

CONCERTATION PRÉALABLE SUR LA RÉVISION DU PLAN D'EXPOSITION AU BRUIT DE L'AÉROPORT DE NANTES-ATLANTIQUE

Compte-rendu de la réunion dédiée aux associations 8 septembre 2025

Note liminaire :

Le présent compte rendu offre une synthèse des échanges tenus lors de la réunion et ne prétend pas à l'exhaustivité.

Contexte et participants

La révision du Plan d'Exposition au Bruit (PEB) de l'aéroport de Nantes-Atlantique intervient dans un contexte où le PEB actuellement en vigueur, datant de 2004, ne reflète plus les réalités du bruit aérien actuel ni les projections futures. Depuis sa publication les prévisions de trafic, la flotte d'aéronefs, les trajectoires de vol, ont connu des évolutions.

Document d'urbanisme à portée réglementaire, le PEB a pour objectif de protéger les populations des nuisances sonores générées par le trafic aérien, en encadrant les possibilités de construction dans les zones exposées. Les documents d'urbanisme locaux (plans locaux d'urbanisme, cartes communales) doivent être rendus compatibles avec ses prescriptions.

La révision du PEB vise ainsi à adapter le zonage aux conditions sonores actuelles et à venir autour de l'aéroport, afin d'assurer une meilleure protection des habitants, tout en renforçant la sécurité juridique des projets d'aménagement.

Dans ce cadre, une concertation préalable se tient du 23 juin au 15 juillet, puis du 15 août au 25 septembre 2025. La réunion dédiée aux associations, organisée le 8 septembre, avait pour objectif de présenter la méthode utilisée pour la modélisation du bruit. Les services des communes riveraines ont également été conviés à cet événement. Cet événement, sur invitation, a réuni environ 25 participants de 16 structures différentes.

Associations représentées : Ailes pour l'Ouest, Atelier Citoyen, COCETA, COLTRAN, Confédération syndicale des familles 44, Défense des enfants impactés par Nantes-Atlantique (DEINA), FNE Pays de la Loire, Ecopôle, Société Nationale de Protection de la Nature, Sud Loire Avenir, Trentemoult Villages, UFC Que Choisir

Collectivités représentées : Bouguenais, Rezé, Saint-Aignan de Grand Lieu, Nantes Métropole

Représentante de la préfecture de la Loire-Atlantique : Laurence Chanut, directrice de la coordination des politiques publiques et de l'appui territorial (DCPPAT), directrice du GIP fonds de compensation Nantes Atlantique

Représentant de la Direction Départementale des Territoires et de la Mer (DDTM) : Nicolas Jurdy, chef de mission aéroport Nantes Atlantique et grands dossiers Nantes Métropole

Représentant de la Direction Générale de l'Aviation Civile (DGAC)

- Arnaud Le Joly, chef de programme au sein du Service technique de l'aviation civile (STAC)
- Benjamin Airaud, chef de mission aéroport Nantes-Atlantique

Garantes de la concertation désignées par la Commission Nationale du Débat Public (CNDP)

- Brigitte Fargevieille
- Sylvie Haudebourg

Introduction

Laurence Chanut, directrice de la coordination des politiques publiques et de l'appui territorial (DCPPAT) et directrice du GIP fonds de compensation Nantes-Atlantique à la Préfecture de la Loire Atlantique remercie les participants pour leur présence et rappelle le cadre de la rencontre. Elle précise que cette rencontre a pour objectif de recueillir l'avis des associations sur l'opportunité et les hypothèses de la révision et que toutes les contributions recueillies viendront enrichir l'avant-projet de PEB. Elle expose ensuite le processus d'élaboration de la révision du PEB, qui devrait se conclure en 2027 avec l'approbation du PEB par le préfet de département.

Frédéric Fiatte, animateur de la réunion, détaille le dispositif de la concertation préalable sur la révision du PEB de Nantes-Atlantique.

Sylvie Haudebourg, garante désignée par la Commission nationale du débat public (CNDP), rappelle le rôle des garantes et les principes qui les guident. Elle souligne que l'objectif de la concertation est d'éclairer et d'améliorer la décision des porteurs de projet. Elle présente les préconisations de la CNDP pour la révision du PEB, incluant notamment le partage de la méthode de la modélisation du bruit aérien et la prise en compte des contributions relatives à l'élaboration des hypothèses. Elle indique enfin, qu'à l'issue de la concertation préalable, un bilan sera rédigé par les garantes.

1. Qu'est-ce qu'un PEB ?

Benjamin Airaud, chef de mission aéroport Nantes-Atlantique à la DGAC, présente ce qu'est un PEB. Il est établi par l'État, représenté par le préfet de département, en lien avec la Direction générale de l'aviation civile (DGAC) et les collectivités concernées. Il est obligatoire pour les aéroports accueillant un volume de trafic important dont les nuisances acoustiques justifient un encadrement de l'urbanisation future. Il définit des zonages en fonction du niveau de bruit aérien.

Il rappelle que le PEB en vigueur est celui adopté en septembre 2004. En 2021, un porter à connaissance a été réalisé pour intégrer certaines évolutions : les évolutions de trafic, la mise en place d'un couvre-feu, l'abandon de l'allongement de la piste (aujourd'hui abandonné) et le projet de trajectoire en double approche pour les atterrissages par le nord (également abandonné depuis).

Il explique que la coexistence actuelle de ces deux cartes complique les procédures pour les services d'urbanisme des communes et peut entraîner des différences d'application locale. Il ajoute que la situation a encore évolué depuis 2021, à plusieurs niveaux (prévisions de trafic, aménagements, futures trajectoires notamment pour l'approche face au Sud...), ce qui justifie la révision du PEB.

Il indique que l'approbation du nouveau PEB est attendue au début de l'année 2027. Il explique que l'évaluation environnementale sera conduite par la mission régionale environnementale (MRAe) des Pays de la Loire, actuellement saisie pour un cadrage préalable, et que l'enquête publique est envisagée d'ici fin 2026.

Il souligne enfin qu'il s'agit de la première concertation préalable organisée pour une révision de PEB en France et de la première fois qu'un tel plan fait l'objet d'une évaluation environnementale.

Premier temps d'échanges

Une représentante de Trentemoult Villages demande quelle est l'utilité d'un PEB à sur qui reposent les contraintes qu'il impose : les communes, l'exploitant ? Elle demande aussi quel sera l'avenir de la zone à aménager au nord de Rezé.

Benjamin Airaud réexplique les visées du PEB : le document s'impose à tout projet de construction situé dans les zones qu'il délimite et qu'il est annexé au Plan local d'urbanisme (PLU). Selon le zonage, des contraintes de constructibilité peuvent s'appliquer afin d'éviter que de nouvelles populations soient exposées, mais le PEB peut aussi offrir des leviers d'action et d'aménagement dans les secteurs appelés à être moins exposés au bruit.

Paolo Ferreira, président du COCETA questionne la portée dans le temps du PEB et demande quelles sont les prévisions de trafic pour l'aéroport.

Benjamin Airaud explique que le PEB n'a pas de durée prédéfinie et peut être modifié si les hypothèses retenues deviennent incohérentes avec la réalité. L'évolution de la trajectoire d'atterrissage par le nord, validée en

Commission consultative de l'environnement (CCE), et le projet de réaménagement de l'aéroport, qui prévoit notamment une augmentation des hauteurs de survol, justifient l'engagement d'une révision.

Un représentant des Ailes pour l'Ouest relève l'écart entre les prévisions de trafic de 2021, qui annonçaient 80 000 mouvements par an en 2040, et celles d'aujourd'hui, indiquées dans le dossier de concertation, qui prévoient 65 500 mouvements en 2040. Il attribue cette différence à l'augmentation de l'emport des appareils.

Benjamin Airaud précise en réponse aux questions du COCETA et des Ailes pour l'Ouest que les prévisions de trafic vont être détaillées dans la seconde partie de la réunion.

2. La modélisation des cartes de bruit autour des aéroports

Arnaud Le Joly, chef de programme au sein du STAC, explique que la modélisation du bruit aérien est encadrée à l'échelle internationale par les documents de l'Organisation de l'aviation civile internationale (OACI) et, au niveau européen, par ceux de la Conférence européenne de l'aviation civile (CEAC). Ces documents définissent avec précision les calculs de propagation du bruit, les performances des aéronefs et le format des bases de données. La France a décliné ces recommandations dans [un guide d'élaboration des cartes de bruit](#). Ce document est en cours d'actualisation afin de prendre en compte les dernières évolutions réglementaires.

Il indique que trois logiciels permettent de mettre en œuvre ces méthodes de calcul : un logiciel américain (ADT), un logiciel britannique (PANCOF, non diffusé) et un logiciel européen (IMPACT), ce dernier étant utilisé par la DGAC.

Il rappelle que la modélisation prend en compte les mouvements d'avion – décollages, atterrissages, tours de piste – mais exclut les bruits au sol comme le roulage ou l'activité des véhicules de service.

Il explique que la modélisation repose sur trois piliers :

1/ Les données du scénario prennent en compte :

- L'infrastructure aéroportuaire et son environnement : coordonnées géographiques et altitude de l'aéroport, caractéristiques des pistes, relief environnant, conditions atmosphériques standards (température, pression, vent).
- les trajectoires, établies de préférence à partir de données RADAR réelles afin de calculer une trajectoire moyenne et en prenant en compte la dispersion latérale des avions.
- le trafic, avec le type d'appareils, le nombre de mouvements par période (jour, soir, nuit), le taux d'utilisation des pistes et la répartition des vols sur chaque trajectoire.

2/ Le logiciel IMPACT utilise une base de données internationale, l'Aircraft Noise Performance database (ANP), alimentée par les constructeurs et contrôlée par l'Agence européenne de la sécurité aérienne (EASA). Cette base rassemble les données acoustiques et de performance de 168 types d'avions et est librement accessible en ligne.

3 / Les documents internationaux recommandent une méthode de calcul appelée « méthode de segmentation » : la trajectoire de chaque avion est découpée en segments, le bruit est calculé pour chacun d'eux, puis l'ensemble des contributions est additionné pour obtenir le niveau sonore en chaque point d'une grille de calcul définie au préalable. Les niveaux de bruit modélisés correspondent au bruit à 1,20 m de hauteur, sans bruit ambiant résiduel.

En synthèse, il indique que les données d'entrée (aéroport, trafic, trajectoires, relief, météo) sont fournies au STAC. Elles sont traitées par un pré-processeur qui associe les avions du trafic à la base de données acoustiques, puis le trafic est réparti sur les trajectoires. Le pré-processeur formate ensuite les données pour qu'elles soient lisibles par le logiciel IMPACT. Ce dernier calcule les niveaux de bruit aux points de la grille et un post-processeur crée les isophones – courbes de même niveau sonore – avant export dans un logiciel de cartographie tel que QGIS.

Il précise que les résultats sont vérifiés à deux niveaux :

- par le STAC, certifié ISO 9001, notamment pour la production de cartes de bruit,
- par l'ADSAC qui en contrôle la cohérence par rapport aux documents existants.

Il rappelle que le PEB repose sur trois cartes – court, moyen et long terme – qui ne sont pas réglementairement définies, mais correspondent généralement à des horizons de 5, 10 et 15 ans. Ces trois cartes nécessiteront trois calculs.

Il précise enfin que le PEB est modélisé à partir de l'indicateur L_{den} , qui applique des pondérations : aucune le jour (6 h–18 h), +5 dB le soir (18 h–22 h) et +10 dB la nuit (22 h – 6 h).

Nicolas Jurdy, Chef de mission aéroport Nantes-Atlantique et grands dossiers Nantes Métropole à la DDTM, explique que, dans le cadre de l'élaboration du PEB, des indicateurs d'exposition des populations au bruit sont produits. La DDTM récupère auprès de la DGAC les données SIG des différentes zones de bruit, et les croise avec les zones de bâtiments d'habitation issues de la base de données la plus récente (soit 2024). Il indique que cette méthode permet de compter, pour chaque commune et chaque zone de bruit, le nombre de bâtiments d'habitation concernées.

Il ajoute que le calcul du nombre d'habitants concernés se fait ensuite à partir d'un ratio par logement, en fonction de la typologie des îlots INSEE, applicable aux communes de plus de 5 000 habitants.

Second temps d'échanges

La modélisation du bruit

Paolo Ferreira, président du COCETA demande comment le facteur humain est pris en compte dans la modélisation. Il donne pour exemple la conduite du pilote.

Arnaud Le Joly répond que le facteur humain est pris en compte à travers la dispersion latéral. Le reste des calculs est standardisé.

Un participant demande si les données utilisées pour réaliser le PEB proviennent de mesures relevées par les capteurs de bruit installés sur le territoire ou de données issues de modélisation.

Arnaud Le Joly explique que données utilisées sont fournies par les constructeurs sur la base de la certification acoustique des avions. Avant la mise en service d'un avion, des mesures réelles sont effectuées. Ces résultats servent ensuite de base au logiciel de modélisation. Les données ne sont donc pas exprimées en dB(A), mais en EPNdB (Effective Perceived Noise in Decibels), une unité spécifiquement adaptée à la mesure du bruit des avions.

Jean-Claude Lemasson, président de Sud Loire Avenir remarque que le calcul du niveau de bruit en EPNdB repose sur un schéma théorique qui ne reflète pas la situation réelle de la plateforme aéroportuaire. Il s'interroge sur la possibilité d'aller au-delà des normes internationales et européennes afin d'assurer une meilleure protection contre le bruit aérien.

Arnaud Le Joly indique que cette question rejoint les travaux en cours au Conseil national du bruit, qui étudie l'intégration d'indicateurs complémentaires. Selon lui, l'État n'exclut pas d'aller au-delà du cadre actuel dans ce cadre.

Jean-Claude Lemasson, président de Sud Loire Avenir demande si les vols à vide sont pris en compte dans le calcul.

Arnaud Le Joly précise que la modélisation se base sur des vols avec une certaine masse, correspondant à des vols avec passagers. Il ne sait pas si les vols à vide sont pris en compte dans le calcul du trafic, car cela n'est pas de la compétence de son service.

Paolo Ferreira, président du COCETA demande en quoi consiste un contrôle de cohérence et si on vérifie les mesures modélisées par rapport aux mesures de terrain.

Arnaud Le Joly explique que le contrôle évoqué relève davantage d'un contrôle de conformité. Le contrôle effectué est un contrôle de cohérence, effectué en comparant les données par rapport à une carte précédente et à l'évolution du trafic.

Un participant demande ce que recouvre le terme « aviation légère » mentionné dans le dossier de concertation et s'interroge sur l'inclusion de l'aéroclub, en précisant que ces appareils effectuent de nombreux tours de piste, avec des virages serrés et une montée lente.

Arnaud Le Joly explique qu'il s'agit principalement de petits avions de type DR-400. Cette activité, bien que comptabilisée, reste marginale en comparaison au trafic global, et a un impact limité sur les niveaux sonores modélisés.

Camille Bercault de Trentemoult Villages signale que son habitation est classée en zone D, alors qu'en pratique elle subit des nuisances importantes : réveils nocturnes, bruit aérien couvrant les festivités des écoles, etc.

Benjamin Airaud explique que la carte actuellement présentée est celle de 2004 ; les cartes du futur PEB ne sont pas encore disponibles.

Le décompte des populations exposées

Paolo Ferreira, président du COCETA demande si les constructions prévues sont intégrées dans le calcul des populations exposées au bruit.

Mathias Crouzet des Ailes pour l'Ouest rappelle que l'évolution démographique de la métropole nantaise, notamment avec des projets comme la ZAC des Isles, ainsi que la croissance attendue en Bretagne et Pays de la Loire (+1 à 1,5 million d'habitants en dix ans), pourrait augmenter le nombre de voyageurs aériens.

Nicolas Jurdy répond que les calculs sont réalisés conformément aux exigences réglementaires, sur la base des données INSEE issues du dernier recensement. L'objectif est de comparer les données actuelles avec les cartes précédentes (2004, 2021) et le futur PEB, et non de projeter l'évolution de la population dans 10 à 15 ans, jugée trop complexe et incertaine. Le PEB vise à limiter l'installation de nouvelles populations dans les zones A, B et C, rendant peu probable une augmentation significative dans ces zones. La ZAC des Isles, pour sa partie située en zone D, peut être construite mais doit respecter des normes acoustiques renforcées pour protéger les habitants.

Les hypothèses de la révision

Guillaume Dalmard, président des Ailes pour l'Ouest demande la manière dont l'évolution technologique des appareils et l'évolution de la trajectoire d'atterrissage par le nord sont prises en compte dans la modélisation.

Arnaud Le Joly précise que la base de données intègre déjà 168 modèles d'avions, représentatifs des principaux appareils utilisés pour dimensionner les courbes de bruit. Lorsqu'un nouvel appareil est en projet et que ses données acoustiques ne sont pas encore disponibles, il est substitué par un modèle existant dont les caractéristiques se rapprochent le plus. Par ailleurs, l'évolution du trafic dépend des hypothèses établies par d'autres services au sein de la DGAC.

Benjamin Airaud ajoute que les caractéristiques acoustiques intégrées dans le modèle ne prennent en compte que les avions existants à date et ne sont pas extrapolées à de futurs avions non encore commercialisés et dont les caractéristiques seraient meilleures.

Guillaume Dalmard, président des Ailes pour l'Ouest souligne que l'incitation financière aux compagnies constitue un levier pour limiter l'usage des avions les plus bruyants.

Mathias Crouzet des Ailes pour l'Ouest demande comment le projet d'ILS est pris en compte dans la révision du PEB.

Benjamin Airaud précise que la double approche pour les atterrissages par le nord utilisant l'ILS (« Instrument Landing System »), n'est plus d'actualité. Elle a été remplacée par une nouvelle trajectoire utilisant le guidage satellitaire (dite RNP-AR). Sa mise en œuvre nécessite que les avions disposent de cet outil de guidage et que les pilotes soient formés. Les hypothèses du PEB prennent en compte sa mise en application progressive à partir de 2026.

Sylvie Castro, vice-présidente du COCETA, estime que les hypothèses actuelles conduiraient à réduire les zones de bruit du PEB. Sans se prononcer sur la validité du modèle, elle estime que ces choix soutiennent le maintien et le développement du trafic de l'aéroport actuel.

Paolo Ferreira, président du COCETA, déplore un manque de sincérité dans les mesures : dès 2013, les projections intégraient déjà l'arrivée des avions NEO, et le PPBE prévoyait de telles évolutions. Selon lui, les hypothèses sont ajustées pour présenter l'aéroport favorablement.

Françoise Verchère de l'Atelier citoyen rappelle qu'entre 2013 et 2018, le collectif avait anticipé l'augmentation du trafic et l'évolution de la flotte qui se produisent aujourd'hui.

Les documents pour prendre en compte le bruit aérien (hormis le PEB)

Françoise Verchère de l'Atelier citoyen souligne que le décalage entre un modèle théorique et la réalité vécue sur le terrain peut soulever des « frustrations ». Elle propose que ces remarques soient étudiées par l'État ou le comité aéroport, prises en compte pour le Plan de Gêne Sonore (PGS), qui montre qui est le plus impacté de manière plus précise et permet de débloquent des aides pour insonoriser.

Anne Mathieu de Trememoult Villages s'interroge sur les liens avec PGS, l'EIAE et le PEB.

Benjamin Airaud explique que, concernant la prise en compte du bruit aérien, plusieurs outils sont mobilisés :

- PPBE : plan d'action de l'État, élaboré avec l'exploitant, les compagnies aériennes et les collectivités, visant à limiter les nuisances. Signé fin août, le PPBE 2025-2029 prévoit l'engagement rapide des compagnies à utiliser des avions moins bruyants.
- PGS : plan qui ouvre droit à des aides financières pour l'insonorisation des bâtiments.
- EIAE : évaluation environnementale qui, si elle constate une augmentation persistante des nuisances malgré la mise en œuvre des mesures du PPBE, peut conduire à des restrictions d'exploitation, par exemple un couvre-feu.

Il précise que toutes les cartes sont issues de modélisations. Les mesures réelles servent à constater une situation, mais ne permettent pas de projections, notamment parce que le bruit aérien varie selon les types d'appareils et leurs trajectoires.

Les modalités de la concertation

Camille Bercault de Trememoult Villages s'interroge sur l'absence de SonoRezé à la réunion et demande des précisions sur la prise en compte de leurs travaux pour la révision du PEB. Elle estime que leurs connaissances auraient été utiles dans une réunion présentant des données techniques.

Benjamin Airaud rappelle que SonoRezé réunit un collectif d'habitants, de collectivités et l'Université Gustave Eiffel. La DGAC a suivi les travaux réalisés et échange avec ses membres. En lien avec les garantes et la préfecture, elle a proposé leur participation aux prochaines tables rondes. Il ne s'agit pas d'une association, mais plutôt d'une structure réalisant des études.

Sylvie Haudebourg, précise que la DGAC est en lien avec le collectif. Elle souligne l'importance de SonoRezé, notamment pour la diffusion des études et la connaissance des phénomènes liés au bruit, tout en notant que les représentants de la démarche ne sont pas présents à la réunion, n'ayant pas de statut officiel d'association.

Benjamin Airaud détaille ensuite que SonoRezé s'appuie sur des relevés de bruit, tandis que les documents réglementaires utilisent une méthode internationale reposant sur l'indicateur L_{den} . Cet indicateur, basé sur une mesure énergétique et non sur le ressenti en temps réel, peut être sujet à débat, mais il reste imposé par la réglementation. Par ailleurs, des travaux sont en cours avec le Comité National du Bruit et l'ACNUSA pour intégrer des indicateurs complémentaires, comme le nombre d'urgences sonores dépassant un certain seuil, afin de mieux refléter le ressenti des riverains.

Françoise Verchère de l'Atelier citoyen, se dit satisfaite des explications très techniques concernant l'élaboration du PEB et salue la clarté du dossier de concertation.

3. Les hypothèses envisagées pour la révision du PEB

Benjamin Airaud présente les hypothèses envisagées dans le cadre de la révision du PEB.

Il rappelle d'abord les trois échéances retenues pour les cartes de bruit, en lien avec la mise en service de la nouvelle trajectoire d'approche par le nord. L'année 2027 correspond à la première année d'application de cette trajectoire. L'année 2033 marquera l'obligation de cette approche pour tous les atterrissages, et 2040 constitue une projection à quinze ans. Il souligne qu'il est toujours délicat d'établir des prévisions aussi lointaines.

Concernant la délimitation des zones B et C, il précise que leurs limites sont fixées dans des plages de valeurs laissées à l'appréciation du préfet : entre 65 et 62 dB pour la zone B, et entre 57 et 55 dB pour la zone C. Plus le seuil retenu est bas, plus le PEB sera protecteur pour les populations. En 2004, à une époque où aucun choix n'était possible, les niveaux avaient été fixés à 75 dB pour la zone B et 57 dB pour la zone C. Après échanges en CCE, les seuils les plus bas avaient été retenus pour le porter à connaissance de 2021. Pour la révision en cours, l'option la plus protectrice est également privilégiée, soit 62 dB pour la zone B et 55 dB pour la zone C.

Les prévisions de trafic aérien, réalisées en 2023, reposent sur de nombreux facteurs : la conjoncture économique, le prix du carburant, les avancées technologiques, les politiques publiques, les événements géopolitiques et sanitaires, la démographie, le comportement des compagnies aériennes. La croissance annuelle anticipée du trafic se situe entre 1 et 2 %, soit un rythme comparable à celui des autres aéroports nationaux. Un trafic qui était finalement assez faible par rapport aux aéroports régionaux jusqu'au début des années 2000. On a une reprise du trafic, une augmentation du trafic sur les aéroports de Nantes à partir de 2010. Et puis depuis la reprise post-Covid, l'aéroport de Nantes n'est pas forcément le plus dynamique qu'on connaisse en France. Pour comparer, 64 000 mouvements commerciaux ont été constatés en 2019 et on estime à 63 000 le nombre de mouvements en 2040. Une baisse qui s'explique par l'augmentation de l'export.

L'évolution des flottes est également abordée : la nouvelle trajectoire d'atterrissage par le nord devrait encourager leur renouvellement.

Enfin, il évoque la répartition des atterrissages selon le sens d'utilisation de la piste. Les décollages et atterrissages se font face au vent et, avec la nouvelle procédure facilitant l'accès par le nord, un rééquilibrage entre les deux sens est attendu. Ces chiffres sont toutefois en cours de réexamen, car ce rééquilibrage pourrait ne pas être total.

Troisième temps d'échanges

Les limites des zones du PEB

Une représentante de Trentemoult demande s'il est possible d'étendre la zone D en retenant une limite inférieure à 55 dB.

Benjamin Airaud répond que les limites des zones du PEB sont fixées par le code de l'urbanisme. Les modifier est un pouvoir qui appartient au législateur. Il rappelle que la zone D correspond aux zones entre 55 dB et 50 dB : il est possible de construire, mais des obligations en termes d'isolation s'appliquent.

Nicolas Jurdy rappelle que le PEB est un document soumis à l'approbation du préfet. Si ce document ne respecte pas les obligations réglementaires, le préfet a le devoir de refuser de l'approuver. En cas d'approbation, toute personne disposant d'un intérêt à agir pourrait contester le plan devant la justice, ce qui entraînera son annulation par le juge.

Les prévisions de trafic aérien

Paolo Ferreira, président du COCETA, exprime ses doutes sur la fiabilité des prévisions de trafic de la DGAC, jugées sous-estimées car elles ignoraient l'augmentation de la population et reposeraient uniquement sur les projections des compagnies, alors que l'agrandissement de l'aéroport pourrait permettre un accroissement du trafic.

Un représentant des Ailes pour l'Ouest rappelle que l'association défend une approche équilibrée, prenant en compte la santé des habitants. Il s'étonne de l'absence d'estimation des évolutions de population dans la zone D et juge les prévisions sous-évaluées, tout en soulignant que l'augmentation du trafic est perçue positivement par l'association. Il suggère éventuellement d'élargir la zone D.

Un représentant de la Confédération syndicale des familles souligne que l'établissement des prévisions de trafic devrait prendre en compte les limites planétaires, et que l'augmentation du trafic, en favorisant une croissance de la fréquentation touristique, représente un enjeu préoccupant.

Benjamin Airaud répond que les prévisions de trafic reposent sur un scénario de hausse modérée du trafic, de l'ordre de 1 à 2% par an. Par ailleurs, la prise en compte du changement climatique se traduit par la modernisation de la flotte, avec des avions moins consommateurs de carburant, ainsi que par la réglementation européenne imposant l'utilisation de carburant durable.

Il propose de participer à la table ronde du 9 septembre, le lendemain de la réunion, pour préciser ces sujets.

L'évolution des flottes

Paolo Ferreira, président du COCETA, s'interroge sur l'impact réel des évolutions technologiques sur la réduction du bruit des avions. Il souligne qu'à cette altitude, une diminution de 1 ou 2 dB a peu d'impact sur la perception par les riverains.

Benjamin Airaud répond que la réduction du bruit peut être constatée au niveau des stations de mesure, qui montrent effectivement une baisse du bruit.

La répartition des atterrissages par sens d'utilisation de la piste

Jérôme Dyon d'Ecopôle demande pourquoi un rééquilibrage à 50/50 du sens d'utilisation de la piste pour les atterrissages est envisagé.

Benjamin Airaud répond que le principal facteur d'un rééquilibrage est la nouvelle procédure d'atterrissage par le nord, qui augmente la possibilité d'atterrir dans ce sens. Un ratio de 45/55 autour de 2040 paraît toutefois plus probable : les chiffres sont en cours de réexamen.

Le transfert de l'aéroport

Solange Goan de DEINA propose le transfert de l'aéroport à Notre-Dame-des-Landes. Elle précise qu'il ne s'agit pas d'« opposer » les défenseurs de la nature aux riverains souhaitant pouvoir dormir la nuit.

La concertation

Paolo Ferreira, président du COCETA, demande qui sont les intervenants sur la table ronde concernant le trafic aérien.

L'animateur rappelle le dispositif de la concertation préalable.

Conclusion des garantes

Les garantes de la concertation désignées par la CNDP ont relevé deux points principaux dans les échanges. D'une part, le PEB repose sur une méthode réglementaire précise, mais sa sensibilité aux différents paramètres et la pertinence d'une comparaison avec d'autres approches, comme celle de SonoRezé, restent à examiner. D'autre part, elles soulignent que la méthode employée par la DGAC doit être clairement expliquée : ses principes, la manière dont sont pris en compte les enjeux sociétaux et environnementaux, et la façon dont les autres aéroports élaborent leurs prévisions de trafic.