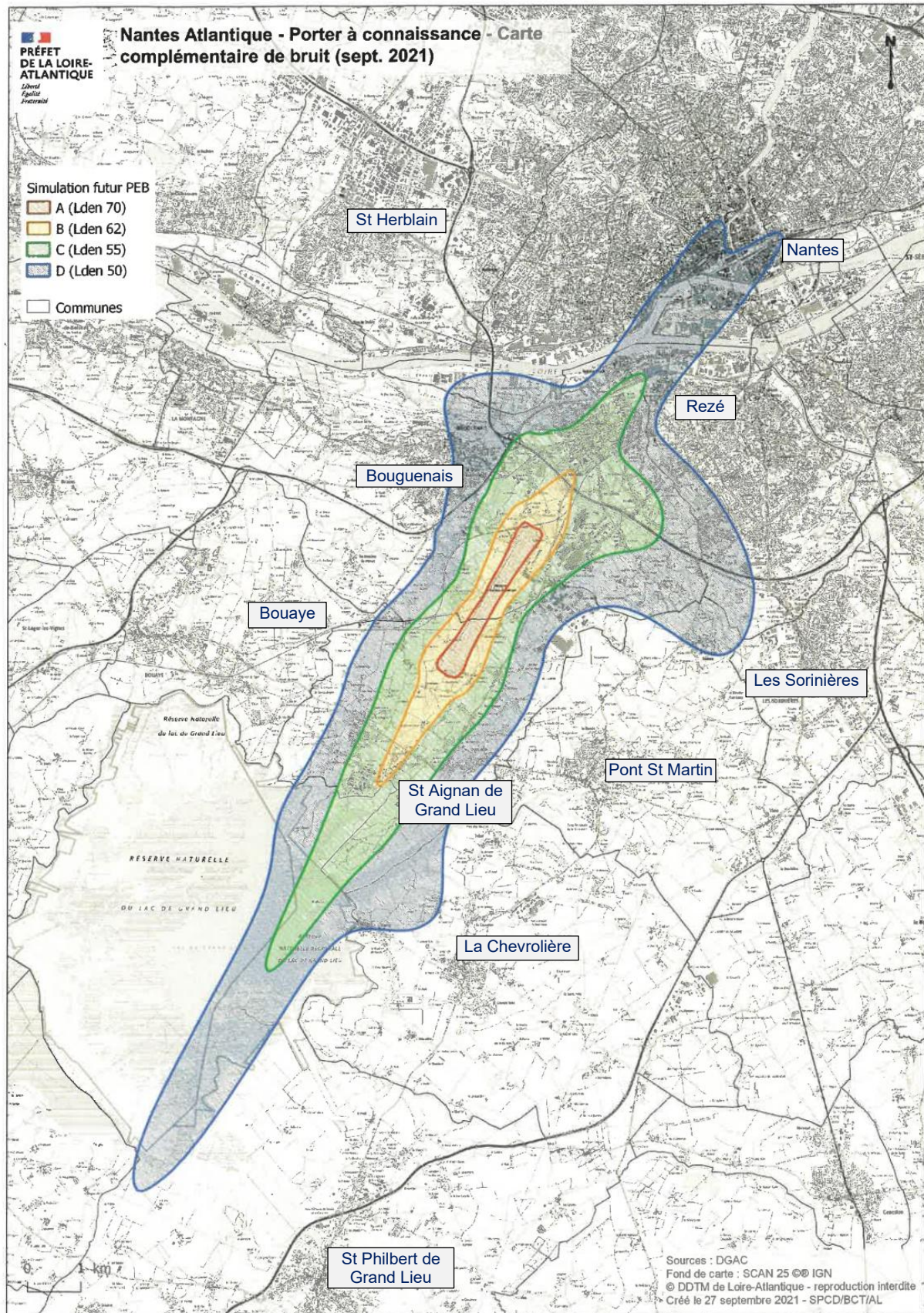
Quelle que soit la décision de la Préfecture, les garantes suggèrent de préciser, dans les suites données à la concertation préalable, les dispositions prévues pour poursuivre l'information du public jusqu'à l'ouverture de l'enquête publique. Elles soulignent l'importance de publiciser les travaux menés avec la Commission consultative de l'environnement, le travail autour du projet de rapport environnemental, l'avis de l'ACNUSA et de l'Autorité Environnementale. Elles préconisent de reconduire autant que possible les dispositifs d'information en présentiel, au plus proche des riverains, et les formats type « table ronde » pour continuer dans l'approfondissement des sujets techniques avec le public et les acteurs associatifs ou institutionnels

Annexe 2 – PEB en cours & porté à connaissance de 2021

LES HYPOTHÈSES RETENUES :

Prévisions 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



Annexe 3 – Synthèse des cahiers d'acteurs

Rédacteur	Thématiques abordées - Avis exprimés - Analyses proposées	Proposition de solutions - Préconisations au porteur de projet	Questions - Demandes
Département de Loire-Atlantique	- Un des objectifs du projet stratégique du Département : « Reconquérir notre richesse environnementale et préserver notre santé » - Constat d'une difficulté de trouver une solution permettant de répondre aux attentes et besoins de chacun : - Passage à la trajectoire RNP AR : le scénario le moins défavorable, mais augmente les populations impactées par les nuisances sonores (+ 14 000 habitants qui seront nouvellement impactés par ces nuisances). - Une des variables clé pour protéger la santé des populations : le volume du trafic.	- Poursuivre et optimiser le travail mené sur les trajectoires et les caractéristiques des flottes - Les prévisions de trafic considérées dans le PEB (plus de 61 000 vols à horizon 2033 et près de 66 000 en 2040) : ne peuvent être acceptées en l'état car ne semblent plus des prévisions réalistes → les ajuster pour mieux en apprécier les impacts. - Privilégier l'indice Lden le plus protecteur pour les populations dans la définition des futures zones du PEB - Déployer un dispositif de protection des établissements sensibles et plus particulièrement des établissements scolaires qui se situeront demain dans la zone C du PEB alors qu'ils en étaient exclus dans le précédent PEB. - Déplacer l'aviation légère ou de loisirs de l'aéroport de NA, car également source de nuisance pour les riverains.	-
Nantes-Métropole	Courrier du 11 juillet 2025 au préfet de Loire Atlantique et au délégué ministériel - Le choix de la trajectoire RNP-AR pour les atterrissages face au sud : moins impactant que la « double approche » décidée en 2019, mais augmentation des populations impactées (14 000 habitants nouvellement impactés et 138 000 habitants qui subiront une nuisance > 65 dB 25 fois/jour) → risque d'aggravation de la nuisance pour les populations déjà installées - La seule variable d'ajustement pour la santé : le volume de trafic → les projections de trafic (65 500 vols totaux/an à 2040) ne sont pas acceptables	- Nantes Atlantique ne doit pas être Notre-Dame-des-Landes → réguler le trafic pour tenir compte de la localisation singulière de la plate-forme - Privilégier les indices Lden les plus protecteurs pour la définition des CSB - Mobiliser des indicateurs permettant de mesurer plus finement la réalité des nuisances ressenties, dont des indicateurs de puissance acoustique - Mettre en place des mesures particulières pour les situations spécifiques, comme le centre de Saint-Aignan de Grand lieu qui intègre pour partie la zone B du futur PEB, et pour les établissements scolaires qui se retrouveraient en zone B et C	-
Commune de Bouguenais	- Une préoccupation majeure : la protection de la santé et de la qualité de vie des habitants exposés aux nuisances aériennes	- Privilégier une trajectoire de sobriété en matière de trafic aérien et à doter les collectivités d'outils fiables et transparents pour mieux planifier l'avenir. - Les prévisions de trafic retenues (plus de 61 000 vols à l'horizon 2033 et 65 000 à l'horizon 2040) : excessives et difficilement compatibles avec la localisation urbaine de la plateforme aéroportuaire. Elles risquent d'entériner un développement aérien disproportionné au regard des nuisances générées → Une régulation du volume du trafic	

Rédacteur	Thématiques abordées - Avis exprimés - Analyses proposées	Proposition de solutions - Préconisations au porteur de projet	Questions - Demandes
		apparaît indispensable pour préserver la santé des habitants - L'indice Lden doit rester la référence, mais il lisse trop fortement les pics de bruit ressentis → mobiliser des indicateurs complémentaires (tels que la fréquence de survol ou les niveaux sonores maximaux) afin de refléter la réalité vécue par les riverains. L'expérience conduite par l'université Gustave Eiffel semble présenter un apport intéressant - Mise en œuvre de dispositifs spécifiques (isolation phonique, limitation d'horaires, protection renforcée) pour les écoles et d'établissements recevant du public dans les futures zones B et C du PEB - Faire bénéficier d'un accompagnement équitable les habitants nouvellement impactés du fait des modifications de trajectoires, notamment face au sud, y compris lorsqu'ils sont situés en dehors du Plan de Gêne Sonore actuel.	
Commune de Pont-Saint-Martin	- Les indices Lden représentent le niveau d'exposition totale au bruit. Ils résultent d'un calcul pondéré qui prend en compte des niveaux sonores moyens sur une année pour chacune des trois périodes jour, soir, nuit. Ils ne font pas ressortir les événements sonores les plus bruyants. - Concernant Pont Saint Martin, la courbe de bruit du PEB 2025 de la zone D englobe davantage le cœur du village du Champsiome alors qu'elle intégrait uniquement la rue du Moulin Rouge dans la partie inférieure de la zone D du PEB 2004. Cette évolution matérialise clairement un survol plus important des aéronefs sur le village du Champsiome lié à un virage nord /Est plus prononcé. - La seule vraie variable d'ajustement permettant de protéger de manière très significative la santé des populations est la diminution du trafic → il est inenvisageable pour nos populations d'accepter une évolution du trafic à hauteur de 9% entre 2027 et 2033 et de 8% supplémentaire entre 2033 et 2040.	Pour bien protéger les populations en modifiant le droit des sols pour ne pas exposer davantage de populations aux nuisances sonores, il est nécessaire et impératif de choisir préalablement les meilleures trajectoires pour éviter d'augmenter les nuisances sur les populations. 1. Traduire la notion de nuisance sonore en pollution sonore selon le classement du conseil National du Bruit, 2. Retenir les indices les plus protecteurs pour les zones B (62) & C (55), 3. Aller au-delà de la réglementation pour retenir la valeur Lden 45 en limite externe de la zone D selon les recommandations de l'OMS, 4. Elaborer des cartes de bruit jour/soir/nuit, court, moyen, long terme, par saison aéronautique été/hiver pour mieux identifier et objectiver les nuisances, 5. Limiter l'évolution du nombre de mouvements pour tenir compte de la réalité de la localisation périurbaine de l'infrastructure, 6. Diminuer le nombre de mouvements pour tenir compte de l'accessibilité viaire très contrainte et totalement à saturation, 7. Limiter l'impact du survol des habitants du Champsiome par un choix de trajectoires plus éloignées	Les prévisions 2025 à hauteur de 65 594 mouvements sont très inférieures aux 80 000 mouvements estimés dans le porter à connaissance de 2021 → elles interrogent donc la crédibilité du PEB proposé, le bruit étant corrélé au nombre d'aéronefs et ce malgré l'évolution de l'emport.

Rédacteur	Thématiques abordées - Avis exprimés - Analyses proposées	Proposition de solutions - Préconisations au porteur de projet	Questions - Demandes
	- La localisation singulière de cette plateforme aéroportuaire urbaine doit être prise en compte et le trafic régulé - D'autres indicateurs doivent être mobilisés pour mesurer plus finement la réalité des nuisances ressenties et vécues par les habitants exposés, et notamment les indicateurs de puissance acoustique	au nord du village en les superposant au-dessus du périphérique puis sur le couloir situé entre le Champsiome et le Bourg des Sorinières	
Commune de Rezé	- Le survol des avions pose un véritable problème de santé publique sur Rezé : - o La dernière campagne de mesure de bruit a révélé une moyenne de 65 survols d'avions/jour, dont 20% avant 7h le matin et après 22h le soir, soit des horaires particulièrement nuisibles à la santé. - o 5000 Rézen.ne.s seraient très gênés par le bruit aérien au quotidien, soit en moyenne 300 années de vie en bonne santé perdues chaque année pour les habitants de la ville du fait de ces nuisances (Cf. étude SONOREZE) - Crainte que le cadre posé pour la révision du PEB ne légitime et n'ancre dans le temps un projet de développement de Nantes Atlantique contradictoire avec la santé et le bien-être des habitants. - Décalage entre la retranscription du bruit aérien telle que présentée dans le PEB et la réalité du bruit entendu et ressenti par les habitants de nos villes - Les hypothèses retenues pour le futur PEB : ni réalistes, ni raisonnables, ni pertinentes pour le territoire : - o Perspectives de trafic en complet décalage avec les attentes des élus et la capacité d'absorption d'un aéroport urbain - o Hypothèses d'évolution de la flotte aérienne : trop optimistes car reposent sur la politique volontariste des compagnies aériennes qui n'ont que rarement desservi N-A avec des avions de dernière génération ; la mise en place de la procédure RNP-AR ne garantit pas le renouvellement de ces flottes ; pas de réduction significative clairement	- Donner les moyens aux élus du territoire de prendre des décisions éclairées pour l'aménagement du territoire, en complétant le cadre réglementaire du PEB par d'autres cartes alternatives qui permettraient d'apprécier plus finement l'environnement sonore des zones survolées : - o Présenter plusieurs cartes d'impact du bruit aérien en utilisant des hypothèses basses, moyennes et hautes en termes de trafic et de typologie d'aéronefs plutôt que de présenter une seule carte basée sur une seule hypothèse, dont la probabilité de réalisation n'est que faible. Cela permettrait de fiabiliser le modèle et d'apporter un éclairage utile à la décision publique. - o Produire des cartes alternatives qui utilisent d'autres indicateurs que le Lden, qui vient lisser artificiellement les nuisances sonores. Ces cartes pourraient utiliser des indicateurs qui permettraient de donner à voir la fréquence de survol des avions (comme l'indicateur « Number Above » qui montre le nombre d'événements supérieurs à un certain niveau de décibel) ou les pics de pollution sonore avec un indicateur comme le Lamax - S'agissant de la nouvelle trajectoire RNP AR : faire bénéficier les nouvelles personnes affectées par le bruit aérien, mais habitant en dehors du Plan de Gêne Sonore (PGS) d'un accompagnement de l'Etat pour insonoriser leur logement et prétendre, selon un principe d'égalité de traitement, aux mêmes droits que les habitants vivant sous la trajectoire depuis plus longtemps. Une partie de Trentemoult pourrait se trouver, par exemple, en zone D, alors que ce quartier ne se trouve pas dans les limites du PGS.	- Ne pas dépasser 56.000 vols commerciaux /an - Démontrer concrètement (par des mesures réelles) la réduction effective du bruit associée à l'utilisation d'avions plus performants

Rédacteur	Thématiques abordées - Avis exprimés - Analyses proposées	Proposition de solutions - Préconisations au porteur de projet	Questions - Demandes
	prouvée de la pollution sonore aérienne grâce à l'utilisation d'avions plus récents - Inquiétude sur l'impact du décalage vers le nord-ouest de la trajectoire d'atterrissage face au sud : - o Augmentation du nombre de personnes affectées par le bruit aérien à terme - o Démultiplication du nombre de personnes survolées pendant 6 ans, pendant la phase de transition allant de 2026 à 2032, pendant laquelle les avions emprunteront la trajectoire actuelle et la nouvelle trajectoire		
Commune de Saint-Aignan-de-Grand-Lieu Délibération du 15 septembre 2025	- Dans le cadre des attentes de Nantes Métropole et des 24 communes : il est opportun de réviser le PEB - La commune de Saint-Aignan-de-Grand-Lieu constate, sur la base des modélisations, que son bourg jusqu'alors en zone C pour une part importante pourrait être en partie en zone B - La seule variable d'ajustement apte à protéger la santé des riverains est dans le volume de trafic à long terme - Les prévisions de trafic prises en compte pour la révision du PEB ne sont pas acceptables (61 000 vols en 2033 et 66 000 en 2040). Le trafic doit être régulé compte tenu de la localisation de l'aéroport.	1. Traduire la notion de nuisance sonore en pollution sonore selon le classement du conseil National du Bruit 2. Retenir les indices les plus protecteurs pour les zones B & C 3. Aller au-delà de la réglementation et retenir la valeur Lden 45 en limite externe de la zone D selon les recommandations de l'OMS ou organiser une enveloppe complémentaire assortie de préconisations de traitement acoustique des habitations 4. Fournir le détail des hypothèses de trafic par période et tranche horaire (jour, soirée, nuit) avec les informations des indicateurs de puissances acoustiques ou EPNdB des aéronefs envisagés 5. Elaborer les cartes de bruit jour/soir/nuit, court, moyen, long terme, par saison aéronautique été/hiver 6. Organiser le trafic commercial (voyageurs et fret) dans l'enveloppe Nord-Sud du PEB de septembre 2004 afin de ne pas affecter davantage le bourg de la commune et son aménagement urbain 7. Prendre en compte la réalité de la localisation urbaine de l'infrastructure : a. Organiser et prendre en compte une répartition 50/50% pour les atterrissages en QFU 03 & 21 dès 2032, échéance retenue pour l'équipement des aéronefs en guidage satellitaire (RNP AR) ; b. Sortir des schémas théoriques de l'Organisation de l'Aviation civile internationale (OACI) de prise de mesures des marges acoustiques (EPNdB) et adopter de manière complémentaire un indicateur qui mesure	- Pourquoi les hypothèses prises en compte (projections de trafic, couvre-feu, etc.) aboutissent-elles à une « enveloppe de protection plus invasive au sud de la commune » ?

Rédacteur	Thématiques abordées - Avis exprimés - Analyses proposées	Proposition de solutions - Préconisations au porteur de projet	Questions - Demandes
		les puissances acoustiques auxquelles les populations sont réellement exposées. c. Prendre en compte son accessibilité viaire contrainte et saturée qui limite naturellement le nombre de voyageurs. d. Organiser le volume du trafic pour le contenir à long terme, ainsi que les pollutions qui en résultent et permettre ainsi un aménagement du territoire équilibré sur le long terme.	
CESER Pays de la Loire Commission "Infrastructures - Mobilités – Infrastructures de l'Information et de la Communication - Energies"	Reprise et actualisation des éléments des contributions, avis et études déjà validés par le CESER. - La révision du PEB Nantes Atlantique : indispensable, car peu de mesures prises avant 2018 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 - Nantes-Atlantique : un levier du développement économique de la région et de la compétitivité des entreprises (étude de 2024) - o Aurait généré en 2023 près de 20 000 emplois directs, indirects, induits et catalytiques - o Situé au cœur d'un complexe industriel et universitaire (notamment avec Airbus et l'université Gustave Eiffel à proximité du site) - o Apport économique de l'aéroport : estimé pour 2023 à 1,10 Md€ soit 0,84 % du PIB régional ; appelé à s'accroître avec le trafic et la rénovation attendue - o Connectivité du Grand Ouest en France et à l'international, et répond aux besoins de mobilité des habitants du Grand Ouest et des passagers qui viennent sur le territoire. - o A l'équilibre financier du fait de son trafic important - o L'aviation non commerciale (aviation privée de loisir ou professionnelle) : en 2024, 15 % des mouvements. - Le transport aérien français (vols intérieurs et internationaux au départ de France) : des impacts de plus en plus importants sur l'environnement, dans un contexte de croissance de l'activité à l'échelle	- 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. Il estime que le couvre-feu actuel est un compromis raisonnable. En raison de positions divergentes en son sein, le CESER ne s'exprimera pas 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 enjeux pour le PEB à venir - L'artificialisation des terres au voisinage de l'aéroport : un risque avec le nouveau PEB (trajectoire d'approche modifiée et une flotte moins bruyante), car non compatible avec la réduction du rythme d'artificialisation des terres telle que prévue par la loi Climat et Résilience → réinterroger la pertinence des "zones à urbaniser" (au sein des PLU) et densifier les zones déjà consommées, et politique de transports collectifs permettant de limiter l'augmentation du trafic automobile. - Le bruit : 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. Le CESER invite donc, comme actuellement, à définir des zones B et C sur la base des valeurs les plus basses. - Des inconnues à surveiller pour réviser le PEB rapidement, si nécessaire ▪ le modèle effectif de développement de NA qui sera mené par le futur concessionnaire → Engager une	- Au regard de la tendance passée : le nombre de passagers devrait continuer à augmenter, sauf évolutions importantes du contexte économique, social ou réglementaire → Les estimations 2040 (66 000 mouvements annuels - soit un niveau inférieur à celui de 2019) 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

Rédacteur	Thématiques abordées - Avis exprimés - Analyses proposées	Proposition de solutions - Préconisations au porteur de projet	Questions - Demandes
	mondiale (Cf. ADEME). Les émissions de CO2 du secteur (5,3 % des émissions globales de la France, soit 2,2 fois plus qu'il y a 30 ans.) : + 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. Un objectif de neutralité carbone du transport aérien fixé à 2050 par l'OACI. 3 leviers majeurs (Cf. ADEME) : l'amélioration de l'efficacité des avions ; le déploiement des CAD (ou SAF, carburants « durables » de l'aviation) ; la maîtrise du transport. - Les émissions de polluants : une préoccupation Santé forte et croissante des populations. La campagne de mesures menée de septembre à octobre 2024 par Air Pays de la Loire : absence d'influence significative des émissions dans l'environnement de la plateforme aéroportuaire, sauf pour le dioxyde d'azote (dus à des 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 - La biodiversité : pas de conséquence majeure de l'infrastructure pour la biodiversité sur le site du lac de Grand Lieu (Cf. FNE 2019), mais des risques sur la qualité des eaux environnantes. - La pollution sonore : l'enjeu majeur pour les populations riveraines de l'aéroport. Les actions pour réduire le bruit aérien : • La modernisation des avions (ex. des A320 NEO et A321 NEO (diminution annoncée de près de 50 % des nuisances sonores) • La régulation du trafic : les liaisons Paris-Orly-Nantes, Orly-Lyon et Orly-Bordeaux suspendues (décret 2023-385 du 22 mai 2023), mais des conséquences limitées pour N-A (maintien des liaisons entre Nantes et Roissy Charles de Gaulle, prisées notamment par les voyageurs en correspondance)	réflexion sur le modèle de développement de N-A à moyen et long terme, incluant notamment les conditions d'une meilleure maîtrise des nuisances sonores (le CESER propose de réserver à terme l'accès à l'aéroport aux avions les moins bruyants) ▪ Les évolutions réglementaires et fiscales (dont la possible suppression de la taxe de solidarité sur les billets d'avion et une potentielle augmentation des amendes ACNUSA), l'évolution du prix du carburant (en particulier avec les carburants de synthèse dont les coûts sont plus élevés) ▪ Les évolutions de la flotte des compagnies en lien avec les politiques de chacune (bruit es aéronefs, emport, ...)	

Rédacteur	Thématiques abordées - Avis exprimés - Analyses proposées	Proposition de solutions - Préconisations au porteur de projet	Questions - Demandes
	• Le couvre-feu nocturne : globalement respecté ;		
MEDEF Pays de la Loire	- Nécessité d'adapter le PEB aux réalités actuelles et aux futures perspectives. - Les enjeux économiques et sociaux liés à la plateforme aéroportuaire : - o aéroport stratégique pour l'économie régionale : part export importante, zone de chalandise large (61% du trafic issu des Pays de la Loire, 39% des départements limitrophes), usage vacances/loisirs (54%), familles et amis (27%), travail (24%) - o contribue directement et indirectement à plusieurs milliers d'emplois (plateforme + écosystème économique qui en dépend) : 20 000 emplois directs, indirects et induits, et catalytiques en 2023 ; 1,1 Mds € l'apport économique pour la région soit 0,84 % du PIB (Cf. étude Abindgton Advisory 2024) - Soutien du principe de l'approche équilibrée défini par l'Organisation de l'Aviation Civile Internationale mis en place à Nantes Atlantique (dont le couvre-feu, la gestion du foncier et l'insonorisation des logements financée par la TNSA et complété par l'Etat, le renouvellement des flottes, les nouvelles procédures de guidage satellitaire, ...) - Un élargissement du couvre-feu (dont le respect s'améliore) entrainerait le départ des compagnies basées avec ses conséquences sur l'emploi et l'économie, - Un plafonnement des vols aurait un impact sur les compagnies et les investisseurs - La révision du PEB doit répondre à 2 objectifs : 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 développement maîtrisé de Nantes-Atlantique ne doit pas être freiné par un plafonnement artificiel du nombre de mouvements (signal négatif aux investisseurs et impact sur 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 PEB 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 → apporter les informations précises de nombre de logements concernés selon les niveaux de bruit engendrés par l'activité de l'aéroport (zone B, C et D). - 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'import moyen, - l'impact des évolutions technologiques (avions de nouvelle génération plus silencieux) La mise en place progressive des nouvelles procédures de guidage satellitaire aura un impact significatif sur les trajectoires et donc sur les populations survolées → accompagner ces évolutions 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

Rédacteur	Thématiques abordées - Avis exprimés - Analyses proposées	Proposition de solutions - Préconisations au porteur de projet	Questions - Demandes
La CGT en Pays de la Loire	- Nantes Atlantique : un rôle dans le développement social du territoire, mais une forte dégradation des conditions de travail sur la plateforme aéroportuaire (infractions pour travail dissimulé, à la durée légale du travail, etc.) - Une part du low-cost qui interroge : 80% contre 49% à Toulouse ; un trafic essentiellement tourné vers le tourisme au départ de Nantes vers les destinations touristiques d'Europe ou d'Afrique du Nord, et qui apporte peu de touristes sur le territoire ligérien. - o un moyen de transport élitiste aux dépens de l'environnement et des conditions de travail des salariés des compagnies concernées. - o Un modèle soutenu par des subventions publiques qui ne sont pas toutes justifiées - Le caractère délétère de l'aviation d'affaire à l'heure des visioconférences généralisées et des signatures électroniques. - Les émissions de CO2 du secteur aérien 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 (ADEME). - Le gain « climat » des SAF : 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. Le gain climat est estimé à 50 % par rapport aux carburants fossiles, pour la seule part « minoritaire » de SAF utilisée en accompagnement des carburants fossiles. - L'aéroport : une source de risques sur la qualité des eaux environnantes (pollutions organiques ponctuelles liées à la biodégradation des produits de déglacage de la piste et dégivrage des avions ; présence ponctuelle d'hydrocarbures et de métaux (cadmium, cuivre et zinc))	- Suite à l'abandon du transfert à NDDL : nécessité de réorienter de l'activité de l'aéroport vers les usages indispensables de l'aviation (soutien à l'activité industrielle, échanges entre les populations, tourisme social...). - Nécessité d'évolutions importantes du contexte économique, social ou réglementaire (évolution des habitudes de mobilité, politiques publiques, coût du transport, etc.), pour réguler le trafic low-cost - Nécessité de réguler le trafic d'affaire pour des raisons environnementales et de justice sociale - 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 ; alors qu'il est nécessaire de réduire le rythme d'artificialisation des terres telle que prévue par la loi Climat et Résilience, et de repenser les modèles d'aménagement, pour atteindre le « zéro artificialisation nette » (ZAN) en 2050. - Des actions à mener pour réduire les nuisances de l'aviation - o Renouveler et moderniser la flotte, mais va prendre du temps → engager une réflexion sur le modèle de développement de N-A à moyen et long terme, incluant les conditions d'une meilleure maîtrise des nuisances sonores. Interdire à très court terme de l'accès à l'aéroport aux avions les plus bruyants. - o Réguler le trafic aérien : élargir l'interdiction de liaisons intérieures de courte durée pour mieux réorienter le trafic vers les modes moins polluants, en particulier le train ; avancer le couvre-feu à 23h pour une durée de >8h au moins - o Privilégier la taxation du kérosène à la hausse de la taxe de solidarité sur les billets d'avion pour influencer sur le trafic, car plus juste socialement - Pour l'élaboration du PEB : opter pour les valeurs les plus basses, comme actuellement pour la définition des zones B et C - Opter pour une gestion publique de l'aéroport, pour garantir une activité de l'aéroport qui s'inscrive dans une perspective de service public et de qualité de service, pour	-

Rédacteur	Thématiques abordées - Avis exprimés - Analyses proposées	Proposition de solutions - Préconisations au porteur de projet	Questions - Demandes
		garantir le droit aux vacances dans le cadre d'un tourisme durable et raisonné, et pour le soutien à l'industrie du territoire - Mettre en place une tolérance 0 pour les compagnies qui violent délibérément le couvre-feu - Organiser des « revoyures » régulières du PEB 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.	
Association Trentemoult Villages	- Le constat des riverains de l'aéroport : des pollutions sonores et environnementales générées par les atterrissages et décollages des avions et l'inquiétude vis-à-vis de la révision du PEB, la dégradation de leur qualité de vie, mais aussi à la disparition de tout un écosystème, lié à l'accélération des bouleversements climatiques (ex ; du lac de Grandlieu) - Le changement climatique lié aux émissions de CO2 d'origine humaine devrait conditionner les décisions publiques - Les émissions liées au trafic aérien (4 % du volume global d'émissions de CO2) atteindront 22 % de ces émissions, à l'horizon 2050. Soit une augmentation de 2,7° en France métropolitaine - Doutes émis sur les projections techno-solutionnistes présentées par la DGAC pour remédier au bruit des avions - Nécessité de tenir compte des travaux accomplis par les habitants, les élus et services techniques de Rezé et les chercheurs de l'Université Gustave Eiffel et d'Agro-Campus Angers dans le cadre de Sonorezé (dont le fait « qu'une diminution du nombre de vols est infiniment plus impactante qu'une diminution du bruit de chaque avion ») - La nouvelle trajectoire proposée aura pour conséquence une réelle augmentation des populations impactées par les nuisances sonores (Source : modélisations DGAC)	- Suivre les préconisations du rapport sénatorial d'information du 25 juin 2025 sur les nuisances sonores causées par les transports : ○ Mettre en cohérence les seuils réglementaires de niveaux de bruit des transports par référence aux seuils de l'OMS, ○ Rationaliser l'élaboration du Plan de prévention du bruit dans l'environnement (PPBE) sur un même territoire afin d'en faire un outil stratégique de réduction du bruit et non un simple outil de reporting européen ○ renforcer le couvre -feu en vigueur - Limiter le nombre d'avions au décollage et à l'atterrissage de Nantes Atlantique afin de garantir de réelles plages de silence aux populations concernées par le bruit - Supprimer totalement les lignes aériennes intérieures vers Paris ou Toulouse par exemple, qui peuvent être aisément remplacées par le train et ce sans limitation de temps de trajet - Imposer un couvre-feu de 21h à 7h du matin (Cf. recommandations de la commission sénatoriale) - Imposer des amendes réellement dissuasives aux compagnies aériennes qui ne respecteraient pas ce couvre-feu (hors vols sanitaires) (Cf. recommandations de la commission sénatoriale) - Prendre en charge intégralement les travaux d'insonorisation des riverains impactés par le bruit des avions, y compris pour ceux se situant dans la zone des 45 dBA. - Réaliser un questionnaire et effectuer une large « enquête de gêne » auprès des habitants impactés par le	-

Rédacteur	Thématiques abordées - Avis exprimés - Analyses proposées	Proposition de solutions - Préconisations au porteur de projet	Questions - Demandes
		bruit des avions et cela même en-deçà de la zone minimale de 55 dBA actuelle. Pour affiner l'état des lieux et une telle démarche sur le long terme et vérifier les effets d'actions sur l'aéroport Nantes-Atlantique sur la gêne, la qualité de sommeil ou la qualité de l'environnement sonore des citoyens visés	
COCETA	- Des hypothèses (pour le PPBE) qui ne sont pas réalistes : - o L'efficacité du renouvellement de la flotte, pour des avions moins bruyants (NEO), - o Une augmentation du trafic moins élevée que prévue - o La baisse de la population impactée compte tenu des mesures prises	- Revoir les paramètres sur lesquels s'appuie l'élaboration des modèles et les confronter à la réalité : - o marges acoustiques des appareils vs minimisation des impacts et impact sur la pertinence des modélisations - o sensibilité de la variation des hypothèses sur les projections de carte de bruit - o compléter les CSB avec les indicateurs recommandés par l'OMS (seuils de bruit considérés comme une forte gêne > 45 dB Lden et fortes perturbations du sommeil >40 dB Ln la nuit) - o modéliser les zones dont les modèles comptent plus de 25 événements à plus de 62dB et 65dB (zones NA65:25 et NA62 :25) ; - o établir des CSB saisonnalisées (1er semestre et 2nd semestre) comparés aux CSB actuellement élaborés selon une journée type choisie dans l'année - o 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	- Renouvellement de la flotte : 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) - Trafic : transmettre les éléments détaillés (et la méthode) permettant d'établir les projections de trafic - Population impactée : 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 (dont les 3200 logements prévus par le programme Pirmil les Iles et les 1700 logements prévus sur le site de l'ancienne caserne Mellinet) - Trajectoires RNP AR : exposer le fondement juridique d'une exposition de 14 000 nouvelles personnes pour éviter de survoler l'hypercentre de Nantes, sans consultation explicite des populations concernées - 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. - Engager une étude d'impact selon l'approche équilibrée (EIAE) dans les plus brefs délais, confiée à un cabinet indépendant et pilotée par la CCE - Intégrer un scénario de transfert de l'aéroport

Rédacteur	Thématiques abordées - Avis exprimés - Analyses proposées	Proposition de solutions - Préconisations au porteur de projet	Questions - Demandes
COLTRAN Collectif pour un transfert de l'aéroport Nantes Atlantique	- L'option de référence retenue pour la détermination du PEB devra satisfaire pleinement les besoins de mobilité aérienne de la zone de chalandise du Grand Ouest, liés aux activités économiques, affinitaires et touristiques. - L'aéroport du Grand Ouest a vocation à répondre aux besoins de mobilité des deux pôles majeurs Nantes et Rennes et à la forte évolution démographique des territoires du Grand Ouest. Les besoins de mobilité aérienne devront suivre une évolution corrélée à ces évolutions démographiques.	○	- Communication des effets du futur PEB sur les surfaces et le nombre de logements des zones A, B et C avec une comparaison au PEB actuellement en vigueur. - Communication du coût total de la mise en conformité réglementaire lié aux besoins aéronautiques. - Communication des effets sur l'urbanisme au travers du PPBE qui fixe les règles d'urbanisme pour tenir compte du bruit prévisible à court, moyen et long terme. Ces enjeux sont d'autant plus prégnants que l'aéroport est implanté en zone sud-ouest de la métropole nantaise qui connaît une dynamique de développement soutenue. - Communication des effets sur l'urbanisme de la métropole nantaise comparés entre le maintien de l'aéroport sur son site actuel et la situation qui résulterait d'un déménagement de l'aéroport sur un site approprié.
Des Ailes Pour l'Ouest (APO)	- Soutien à une politique contre les nuisances aériennes qui s'appuie en 1^{er} lieu sur le concept d'approche équilibrée défini par l'Organisation de l'Aviation Civile Internationale qui repose sur 4 piliers déjà mis en place à Nantes-Atlantique ; avec en particulier des redevances d'atterrissage 2 fois plus élevées au-delà de 22h pour les avions les plus bruyants (incitation au renouvellement des flottes), l'adaptation des procédures d'exploitation au décollage notamment, un couvre-feu entre minuit et 6h qui a diminué les vols de nuit (8,5 pour 1000 mouvements en 2022 à moins de 3 aujourd'hui) - Tendance à l'augmentation des emports incontestable et qui pourrait se maintenir compte-tenu du renouvellement progressif des flottes d'avions avec des capacités d'emport plus importantes, jusqu'à près de 250 passagers pour l'A321 Néo - Etude de l'Observatoire régionale de santé qui a montré que les perturbations liées au bruit des avions	- Ne pas élargir le couvre-feu, car entrainerait le départ des compagnies basées puisque leurs avions sont les premiers à décoller à 6h pour rejoindre les hubs internationaux de Roissy, Amsterdam, Londres ou Madrid (activité, emploi, ...) - Ne pas plafonner le nombre de vols, ce qui enverrait un signal très négatif aux investisseurs alors que le nouveau contrat de concession n'a pas été signé - Prioriser l'insonorisation des logements facilitée par la simplicité des démarches administratives - Le futur PEB devra déterminer le nombre de logements impactés et le comparer au Plan de Gêne Sonore (détermination des zones éligibles à ces aides). La demande des riverains devrait donc augmenter et des aides complémentaires de l'Etat pourraient alors être nécessaires. C'est à cette condition que le développement de l'aéroport sera acceptable pour les riverains et répondre à la demande croissante des habitants du Grand Ouest de voyager.	- Le nombre de personnes impactées au sein de chaque zone B C et D, d'autant que le dossier de consultation annonce un bruit de 71,2DB pour un A320 au décollage et de 64,2 pour un A320 néo, ce qui reste au-delà des 62 DB délimitant la zone B et à fortiori des 50 DB délimitant la zone D. Car le dossier de concertation n'indique pas le nombre de personnes actuellement soumises aux nuisances (pas le cas de l'étude de 2013 sur le réaménagement de Nantes-Atlantique, du rapport de la mission d'information du Sénat Mandelli de 2023, et dans le contexte des programmes urbains - Zac des Isles, ou Ile de Nantes,) - Intégrer les données démographiques dans le dossier afin de donner une visibilité complète des prévisions démographiques sur

Rédacteur	Thématiques abordées - Avis exprimés - Analyses proposées	Proposition de solutions - Préconisations au porteur de projet	Questions - Demandes
	portaient essentiellement sur des troubles cognitifs et une perturbation du sommeil mais avait un impact très faible sur la santé mentale et les troubles métaboliques ou cardiovasculaires		la zone située dans le PEB, dans un contexte de croissance continue passée et à venir - Préciser, en lien avec la ville et la métropole, les zones constructibles et le cas échéant les programmes d'accueil prévu afin de déterminer les populations futures impactées par le PEB - Demander aux compagnies de préciser leurs orientations sur le rythme d'équipement de leur flotte pour le guidage satellitaire RNP AR. - Expliciter la réduction drastique des fuseaux impactés particulièrement de la zone entre le PEB de 2004 et du porter à connaissance de 202 (qui ne peut se concevoir par le seul renouvellement des flottes, ni même le couvre-feu.) - Préciser les volumes de passagers attendus pour les apprécier au regard du nombre de mouvements. Par exemple sur la base d'un emport moyen de 180 passagers soit une hausse de près de 30% en 15 ans, pour 53.0000 mouvements en 2040, on arrive à près de 10 millions de passagers à Nantes-Atlantique. Au-delà du nombre de mouvements, le nombre de passagers dimensionne le réaménagement de l'aéroport mais aussi ses accès déjà extrêmement contraints et problématiques que la future halte-ferroviaire ne sera pas en mesure de résoudre.
L'Atelier Citoyen	<u>EMPORT</u> Le trafic en passagers est en croissance, mais il en va différemment des mouvements d'avions. Fin 2025 on aura sans doute atteint le nombre de passagers de 2019, mais avec 19% de mouvements en moins du fait d'une augmentation des emports car les appareils sont mieux remplis et sont en moyenne plus gros. L'emport est un paramètre clé pour calculer le PEB. L'historique montre que la DGAC a toujours été beaucoup trop prudente en ce domaine, les dernières		<u>EVOLUTION DE LA REPARTITION DES ATTERISSAGES PAR SENS DE LA PISTE</u> la DGAC a retenu l'hypothèse d'un partage de la piste attribuant 55 % des arrivées par le nord et 45 % par le sud pour la période 2025-2033. Pourquoi choisir une hypothèse en contradiction avec ce qui est observé dans la réalité ces dernières années où

Rédacteur	Thématiques abordées - Avis exprimés - Analyses proposées	Proposition de solutions - Préconisations au porteur de projet	Questions - Demandes
	prévisions de 2023 (133,72 pour 2025, 140,35 pour 2030, 145,57 pour 2040) sont très en dessous du trend à long terme. <u>Système L.N.A.S. (LOW NOISE AUGMENTATION SYSTEM)</u> Système d'assistance du pilote pour des approches à bruit réduit. Il consiste à permettre, par un système d'affichage convivial, de retarder en toute sécurité la sortie des dispositifs hypersustentateurs et des trains d'atterrissage, qui sont les sources principales de bruit en approche. Le développement est terminé depuis 2018 ; Les résultats sont probants tant en réduction du bruit (jusqu'à 3dB) qu'en consommation. Le système est mûr et donne concrètement de bons résultats. Mais le déploiement semble limité à des compagnies (Lufthansa, Swiss) actives dans des territoires très sensibles aux nuisances aériennes. <u>MESURES DE BRUIT</u> Les progrès en termes de réduction de bruit émis des nouvelles générations semblent faibles, entre 1 et 2 dB. Mais il faut savoir que 1dB c'est déjà une diminution de 20,7% des dimensions des zones de bruit, et de 37% des surfaces concernées par les nuisances sonores du niveau mesuré. Quant à 2dB, c'est une diminution de 37% des dimensions des zones de bruit, et de 60% des surfaces concernées. Les progrès sont donc très importants. <u>MISE EN PLACE DU PRINCIPE « POLLUÉ PAYÉ »</u> Malgré la remise à jour récente, tardive et insuffisante des plafonds autorisés pour les aides à l'insonorisation, le reste à charge reste très supérieur aux 10% théoriques et est à l'origine de frustrations des riverains concernés voire souvent de l'abandon pur et simple des travaux d'insonorisation envisagés.	Déployer le système L.N.A.S. avec : - des incitations tarifaires (taxes aéroportuaires) pour le post équipement - un lobbying auprès des constructeurs pour une intégration rapide dans les FMS (système de gestion de vol ou FMS (pour Flight Management System)) Mettre en place une tarification incitative pour la modernisation de la flotte (Cf. les exemples à l'étranger - Bruxelles, Zurich, ...). Intégrer une hypothèse de modernisation de la flotte dans le PEB. Utiliser les amendes calculées par L'ACNUSA pour les infractions au couvre-feu à Nantes Atlantique, pour abonder les remboursements des travaux d'insonorisation.	nettement plus d'arrivées se font par le sud (67% en 2024, 75% au 1er TR 2025) ? En moyenne ces dernières années, 37 % des arrivées se font par le nord. Choisir une hypothèse de 55 % c'est surestimer de 49 % le nombre d'avions survolant Nantes.

Rédacteur	Thématiques abordées - Avis exprimés - Analyses proposées	Proposition de solutions - Préconisations au porteur de projet	Questions - Demandes
	Les travaux annuels d'insonorisation sont de l'ordre de 3,5M€ donc les restes à charge sont de l'ordre du million, qu'il faudrait ramener à 350 000€ ; or l'Etat perçoit environ 10mns € d'amendes chaque année, en majorité en provenance de Nantes Atlantique... <u>EVOLUTION DU BRUIT LIE AUX AERONEFS : PROPOSITION D'UN INDICATEUR SYNTHETIQUE</u> Les nuisances sonores mesurées diminuent car : - le nombre de mouvements est très inférieur à celui de 2019, et va évoluer lentement (croissance de l'emport) - la part des machines modernes nettement moins bruyantes augmente régulièrement - Le couvre feu est globalement de mieux en mieux respecté. → va se traduire par une réduction des zones des PEB (Plan d'exposition au bruit) et des PGS (Plan de gêne sonore), qui déterminent la limitation des droits à construire d'une part et les indemnisations aux riverains d'autre part.	Envisager des mesures pour améliorer la situation : 1/Plafonner le nombre de mouvements est déjà largement discuté. Electoralement efficace, mais les expériences dans d'autres aéroports ne sont guère concluantes. 2/ Définir un calendrier de réduction des nuisances sonores serait plus rationnel. Cela implique de mettre en place un indicateur synthétique du niveau de bruit réellement mesuré du style de l'IGMP (indicateur Global Moyen Pondéré) en place à Paris Charles de Gaulle depuis des années. Genève a depuis plusieurs années un calendrier de réduction des nuisances sonores, et rend de temps en temps des surfaces à l'urbanisation. 3/ Être plus généreux dans la prise en charge des travaux d'insonorisation. L'objectif de 10% du reste à charge est très loin d'être respecté, malgré la révision récente des plafonds de travaux. Les montants remboursés devraient être abondés (voir fiche « pollué payé »).	
Vivre Ensemble à SAGL		- Traduire dans le PEB la notion de nuisance en pollution sonore, les personnes exposées pleinement perdant statistiquement au moins 3 années de vie en bonne santé comme le précise les études menées par Bruitparif - Intégrer des projections portant sur des indicateurs complémentaires pour produire une information juste, complète, du public et des décideurs - Reprendre les indicateurs recommandés par l'Organisation Mondiale de la Santé qui définit des seuils de bruit considérés comme une forte gêne > 45 dB Lden et de fortes perturbations du sommeil >40 dB Ln la nuit. - A minima retenir en journée les indices les plus protecteurs de 62 db en zone B et de 55 db en zone C.	

Rédacteur	Thématiques abordées - Avis exprimés - Analyses proposées	Proposition de solutions - Préconisations au porteur de projet	Questions - Demandes
		○ Tenir compte de la saisonnalité du trafic et non se référer au seul choix d'une journée type dans l'année (car différence notable des pollutions sonores selon la période considérée - ampleur du trafic et répartition des vols en fonction de la météo) - Organiser le trafic commercial dans l'enveloppe Nord-Sud des cartes stratégiques de bruits du PEB de 2004, afin de ne pas affecter davantage le centre-bourg de la commune, en le rendant entièrement inconstructible - Adopter un indicateur qui mesure véritablement les puissances acoustiques auxquelles les populations sont exposées (schémas théoriques de l'Organisation de l'Aviation civile internationale pas transposables directement au regard de la localisation urbaine de la plateforme) - Contenir le trafic à moyen et long terme (limitation des postes avions et organisation des capacités d'accueil pour plafonner à 56 000 mouvements/an)	

Annexe 4 – Avis de concertation préalable



AVIS DE CONCERTATION PRÉALABLE DU PUBLIC

*En application de l'article L. 121-16 du code de l'environnement
Département de la Loire Atlantique
Révision du plan d'exposition au bruit (PEB) de l'aérodrome de Nantes-Atlantique*

OBJET DE LA CONCERTATION PRÉALABLE

- ⇒ **Outil réglementaire**, le plan d'exposition au bruit (PEB) de l'aérodrome de Nantes-Atlantique est un document d'urbanisme destiné à maîtriser l'urbanisation autour des aérodromes en limitant les droits à construire dans les zones de bruit définies et en imposant une isolation acoustique renforcée pour les constructions autorisées dans celles-ci. Il est opposable à toute personne publique ou privée qui dépose une demande d'autorisation de construire dans une des zones qu'il couvre.
- ⇒ **Le PEB délimite plusieurs zones de bruit (A, B, C et D), classées selon un niveau décroissant d'exposition sonore.** Ces zones sont définies à partir de prévisions d'évolution de l'activité aérienne, des infrastructures aéroportuaires et des procédures de navigation aérienne, en tenant compte d'hypothèses à court, moyen et long termes. Ces hypothèses reposent sur les données disponibles au moment de l'élaboration du plan.
- ⇒ **Le PEB actuellement en vigueur a été approuvé le 17 septembre 2004** et couvre une partie des communes de Nantes, Bouguenais, Rezé, Saint-Aignan de Grand Lieu, Les Sorinières, Pont-Saint-Martin, La Chevrolière et Saint-Philbert de Grand Lieu. Depuis, la situation a évolué, et les données sur lesquelles il repose ne correspondent plus suffisamment à la réalité du bruit aérien actuel et futur. Il nécessite donc d'être révisé.
- ⇒ **Ainsi, la concertation préalable organisée sur le projet de PEB de Nantes-Atlantique** permettra de débattre de l'opportunité, des objectifs et des principales orientations du PEB ainsi que de ses impacts éventuels sur l'environnement et l'aménagement du territoire.

MODALITÉS ET DURÉE DE LA CONCERTATION PRÉALABLE

La concertation sera ouverte du 23 juin au 15 juillet 2025 inclus, et du 15 août au 25 septembre 2025 inclus, sur le périmètre défini dans le dossier de concertation. Elle sera menée sous l'égide des deux garantes nommées par la Commission nationale du débat public (CNDP) dans sa décision n° 2025 / 83 / PEB NANTES ATLANTIQUE / 1 du 7 mai 2025 :

- Madame Sylvie HAUDEBOURG
- Madame Brigitte FARGEVIELLE.

⇒ **Les modalités pour s'informer et participer à la concertation sont les suivantes :**

- **Le dossier de concertation sera mis à la disposition du public pendant toute la durée de la concertation sur la page Internet dédiée** <https://www.reamenagement-nantes-atlantique.fr/concertation-peb> ainsi que dans les mairies des villes du périmètre de la concertation et sera également consultable dans les locaux de la préfecture de Loire-Atlantique (6, quai Celneray – 4400 Nantes) ;
- **Le public pourra formuler ses observations via un formulaire en ligne** sur la page Internet dédiée ou sur un registre disponible à la préfecture, tandis que les acteurs auront la possibilité de déposer un cahier d'acteurs sur la même page Internet ;
- **Un webinaire d'information sera organisé le mardi 24 juin 2025, à 18h30** pour présenter le projet et la concertation préalable, et répondre aux questions des participants ;
- **D'autres rencontres, en particulier avec les riverains, les associations et les élus, seront organisées** durant toute la durée de la concertation. Les dates et les lieux seront disponibles sur la page Internet.

BILAN DE LA CONCERTATION PRÉALABLE

Dans un délai d'un mois au terme de la concertation, un bilan qui résume la façon dont elle s'est déroulée sera réalisée par les garantes de la CNDP. Ce bilan comportera une synthèse des éventuelles observations et propositions

formulées dans les différentes contributions et identifiera les différentes préconisations des garantes pour la suite de la procédure de révision du PEB. Ce bilan sera rendu public par les garantes sur le site de la CNDP.

Annexe 6 - Outils de communication

Kakemonos

NANTES-ATLANTIQUE
Révision du Plan d'Exposition au Bruit

Révision du Plan d'exposition au bruit (PEB) de Nantes-Atlantique

À QUOI SERT UN PEB ?

L'aménagement du territoire ne peut être envisagé sans tenir compte des contraintes existantes. Dans ce contexte, le PEB organise l'urbanisation à proximité des aéroports afin de limiter l'exposition des populations au bruit. Il s'inspire du Plan Local d'Urbanisme (PLU) ou PLU(i), qui planifie l'urbanisme au niveau communal ou intercommunal.

2 objectifs principaux :

- **Protéger les populations**, en interdisant ou en limitant la construction de logements dans les zones exposées au bruit du trafic aérien, et en favorisant l'implantation d'activités peu sensibles au bruit ou compatibles avec la proximité d'un aéroport.
- **Informar les futurs habitants** en imposant aux propriétaires situés dans le périmètre du PEB d'alerter les acquéreurs ou locataires sur l'exposition au bruit des biens qu'ils envisagent d'occuper.

Le PEB définit 4 zones de bruit (de A à D) autour d'un aéroport. La construction est interdite dans les zones A, B et C, sauf dérogations spécifiques.

POURQUOI RÉVISER LE PEB DE NANTES-ATLANTIQUE ?

Les documents actuellement applicables sont le PEB de 2004 et le permis-a-connaissance de 2021. Depuis leur publication, les prévisions de trafic, la flotte aérienne et les trajectoires de vol ont connu des évolutions. Par conséquent, les documents en vigueur ne reflètent plus la réalité actuelle ni les perspectives à venir.

LE CALENDRIER DE LA RÉVISION

ÉLABORATION DU PEB

- Décision du préfet de réviser le PEB – suite CNDP 21 mars 2025
- Concertation préalable – du 23 juin au 25 septembre 2025
- Rédaction de l'avant-projet du PEB
- Avis de la CCE sur les limites des zones B et C – 26 novembre 2025
- Suivi du projet de PEB
- Rédaction du rapport environnemental
- Décision finale d'adopter le PEB (arrêté préfectoral)

MISE EN CONSULTATION ET APPROBATION

- Consultation des communes et des collectivités concernées
- Avis de la CCE
- Avis de l'ACNUSA
- Avis de l'autorité environnementale
- Enquête publique
- Approbation et publication du PEB (arrêté préfectoral) – début 2027

LA RÉVISION S'IMPOSE POUR :

- Favoriser un développement territorial cohérent et compatible avec l'environnement sonore
- Mieux informer et protéger les populations
- Garantir la sécurité juridique des autorisations d'urbanisme

Pour en savoir + sur :
<https://www.reamenagement-nantes-atlantique.fr/concertation-peb>

LA CNDP

NANTES-ATLANTIQUE
Révision du Plan d'Exposition au Bruit

Informez-vous et donnez votre avis

Concertation préalable, du 23 juin au 15 juillet puis du 15 août au 25 septembre 2025

Participez à la concertation

UNE CONCERTATION PRÉALABLE POUR PRÉPARER LA RÉVISION DU PEB

La révision du PEB vise à adapter les règles d'urbanisme selon l'environnement sonore prévu à court, moyen et long terme. Une concertation préalable est organisée pour vous informer et recueillir vos contributions, en amont de l'élaboration de l'avant-projet de PEB.

Elle permet de recueillir vos points de vue sur :

- L'opportunité de réviser le PEB dans le contexte actuel
- Les hypothèses retenues dans l'avant-projet :
 - Les prévisions de trafic aérien
 - L'évolution de la flotte
 - Les valeurs limites de l'extérieur des zones B et C
 - Les échéances des cartes pour les projections à court, moyen et long terme
 - La répartition des atterrissages

UNE CONCERTATION PRÉALABLE SOUS L'ÉGIDE DE LA COMMISSION NATIONALE DU DÉBAT PUBLIC (CNDP)

La CNDP est l'autorité indépendante garante du droit à l'information et à la participation du public sur l'élaboration des projets et des politiques publiques ayant un impact sur l'environnement.

La CNDP a nommé 2 garantes :

- Madame Sylvie HAUDEBOURG
- Madame Brigitte FARGEVEILLE

Leur rôle : veiller au bon déroulement de la concertation préalable, à la qualité, la sincérité et l'intelligibilité des informations diffusées au public et s'assurer que la concertation permet au public d'être informé, de poser des questions, d'y recevoir des réponses et de présenter ses observations et ses propositions.

POUR VOUS INFORMER ET PARTAGER VOTRE AVIS

en savoir + sur <https://www.reamenagement-nantes-atlantique.fr/concertation-peb>

- Un formulaire en ligne pour s'exprimer
- Les inscriptions aux rencontres
- Les documents de la concertation
- Les comptes-rendus des réunions
- Des actualités sur le projet et la concertation

SUR PLACE

- des expositions en mairies
- un registre à la Préfecture de Loire-Atlantique : 6, quai Ceineray, 44000 Nantes

Venez nous rencontrer

CALENDRIER DE LANCEMENT

- 24 juin à 10h30
- PERMANENCES D'INFORMATION***
- Pont-Saint-Martin → 26 juin
- Bouguenais → 30 juin
- Saint-Aignan de Grand Lieu → 3 septembre
- TABLES RONDES THÉMATIQUES***
- Les prévisions de trafic et les trajectoires → Rezé → 11 septembre
- La prise en compte du bruit aérien → Nantes → 17 septembre

Inscriptions recommandées

RÉUNIONS ACTEURS

- Avec les associations → le 7 juillet
Sur invitation ou inscription (obligatoire)
- Avec les élus
Sur invitation

LA CNDP

Site internet du projet de réaménagement de l'aéroport de Nantes-Atlantique avec un onglet spécifique

<https://www.reamenagement-nantes-atlantique.fr/informer/les-actualites/fin-concertation-prealable-revision-du-peb>

Annexe 7 - Décision de désignation des garantes

RÉPUBLIQUE FRANÇAISE

Commission nationale
du débat public

Décision n° 2025 / 83 / PEB NANTES ATLANTIQUE / 1 du 7 mai 2025 désignant les garantes de la concertation préalable relative à la révision du plan d'exposition au bruit de l'aéroport de Nantes-Atlantique

La Commission nationale du débat public,

Vu le code de l'environnement, notamment ses articles L. 121-1 et suivants et L. 121-15-1 et suivants ;
Vu le courrier du 21 mars 2025 et le dossier annexé reçu le 30 avril 2025 du préfet de la Loire-Atlantique, sollicitant la désignation de garant pour le projet de révision du plan d'exposition au bruit de l'aéroport de Nantes-Atlantique, en application de l'article L. 121-17, et selon les modalités des articles L. 121-16 et L. 121-16-1 ;

Considérant l'articulation à établir avec le projet de réaménagement de l'aéroport de Nantes-Atlantique dont la concertation continue, sous l'égide de Mme Brigitte FARGEVIEILLE et de Mme Sylvie HAUDEBOURG, est en cours,

Après en avoir délibéré,

Décide :

Article 1

Mmes Brigitte FARGEVIEILLE et Sylvie HAUDEBOURG sont désignées garantes de la concertation préalable sur le projet de révision du plan d'exposition au bruit de l'aéroport de Nantes-Atlantique.

Article 2

La présente décision sera publiée au *Journal officiel* de la République française.

Fait le 7 mai 2025.

Le Président



Signature numérique de

Marc PAPINUTTI

marc.papinutti

Date : 2025.05.07

19:29:35 +02'00'

Le Président

M. Papinutti

