PRÉFET
DE LA LOIRE -
ATLANTIQUE
Liberté
Égalité
Fraternité

LA commission nationale du débat public CNDP

NANTES-ATLANTIQUE
Révision du Plan d'Exposition au Bruit

CONCERTATION PRÉALABLE AVEC GARANTS

Bilan du maître d'ouvrage et suites données à la concertation préalable

DÉCEMBRE 2025

AVANT-PROPOS

Le présent bilan du maître d'ouvrage a pour objectif de retracer le déroulement de la concertation préalable relative à la révision du Plan d'Exposition au Bruit (PEB) de l'aéroport de Nantes-Atlantique qui s'est tenue du 23 juin au 15 juillet, puis du 15 août au 25 septembre 2025 inclus, et d'indiquer les suites données à cette concertation.

Depuis la publication du décret 2023-504 du 22 juin 2023 portant diverses dispositions relatives à l'évaluation environnementale des plans et programmes, les PEB entrent dans le champ de la concertation préalable prévue à l'article L. 121-15-1 du Code de l'environnement. Cette procédure s'inscrit dans le cadre réglementaire des concertations préalables organisées pour un plan soumis à évaluation environnementale.

Le préfet de Loire-Atlantique a pris l'initiative d'organiser une concertation préalable et a sollicité la Commission nationale du débat public (CNDP). Lors de sa séance du 7 mai 2025, elle a décidé d'organiser cette concertation sous l'égide de deux garantes, qui ont accompagné la démarche tout au long de son déroulement : Madame Brigitte FARGEVIEILLE et Madame Sylvie HAUDEBOURG.

Après une présentation synthétique du projet et de ses éléments clés, le présent document revient sur le déroulement de la concertation préalable et notamment les modalités d'information et de participation mises en œuvre. Une analyse quantitative puis qualitative permet de restituer et synthétiser l'ensemble des avis formulés sur le projet. La Préfecture de la Loire-Atlantique apporte également des réponses aux questions soulevées pendant la concertation puis en tire des conclusions et des engagements sur les suites à donner à la révision du Plan d'Exposition au Bruit (PEB) de l'aéroport de Nantes-Atlantique.

La Préfecture de la Loire-Atlantique tient à remercier l'ensemble des participants et contributeurs pour la qualité et la richesse des échanges.

TABLE DES MATIÈRES

A. SYNTHÈSE 5

1. La révision du PEB en quelques mots 5

2. Le déroulé de la concertation préalable sur la révision du PEB 5

2.1. La concertation préalable 5

2.2. Le bilan des garantes et le bilan de la Préfecture de la Loire-Atlantique, deux regards complémentaires 5

2.3. Le déroulé de la concertation préalable 6

3. Les enseignements de la concertation 7

3.1. Les enseignements de la concertation 7

3.2. Les suites du dialogue 7

B. LE PROJET DE RÉVISION DU PEB 8

1. L'opportunité de la révision du PEB 8

1.1. Qu'est-ce qu'un PEB ? 8

1.2. Un PEB en vigueur obsolète 9

2. Les hypothèses de la révision 10

3. Le calendrier de la révision 10

C. LES MODALITÉS DE LA CONCERTATION PRÉALABLE 12

1. Préambule 12

1.1. Le contexte de la concertation préalable relative au PEB 12

1.2. Une démarche de dialogue préalable à la concertation 12

1.3. Les dates et les objectifs de la concertation 13

2. Le dispositif d'information 14

2.1. L'information sur le projet 14

2.2. Un dispositif d'annonce élargi 16

3. Le dispositif de concertation 18

3.1. Les rencontres avec le public 18

3.2. Une rencontre avec les associations 21

3.3. Les modalités complémentaires pour donner son avis 21

D. ANALYSE DES AVIS 22

1. Préambule : principes méthodologiques 22

2. Bilan quantitatif de la participation 22

2.1. Chiffres de la participation 22

2.2. Profil géographique des participants 23

2.3. Thématiques des avis exprimés 23

3. Bilan qualitatif de la participation 23

3.1. L'opportunité de la révision 23

3.2. les hypothèses de la révision 24

3.3. La modélisation des cartes 29

3.4. Les impacts de la révision 30

3.5. Les modalités de concertation préalable 33

3.6. Les sujets connexes 34

E. LES ENSEIGNEMENTS DE LA CONCERTATION 37

ANNEXES (voir document annexe)

Rédaction : Préfecture de la Loire-Atlantique/ Direction générale de l'aviation civile / stratéact
Conception graphique et mise en page : stratéact

A. SYNTHÈSE

1. LA RÉVISION DU PEB EN QUELQUES MOTS

Le Plan d'Exposition au Bruit (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.

Le PEB est un document d'urbanisme obligatoire pour les aérodromes accueillant un volume de trafic important[1]. Il vise à empêcher l'exposition de nouvelles populations au bruit, en limitant voire en interdisant les constructions, en imposant des mesures d'isolation acoustique et en prévoyant une information spécifique des futurs résidents. Il projette l'exploitation de l'aéroport à court, moyen et long terme. Cette approche permet d'anticiper les nuisances sonores futures et d'adapter les règles d'urbanisme en conséquence.

Le PEB comprend un rapport de présentation et une carte sur laquelle sont identifiées quatre zones (A, B, C et D) classées en fonction de l'intensité décroissante du bruit. Les zones A et B sont essentiellement inconstructibles. Dans la zone C, certaines opérations sont autorisées sous conditions, avec isolation phonique renforcée. Dans la zone D, les nouveaux logements sont autorisés à condition qu'ils fassent l'objet d'une isolation phonique renforcée.

2. LE DÉROULÉ DE LA CONCERTATION PRÉALABLE SUR LA RÉVISION DU PEB

2.1 LA CONCERTATION PRÉALABLE

La concertation préalable de la révision du PEB de Nantes-Atlantique a été portée par la Préfecture de la Loire-Atlantique, avec l'appui des services de l'État, et s'est déroulée du 23 juin au 15 juillet, puis du 15 août au 25 septembre 2025.

Elle a été 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 Brigitte FARGEVIEILLE et Madame Sylvie HAUDEBOURG. La CNDP est l'autorité indépendante chargée de garantir le droit à l'information et à la participation sur les projets ou les politiques pouvant avoir un impact sur l'environnement.

2.2 LE BILAN DES GARANTES ET LE BILAN DE LA PRÉFECTURE DE LA LOIRE-ATLANTIQUE, DEUX REGARDS COMPLÉMENTAIRES

Le bilan des garantes présente une synthèse indépendante de la concertation, en retraçant les modalités de déroulement, les sujets abordés, la participation du public et les principaux points de vigilance ou d'attente exprimés. Il contient également les enseignements clés de la concertation, ainsi que les demandes de précisions et recommandations au responsable du projet pour garantir le droit à l'information et à la participation du public à la suite de cette concertation, et notamment jusqu'à l'ouverture de l'enquête publique. Ce document, publié le 22 octobre 2025, est accessible sur le site Internet de la concertation et celui de la CNDP.

Le bilan de la Préfecture de la Loire-Atlantique présente le projet, les moyens d'informations et les modalités de participation mis en place lors de la concertation, une synthèse des avis exprimés et les réponses aux contributions reçues. Il contient également les enseignements tirés de la concertation et les réponses aux demandes de précisions et recommandations des garantes, ainsi que les engagements pris par la Préfecture de la Loire-Atlantique à l'issue de la concertation. Ce document est publié dans les deux mois qui suivent la publication du bilan de la CNDP.

1 - La réglementation (article L. 112-5 du Code de l'urbanisme) prévoit que tout aérodrome classé selon le Code de l'aviation civile en catégories A, B et C ou figurant sur la liste contenue dans l'arrêté du 28 mars 1988 modifié est obligatoirement doté d'un PEB.

2.3 LE DÉROULÉ DE LA CONCERTATION PRÉALABLE

La concertation préalable a permis d'informer le public et de recueillir 168 avis ou questions, à travers plusieurs formats d'échange et de participation :

- sept rencontres en présentiel ou en visioconférence ont été organisées (un webinaire de lancement, trois rencontres de proximité, deux tables-rondes thématiques et une réunion dédiée aux associations) ;
- plus de 7200 visiteurs uniques ont été comptabilisés sur le site Internet dédié à la concertation ;
- l'espace participatif ouvert sur le site Internet du projet a récolté 33 contributions ;
- 15 cahiers d'acteurs ont été adressés aux garantes de la CNDP et à la maîtrise d'ouvrage.

Les supports d'information comprenaient un dossier de concertation, une rubrique sur le site Internet du réaménagement avec un onglet spécifique « révision du PEB » (https://www.reamenagement-nantes-atlantique.fr/concertation-peb), ainsi que deux kakémonos pour des expositions en mairies et les rencontres en présentiel.

Participez à la concertation et venez nous rencontrer

Webinaire de lancement

→ 24 juin à 18h30

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 - 9 septembre
- La prise en compte du bruit aérien → Nantes - 17 septembre

**Inscriptions recommandées*

Réunions acteurs

- Avec les associations → le 8 septembre
  Sur invitation ou inscription (obligatoire)
- Avec les élus - *Sur invitation*

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 la Loire-Atlantique
6, quai Ceineray,
44000 Nantes

3. LES ENSEIGNEMENTS DE LA CONCERTATION

3.1 LES ENSEIGNEMENTS DE LA CONCERTATION

Le choix du dispositif de dialogue mis en œuvre apparaît pertinent au regard des enjeux : il s'agissait de s'adresser à des publics aux niveaux de connaissance variés, afin de mettre en discussion les hypothèses retenues pour élaborer le PEB. Au-delà de l'obligation réglementaire, la Préfecture de la Loire-Atlantique estime que la concertation a répondu à ces enjeux, en offrant au public la possibilité de s'informer et de s'exprimer en amont de l'élaboration du PEB. Cette concertation a également constitué une opportunité de sensibilisation et d'information sur un sujet complexe : la prise en compte des nuisances sonores liées au trafic aérien. Des temps dédiés ont permis de présenter de manière approfondie les méthodologies employées pour les modélisations acoustiques ainsi que pour l'élaboration des prévisions de trafic. Ces séquences ont été favorablement accueillies par le public et ont contribué à une meilleure compréhension des modalités de mise en œuvre.

Pendant la concertation, il est apparu difficile de mobiliser un large public, malgré les efforts engagés pour diversifier les canaux d'information et de participation. Cette situation s'explique en partie par un contexte de forte sollicitation des habitants et acteurs locaux, régulièrement invités à s'exprimer dans le cadre d'autres démarches participatives liées à l'aéroport de Nantes-Atlantique : la consultation numérique du public sur le cahier des charges de la concession du 9 au 30 septembre 2024, menée dans le cadre de la concertation continue du projet de réaménagement ; la consultation sur la révision du plan de prévention du bruit dans l'environnement (PPBE) de Nantes-Atlantique, du 31 janvier au 31 mars 2025 ; les forums d'information entre février et avril 2025 menés dans le cadre de la concertation continue du projet de réaménagement ; la concertation préalable au projet de halte ferroviaire secteur aéroport, du 5 mai au 15 juin 2025.

Dans ce contexte, la concertation sur la révision du PEB a cependant su toucher différents publics, en particulier des riverains, des associations locales et des représentants des collectivités, qui ont pu s'exprimer lors des permanences, des tables-rondes, et via le site Internet.

La concertation a fait émerger un consensus sur l'opportunité de réviser le PEB. Cependant, les participants ont exprimé des interrogations et parfois des réserves sur quelques thématiques clés :

- la pertinence des hypothèses prises en compte pour la révision du PEB : les participants ont souvent exprimé des doutes quant aux prévisions de trafic aérien, aux hypothèses relatives à la modernisation des flottes et à l'évolution des trajectoires aériennes ;
- la méthode de modélisation des cartes de bruit : la concertation a fait émerger des demandes pour des cartographies complémentaires ou l'utilisation d'autres indicateurs afin de mieux représenter les nuisances vécues par les habitants ;
- le dispositif et les objectifs de la concertation préalable, qui ont suscité quelques remarques.

En outre, certains participants ont exprimé un besoin de clarification sur le rôle du PEB par rapport à d'autres outils de planification ou de gestion du bruit. Au-delà de la seule révision du PEB, la concertation a constitué un espace d'expression plus large sur les impacts liés à l'aéroport. Les riverains ont saisi cette opportunité pour témoigner de leur vécu quotidien, évoquer des alternatives de développement conciliant activité aérienne et protection de la santé, et demander une extension des aides à l'insonorisation des logements.

3.2 LES SUITES DU DIALOGUE

La Préfecture de la Loire-Atlantique confirme que le projet de PEB fera l'objet d'une concertation continue, en articulation avec la démarche déjà engagée dans le cadre du projet de réaménagement de Nantes-Atlantique. Les modalités restent à définir en lien avec la CNDP : des temps spécifiques à chaque démarche ainsi que des temps communs pourront être envisagés.

Les dispositions envisagées pour poursuivre le dialogue jusqu'à l'ouverture de l'enquête publique et qui seront proposées aux garantes de la concertation, sont les suivantes :

- la refonte du site Internet du réaménagement, puis sa mise à jour régulière ;
- l'organisation de forums d'information avec les riverains et les mairies pour échanger sur les avancements du PEB et du projet de réaménagement ;
- la publication des travaux liés au projet de PEB ;
- une information complète lors de l'approbation du PEB avec un dispositif spécifique pour les riverains nouvellement impactés par le PEB.

Le dialogue avec les collectivités territoriales sera poursuivi, notamment à l'occasion des échanges prévus dans le cadre de l'élaboration du projet de PEB, portant sur la définition des hypothèses retenues, leur sensibilité, ainsi que sur les cartographies associées. Par ailleurs, un groupe de travail piloté par la Direction Départementale des Territoires et de la Mer de Loire-Atlantique (DDTM 44) sera mis en place pour accompagner l'instruction des actes d'urbanisme. Ce groupe, associant les collectivités concernées, aura pour objectif de définir des modalités d'application partagées et harmonisées à l'échelle des territoires impactés. La Préfecture de la Loire-Atlantique s'engage à publier les travaux menés avec la Commission consultative de l'environnement (CCE), le travail autour du projet de rapport environnemental, l'avis de l'ACNUSA et de l'Autorité Environnementale sur le site de la concertation.

B. LE PROJET DE RÉVISION DU PEB

1. L'OPPORTUNITÉ DE LA RÉVISION DU PEB

1.3 QU'EST-CE QU'UN PEB ?

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.

Le PEB 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 aérodromes accueillant un volume de trafic important**[2] dont les nuisances acoustiques justifient un encadrement de l'urbanisation future.

En fonction du contenu du PEB, des servitudes s'appliquent sur les parcelles, visant à :

- **empêcher l'exposition de nouvelles populations au bruit**, en limitant voire en interdisant la construction de logements, en imposant des mesures d'isolation acoustique et en prévoyant une information spécifique des futurs résidents, qu'ils soient locataires ou propriétaires ;
- **limiter l'exposition au bruit des riverains de l'aéroport**, en limitant la construction d'équipements publics ou collectifs à ce qui est strictement indispensable aux populations existantes.

Pour remplir son double objectif de protection et d'information des habitants, le PEB comprend deux documents techniques complémentaires :

- **un rapport de présentation** qui précise les objectifs poursuivis par le PEB et présente notamment les hypothèses de trafic qui sous-tendent son élaboration ainsi que ses incidences potentielles sur l'environnement ;
- **une carte**, à l'échelle 1 /25 000, sur laquelle sont identifiées différentes zones classées en fonction de l'intensité décroissante du bruit selon la valeur d'indice L_{den}.

Le calcul de l'indice L_{den} autour d'un aéroport permet de tracer des courbes (en reliant les points avec un même indice L_{den}) qui délimitent les quatre zones suivantes :

- **la zone de bruit fort A** est la zone comprise à l'intérieur de la courbe d'indice L_{den} 70 ;
- **la zone de bruit fort B** est la zone comprise entre la courbe d'indice L_{den} 70 et la courbe d'indice L_{den} choisie entre 65 et 62 ;
- **la zone C de bruit modéré** est la zone comprise entre la limite extérieure de la zone B et la courbe correspondant à une valeur de l'indice L_{den} choisie entre 57 et 55 ;
- **la zone D** est la zone comprise entre la limite extérieure de la zone C et la courbe d'indice L_{den} 50 – zone obligatoire pour les seuls aérodromes relevant du champ de l'article L. 6360-1 du code des transports.

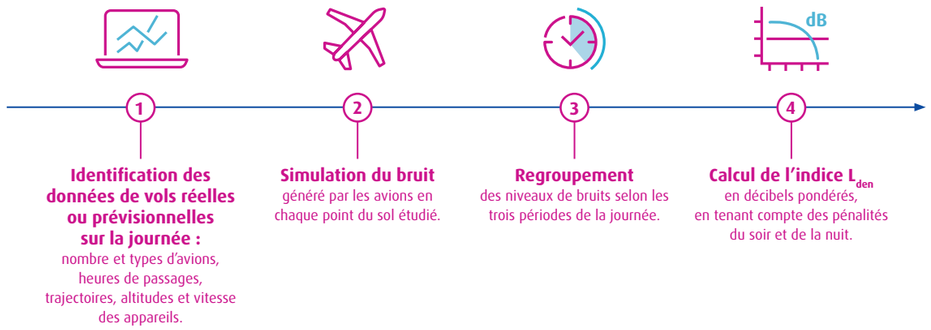
2 - La réglementation (article L. 112-5 du Code de l'urbanisme) prévoit que tout aérodrome classé selon le Code de l'aviation civile en catégories A, B et C ou figurant sur la liste contenue dans l'arrêté du 28 mars 1988 modifié est obligatoirement doté d'un PEB.

Qu'est-ce que l'indice de bruit L_{den} ?

La valeur de l'indice de bruit « L_{den} » (i.e Level day-evening-night), exprimée en décibels pondérés A (dB(A)), représente le niveau d'exposition totale au bruit. Elle résulte d'un calcul pondéré en prenant en compte les niveaux sonores moyens déterminés sur une année, pour chacune des trois périodes de la journée, c'est-à-dire le jour (entre 6 heures et 18 heures), la soirée (entre 18 heures et 22 heures) et la nuit (entre 22 heures et 6 heures). Les pondérations appliquées pour le calcul de l'indice L_{den} sont opérées sur les périodes de soirée **(avec une majoration de +5 dB** pour refléter la plus grande gêne ressentie) et de nuit **(avec une majoration de +10 dB)** afin d'aboutir à une meilleure représentation de la gêne perçue par les riverains tout au long de la journée.

Plus cet indice est élevé, plus l'exposition sonore est considérée comme importante.

Comment calcule-t-on l'indice L_{den} ?



Dans les zones définies par le PEB, l'extension de l'urbanisation et la création ou l'extension d'équipements publics sont interdites lorsqu'elles conduisent à exposer immédiatement ou à terme de nouvelles populations aux nuisances de bruit[3]. Ainsi, **les zones A et B sont essentiellement inconstructibles. Dans la zone C**, certaines opérations sont **autorisées sous conditions**, avec isolation phonique renforcée. **Dans la zone D**, les nouveaux logements sont **autorisés à condition** qu'ils fassent l'objet d'une isolation phonique renforcée. **Dans les quatre zones, une obligation d'information** s'applique aux ventes ou aux locations. Les acquéreurs et locataires doivent être informés du classement sonore de la zone via le dispositif dit « IAL » (Information des acquéreurs et locataires), intégré aux certificats d'urbanisme et aux baux.

1.4 UN PEB EN VIGUEUR OBSOLÈTE

Le PEB actuellement en vigueur a été révisé pour la dernière fois en 2004. À l'issue de la concertation menée de mai à juillet 2019 relative au projet de réaménagement de l'aéroport de Nantes-Atlantique, l'élaboration d'une nouvelle carte de bruit intégrant les engagements de l'État s'est avérée nécessaire. **En octobre 2021, le préfet a porté à la connaissance des communes concernées cette nouvelle carte.** Elle intègre les caractéristiques du projet de réaménagement, avec notamment la mise en place d'un couvre-feu, l'allongement de la piste et la trajectoire en double approche pour les atterrissages par le nord.

Les communes se réfèrent désormais à la fois au PEB en vigueur et à la nouvelle carte pour l'instruction des autorisations d'urbanisme. Elles peuvent, sur la base de ce porter à connaissance, délivrer sous condition ou refuser les permis de construire, sur le fondement de l'article R.111-2 du Code de l'urbanisme, en fonction de la localisation du projet au regard de la connaissance des futures courbes de bruit.

3 - Pour plus d'informations sur les types d'opération d'extension de l'urbanisation autorisées pour chaque zone, veuillez consulter l'Annexe.

Depuis 2021, la situation a évolué, et les données sur lesquelles ces cartes reposent ne correspondent plus à la situation actuelle et future de la plateforme. Plusieurs éléments contribuent à cette évolution : l'évolution du trafic, l'abandon de l'allongement de la piste et l'évolution des trajectoires au décollage et à l'atterrissage (y compris l'abandon de la double approche pour une nouvelle trajectoire pour les atterrissages par le nord appelée « RNP-AR »[4]).

Plusieurs conséquences découleraient d'une absence de révision du PEB actuel. Sur le territoire, elle créerait une insécurité juridique pour les autorisations d'urbanisme, celles-ci étant délivrées sur la base d'un zonage ancien susceptible d'évoluer. Elle risquerait l'installation de nouveaux habitants dans des zones avec de fortes nuisances. Elle risquerait également de freiner le développement local, en maintenant des contraintes obsolètes qui limiteraient la construction de logements et la cohérence des projets d'aménagement. Enfin, elle pourrait aller à l'encontre des objectifs de sobriété foncière, en favorisant l'urbanisation de zones périphériques au détriment de la lutte contre l'artificialisation des sols. Pour les populations, l'absence de mise à jour du PEB réduirait la protection contre les nuisances sonores, ne permettant plus d'anticiper correctement l'évolution du bruit aérien. Elle entraînerait aussi une perte de lisibilité pour les riverains, les contraintes d'urbanisation ne correspondant plus nécessairement aux niveaux de bruit réels.

2. LES HYPOTHÈSES DE LA RÉVISION

Les cartes de bruit du PEB sont établies selon trois horizons temporels : court, moyen et long terme. Afin d'anticiper l'évolution du trafic aérien, de la flotte et des conditions d'exploitation, des prévisions sont nécessaires pour chacun de ces horizons : ce sont les hypothèses de la révision.

Les hypothèses telles qu'elles ont été présentées à l'occasion de la concertation préalable étaient les suivantes[5] :

Les limites extérieures des zones du PEB

Les limites des zones A et D sont fixées par la réglementation, tandis que celles des zones B et C sont laissées à l'appréciation du préfet, dans des plages comprises entre 65 et 62 dB pour la zone B et entre 57 et 55 dB pour la zone C. Le porter à connaissance de 2021 avait retenu les valeurs les plus protectrices, soit 62 dB et 55 dB.

Les échéances des cartes

Les trois horizons temporels proposés sont : **2027** pour le court terme (entrée en vigueur du futur PEB et première mise en œuvre de la trajectoire RNP-AR), **2033** pour le moyen terme (montée en puissance des avions plus silencieux et généralisation de la trajectoire RNP-AR) et **2040** pour le long terme (prise en compte des évolutions technologiques et structurelles du secteur aérien).

Les prévisions de trafic

Les prévisions de trafic anticipent une hausse modérée du nombre de mouvements : **56 129** en 2027, **61 232** en 2033 et **65 594** en 2040, des chiffres inférieurs à ceux du porter à connaissance de 2021 grâce, notamment, à des avions plus capacitaires.

L'évolution des flottes

Les appareils de nouvelle génération, tels que les A320neo, A321neo et B737 MAX, affichent des niveaux sonores inférieurs et une meilleure performance environnementale. Leur part dans la flotte totale est estimée à **43 % en 2027, 66 % en 2033 et 90 % en 2040** pour les A320neo et les A321neo, et à **38 %, 61 % et 85 %** respectivement pour les B737 max.

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

La répartition des atterrissages évoluera avec la mise en place d'une nouvelle trajectoire d'atterrissage par le nord, la trajectoire RNP-AR. Elle favorisera progressivement un équilibre entre les atterrissages face au nord (QFU03) et face au sud (QFU21). En 2024, 67 % des atterrissages se font face au nord, mais la tendance devrait se rapprocher d'un équilibre à 50/50 à l'horizon 2040. Ces projections demeurent toutefois sensibles aux conditions météorologiques et à l'évolution des vents dominants dans le contexte du changement climatique.

4 - Des informations relatives à la trajectoire RNP-AR avaient été publiées à l'occasion de la réunion du comité d'aéroport du 10 juillet 2025. Pour plus de renseignements : https://www.reamenagement-nantes-atlantique.fr/informer/les-actualites/reunion-du-comite-daeroport-du-10-juillet-2025-0

5 - Il est à noter que ces hypothèses seront consolidées en vue de la réalisation du projet de PEB et pourront donc évoluer.

3. LE CALENDRIER DE LA RÉVISION

La procédure d'élaboration et de révision du PEB est fixée par les articles L. 112-6 et suivants du Code de l'urbanisme.

Ils prévoient notamment que le PEB est établi par le préfet territorialement compétent après consultation des communes intéressées, de la CCE et de l'ACNUSA pour certains aérodromes[6], puis après enquête publique. Le PEB est également soumis à évaluation environnementale.

L'approbation et la publication sont envisagées pour 2027.

Élaboration du PEB

- **Décision du préfet de réviser le PEB** – saisine CNDP 21 mars 2025
- **Concertation préalable** – 23 juin au 25 septembre 2025
- **Réalisation de l'avant-projet du PEB**
- **Avis de la CCE sur la valeur des limites des zones B et C** – 26 novembre 2025
- **Élaboration du projet de PEB et rédaction du rapport environnemental**
- **Décision formelle d'élaborer 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)** – Premier semestre 2027

6 - Il s'agit des aérodromes relevant du champ de l'article L. 6360-1 du code des transports.

C. LES MODALITÉS DE LA CONCERTATION PRÉALABLE

1. PRÉAMBULE

1.1 LE CONTEXTE DE LA CONCERTATION PRÉALABLE RELATIVE AU PEB

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 continue engagée depuis 2019 sous l'égide de la CNDP**. Depuis six ans, les habitants et les acteurs du territoire peuvent suivre l'avancement de ce projet, poser des questions, émettre des avis et des propositions et s'exprimer sur les conséquences de ce réaménagement, y compris en matière de bruit. 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, pour la CNDP et pour les collectivités territoriales.

Dans sa décision du 7 mai 2025, la CNDP a ainsi considéré qu'il était opportun d'établir **une articulation entre le projet de PEB et le projet de réaménagement de l'aéroport de Nantes-Atlantique**. La CNDP a donc désigné Mme Brigitte FARGEVIEILLE et de Mme Sylvie HAUDEBOURG, garantes de la concertation continue en cours sur le réaménagement de l'aéroport, pour la concertation préalable sur le PEB.

D'autres temps de dialogue liés à l'aéroport se sont déroulés récemment, multipliant les sollicitations du public :

- la consultation numérique du public sur le cahier des charges de la concession du 9 au 30 septembre 2024, menée dans le cadre de la concertation continue du projet de réaménagement ;
- la consultation sur la révision du plan de prévention du bruit dans l'environnement (PPBE) de Nantes-Atlantique, du 31 janvier au 31 mars 2025[7] ;
- les cinq forums d'information à Saint-Aignan de Grand Lieu, Rezé, Bouguenais, Nantes, La Chevrolière, entre février et avril 2025, menés dans le cadre de la concertation continue du projet de réaménagement ;
- la concertation préalable au projet de halte ferroviaire secteur aéroport, du 5 mai au 15 juin 2025[8].

1.2 UNE DÉMARCHE DE DIALOGUE PRÉALABLE À LA CONCERTATION

Afin de préparer au mieux la concertation préalable, la DGAC a mené, **entre fin avril et mi-mai 2025, une série d'entretiens avec les collectivités**. L'objectif de ces entretiens était de préparer la concertation en anticipant les potentiels points bloquants ou pouvant susciter des interrogations sur le projet, mais également de recueillir leurs attentes concernant la concertation à venir.

La révision du PEB a également été **évoquée au comité d'aéroport** lors des séances du 21 mars et du 10 juillet 2025.

7 - Retrouver la synthèse sur https://www.reamenagement-nantes-atlantique.fr/informer/les-actualites/synthese-consultation-du-public-ppbe-2025-2029

8 - Plus d'informations sur https://www.concertation-halte-nantes-atlantique.fr/

1.3 LES DATES ET LES OBJECTIFS DE LA CONCERTATION

La concertation préalable s'est déroulée en deux phases : **du 23 juin au 15 juillet, puis du 15 août au 25 septembre 2025 inclus**. La première phase de la concertation, du 23 juin au 15 juillet a principalement porté sur la présentation du projet et la collecte des premières observations et questionnements du public. La seconde phase, à partir du 15 août, a permis d'approfondir le dialogue autour de certaines hypothèses de la révision du PEB et de la méthode de modélisation des cartes.

Pour tenir compte de la période des congés estivaux, l'organisation de rencontres a été interrompue entre mi-juillet et mi-août. L'information a été maintenue sur le site internet dédié et en mairies où une exposition est restée accessible tout l'été.

Le PEB mis en concertation concerne **une diversité de parties prenantes** : les habitants du territoire, les riverains de l'aéroport, les acteurs institutionnels, les associations, ou encore les acteurs économiques, qu'ils soient situés à proximité de l'aéroport, ou par leurs activités. Différentes modalités d'échange ont ainsi été mises en place pour permettre à tous de donner son avis.

La concertation avait pour principaux objectifs de :

- **fournir l'information** nécessaire à la bonne compréhension de la révision ;
- **répondre aux interrogations** et aux attentes du public ;
- **recueillir les avis, les observations et les propositions** du public en amont de l'élaboration de l'avant-projet de PEB et de la consultation des parties prenantes prévue par la réglementation.

2. LE DISPOSITIF D'INFORMATION

Afin de donner au public l'ensemble des clés de compréhension sur le projet, plusieurs outils d'information ont été conçus et diffusés. Conscients du niveau élevé de technicité de l'objet de la concertation, le maître d'ouvrage, ses partenaires et son assistant à maîtrise d'ouvrage ont cherché à créer des outils pédagogiques, compréhensibles par tous, et à diversifier les modes de diffusion pour toucher un public le plus large possible.

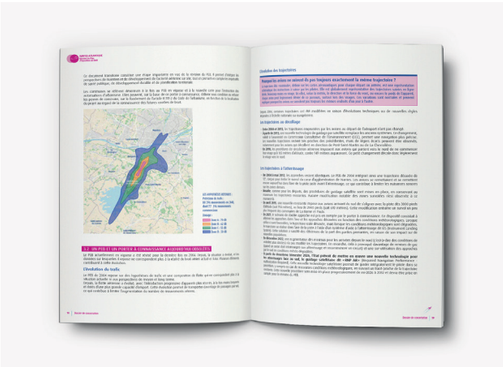
2.1 L'INFORMATION SUR LE PROJET

2.1.1. Le dossier de concertation

Un dossier de concertation a été rédigé afin d'expliquer plus en détail ce qu'est un PEB, le contexte et les enjeux de sa révision, ainsi que les modalités de la concertation et ses suites.

Imprimé en 500 exemplaires, il a été **mis à disposition du public** :

- en Préfecture et dans les mairies de Bouguenais, Bouaye, La Chevrolière, Nantes, Pont-Saint-Martin, Rezé, Saint-Aignan de Grand Lieu, Saint-Philbert-de-Grand-Lieu avec les autres outils d'information (voir ci-après) ;
- à l'occasion des différents temps participatifs (les trois rencontres de proximité et la table ronde en présentiel) ;
- sur le site Internet de la concertation.



2.1.2. Deux affiches et une exposition

Une affiche d'annonce légale et une affiche de mobilisation ont été créées pour informer le public de la tenue de la concertation, et synthétiser les informations sur le projet de révision et la concertation. Elles ont été affichées dans les différents lieux de concertation : en Préfecture de la Loire-Atlantique et en mairies de Bouguenais, Bouaye, La Chevrolière, Nantes, Pont-Saint-Martin, Rezé, Saint-Aignan de Grand Lieu, Saint-Philbert-de-Grand-Lieu.

Une exposition, composée de deux panneaux (format kakémonos), a également été déployée dans ces mêmes mairies et lors des différents temps participatifs : les permanences d'information et la table ronde du 11 septembre à Rezé. Un panneau résumait le projet de révision du PEB et le second portait sur la concertation et ses modalités.

Permanence de Pont-Saint-Martin le 26 juin 2025

2.1.3. Une rubrique dédiée sur le site internet du réaménagement de l'aéroport

À partir du 6 juin 2025, le site internet du réaménagement de l'aéroport a accueilli une rubrique dédiée à la concertation sur le PEB : https://www.reamenagement-nantes-atlantique.fr/concertation-peb/

Cette nouvelle rubrique a pour objectif de :

- présenter le PEB, les raisons et les modalités de sa révision ;
- préciser le déroulement de la concertation, à travers le calendrier des temps participatifs proposés au public ;
- diffuser les présentations et comptes rendus des réunions publiques ainsi que la retransmission vidéo du webinaire de lancement (24 juin).

Un espace d'expression était également ouvert aux internautes pour y déposer leur avis :

- pour le grand public en complétant un formulaire de contribution ;
- pour les institutionnels et les associations en déposant un cahier d'acteur sous forme d'avis, de délibération, de motion ou de proposition.

Entre le 24 juin et le 25 septembre 2025, le site internet a reçu **7 200 visiteurs uniques**. La page « Participer en ligne » de la rubrique dédiée à la concertation sur le PEB est la plus fréquentée avec 3 070 vues. 33 personnes ont déposé une contribution via le formulaire. 15 contributions d'acteurs ont été déposées.

2.2 UN DISPOSITIF D'ANNONCE ÉLARGI

2.2.1. Campagne presse

Des parutions dans la presse ont été réalisées en deux vagues. La première, en juin, assurait **la publication de l'annonce légale** annonçant l'ouverture de la concertation et présentait le dispositif de concertation. La seconde, en septembre, consistait en un encart d'un quart de page présentant **les temps de rencontre et d'échange avec le public**, tout en invitant à consulter le site internet du projet. Ces annonces, publiées dans Ouest-France et Presse Océan, ont permis un large ciblage régional :

- Ouest France – 6 juin 2025 – Annonce de la concertation
- Presse Océan – 6 juin 2025 – Annonce de la concertation
- Ouest France – 7 juin 2025 – Annonce légale de la concertation
- Presse Océan – 7 juin 2025 – Annonce légale de la concertation
- Ouest France, Nantes Métropole – 2 septembre 2025 – Annonce des tables-rondes
- Ouest France, Sud-Loire – 2 septembre 2025 – Annonce des tables-rondes
- Presse Océan – 2 septembre 2025 – Annonce des tables-rondes

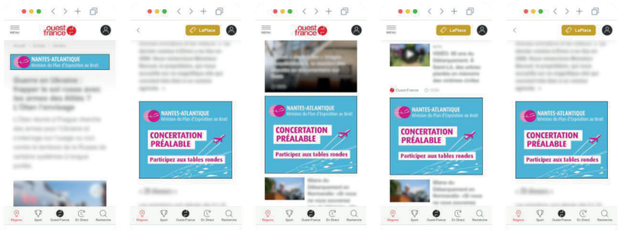
Parution dans Ouest France le 6 juin 2025 pour annoncer la concertation

Parution presse Ouest France le 7 juin 2025 pour l'annonce légale de la concertation

Parution dans Ouest France le 2 septembre 2025 pour annoncer les tables rondes

Des bannières sur le site d'Ouest France ont permis de compléter le lancement du dispositif et les annonces de chaque événement :

- lancement de la concertation : 199 425 visiteurs uniques entre le 7 et le 11 juin 2025 ;
- webinaire de lancement : 385 059 visiteurs uniques du 20 juin au 24 juin 2025 ;
- les deux tables-rondes : 233 585 visiteurs uniques du 2 au 12 septembre.



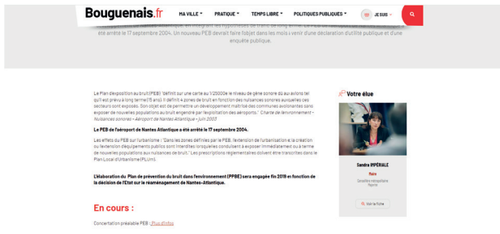
Vue des bannières concernant les tables rondes depuis un mobile

2.2.2. Envois et mailing aux institutionnels

Deux kits de communication ont été transmis à Nantes Métropole ainsi qu'aux communes situées à proximité de l'aéroport afin de réaliser un relai d'information (Bouaye, Bouguenais, La Chevrolière, Pont-Saint-Martin, Rezé, Saint-Aignan-de-Grand-Lieu et Saint-Philbert-de-Grand-Lieu).

Le premier kit, envoyé le 24 juin, comprenait l'ensemble des supports d'information nécessaires à la diffusion locale : affiche légale, affiche du projet, kakémonos, dossier de concertation, ainsi que des visuels et textes destinés aux sites internet et aux réseaux sociaux.

Le second kit, transmis le 2 septembre, informait de la relance de la concertation à la suite de la pause estivale et proposait des visuels pour annoncer les événements de la concertation adaptés aux sites internet et réseaux sociaux. Plusieurs collectivités ont relayé l'information sur leurs supports de communication institutionnels ou leurs réseaux sociaux, contribuant ainsi à la visibilité du dispositif de concertation auprès de leurs habitants.



Site internet de la Mairie de Bouguenais

Site internet de la Mairie de Saint-Aignan de Grand Lieu

Instagram de la Ville de Rezé

Facebook de la ville de Saint-Philbert-de-Grand-Lieu

3. LE DISPOSITIF DE CONCERTATION

Plusieurs modalités de participation du public ont été mises en place, permettant à chacun de donner son avis sur le projet ou de poser des questions :

- des rencontres ;
- des moyens de participation en continu, disponibles tout au long de la concertation.

3.1 LES RENCONTRES AVEC LE PUBLIC

3.1.1. Le webinaire de lancement

La réunion de lancement a été organisée en visioconférence, le 24 juin 2025, de 18 h 30 à 20 h et a réuni 32 personnes.

Après un temps de présentation du projet de révision par la DGAC, les participants ont pu poser leurs questions et partager leurs avis sur le projet. Les participants avaient également la possibilité d'interagir via l'outil numérique sli.do.

L'enregistrement de la réunion est accessible sur Dailymotion. Un Compte rendu synthétisant la présentation de la maîtrise d'ouvrage et les temps d'échanges est publié sur la page internet du projet, dans la rubrique Documentation.

3.1.2. Les tables rondes

Organisées sur proposition des garantes de la Commission nationale du débat public (CNDP), les tables-rondes avaient pour objectif d'organiser **un débat approfondi sur un objet de la concertation** en confrontant les points de vue de divers acteurs de l'aérien et des habitants du territoire. Compte tenu du caractère technique du PEB, ces rencontres visaient également à apporter des éclairages pédagogiques sur ses principes et ses enjeux. Ces rencontres, ouvertes à tous, combinaient un temps d'échange entre les intervenants autour de grandes questions thématiques, suivi d'un temps de dialogue avec le public.

Chaque table ronde a fait l'objet d'un Compte rendu reprenant les principaux éléments de présentation de la maîtrise d'ouvrage et les échanges avec la salle. Ces documents ont été publiés sur le site Internet du projet, dans la rubrique Documentation.

Table ronde « Les prévisions de trafic et les évolutions de la flotte », Rezé

Cette table ronde s'est tenue le 9 septembre 2025 de 18 h 30 à 20 h 45, dans la salle sportive métropolitaine de Rezé et a réuni 33 participants.

Cette rencontre visait à préciser deux des hypothèses du PEB. Concernant les prévisions de trafic, les échanges ont porté sur les constats relatifs au trafic actuel de l'aéroport, les critères retenus pour établir les projections, ainsi que sur les enjeux de sobriété et de lutte contre le réchauffement climatique. S'agissant de l'évolution des flottes aériennes, les discussions ont abordé les perspectives de renouvellement des appareils, les freins et leviers identifiés par les acteurs, ainsi que les liens entre ces évolutions technologiques, la nouvelle trajectoire d'atterrissage par le nord et la réduction du bruit aérien.

Pendant la table ronde, les intervenants étaient :

- Benjamin Airaud, Chef de mission aéroport Nantes-Atlantique, Direction générale de l'aviation civile (DGAC) ;
- Jérôme du Boucher, Responsable aviation France, Transport et environnement ;
- Adrien Deschamps, Chef de la mission du réaménagement de l'aéroport de Nantes-Atlantique, DGAC ;
- François Decarreau, Sustainability Manager, Noise pollution and Air quality, Groupe Air France KLM ;
- Thierry Laurent, Chef du bureau de la Prévision, de la Prospective et Veille Stratégique, DGAC ;
- Romain Schultz, Responsable délégué Économie et Transition Écologique, Fédération Nationale de l'Aviation et de ses Métiers (FNAM).

Table ronde « Les prévisions de trafic et les évolutions de la flotte » à Rezé, le 9 septembre

Table ronde « La prise en compte du bruit aérien », en visio

Cette table ronde s'est tenue le 17 septembre 2025, de 18 h 30 à 20 h 30. Initialement prévue en présentiel à Nantes, elle a finalement été organisée en ligne en raison d'une journée nationale de mobilisation impactant les transports, et empêchant certains intervenants d'être présents physiquement. Destiné en priorité au grand public et accessible à tous avec inscription recommandée, cet événement a réuni une quarantaine de participants.

Les échanges ont porté dans un premier temps sur la définition du bruit aérien, ses origines, sa mesure et sa modélisation, avant de s'ouvrir à un premier temps d'échanges avec le public. La discussion s'est ensuite poursuivie autour des moyens de prévention du bruit aérien, suivie d'un second temps de dialogue avec les participants.

Pendant la table ronde, les intervenants étaient :

- Benjamin Airaud, Chef de la mission aéroport Nantes-Atlantique, DGAC ;
- Yves-Olivier Lenormand, Responsable Relations Institutionnelles Airbus Atlantic & Délégué Régional Airbus Développement en Pays de la Loire, Airbus ;
- Julien Lepoutre, Chef de la subdivision « Études, Analyse, Modélisation Acoustique », DGAC ;
- François Decarreau, Sustainability Manager, Noise pollution and Air quality, Groupe Air France KLM ;
- Nicolas Jurdy, Chef de mission aéroport Nantes-Atlantique et grands dossiers Nantes Métropole, Direction Départementale des Territoires et de la Mer (DDTM) ;
- Olivier Weiss, Chef du bureau de l'environnement sonore et des impacts territoriaux, DGAC.

Le Compte rendu de cette table ronde a été agrémenté d'une série de réponses aux questions qui n'avaient pu être traitées en direct par manque de temps.

Table ronde « La prise en compte du bruit aérien » du 17 septembre

3.1.3. Les permanences

Trois permanences avec les riverains ont été organisées en juin et début septembre dans trois communes situées à proximité de l'aéroport. Ces temps ont permis d'aller à la rencontre des habitants pour présenter la démarche de révision du PEB et recueillir leurs questions et observations.

Commune /salle	Date/horaire	Durée	Nombre de participants
Pont-Saint Martin (Médiathèque, Le 3ème lieu)	Jeudi 26 juin, de 17h à 20h	3 heures	12
Bouguenais (Mairie Annexe Marcet)	Lundi 30 juin, de 17h à 20h	3 heures	18
Saint-Aignan de Grand Lieu (Mairie)	Mercredi 3 septembre, de 17h à 20h	3 heures	3

Les rencontres étaient animées par une équipe mixte composée de représentants de la Préfecture de la Loire-Atlantique, de la DDTM, de la DGAC, de l'assistant à maîtrise d'ouvrage communication/concertation stratéact, ainsi que des représentants des communes concernées, dont notamment des représentants des services urbanismes. Les garantes de la concertation étaient également présentes.

L'espace d'information comprenait une exposition dédiée à la révision du PEB. Un panneau résumait le projet de révision du PEB, un deuxième portait sur la concertation et ses modalités, le troisième panneau présentait le panorama du trafic à l'aéroport de Nantes-Atlantique. En complément, deux affiches, au format A0, illustraient le zonage du PEB de 2004 et le porter à connaissance de 2021 ainsi que des impressions au format A3 des trajectoires observées des avions lors des journées caractéristiques de l'année 2024. Des exemplaires du dossier de concertation étaient mis à disposition du public.

Les discussions ont principalement porté sur l'opportunité de la révision, les hypothèses de la révision, les impacts de la révision du PEB sur la planification urbaine, les modalités de la concertation et la prise en compte des avis exprimés. Elles ont également permis d'aborder plus largement les questions relatives aux nuisances sonores, aux trajectoires aériennes autour de la plateforme mais aussi le projet de réaménagement de l'aéroport.

Permanence à Pont-Saint-Martin, le 26 juin

Permanence de Bouguenais, le 30 juin

Permanence de Saint-Aignan de Grand Lieu, le 3 septembre

3.2 UNE RENCONTRE AVEC LES ASSOCIATIONS

Une réunion dédiée aux associations s'est tenue le 8 septembre à Nantes, rassemblant une vingtaine de participants issus de douze associations, ainsi que des représentants des communes riveraines.

En présence du service technique de l'aviation civile, elle avait pour objectif de présenter la méthode utilisée pour la modélisation du bruit. Cette présentation a permis d'expliquer plus en détail la modélisation et ses trois piliers : les données du scénario, le logiciel IMPACT et la méthode de calcul dite « de segmentation ». Les hypothèses envisagées pour la révision du PEB ont également été abordées.

Les échanges nourris ont principalement porté sur le rôle et les paramètres de la modélisation, ainsi que, plus largement, sur les hypothèses de révision et les modalités de la concertation.

Réunion dédiée aux associations, le 8 septembre

3.3 LES MODALITÉS COMPLÉMENTAIRES POUR DONNER SON AVIS

3.3.1. Espace participatif en ligne

Sur le site Internet du projet, un formulaire dédié était disponible pour les personnes souhaitant participer en ligne. La page du formulaire permettait également de consulter les questions et commentaires des autres internautes. 33 avis ont ainsi été déposés en ligne. Ces avis sont publiés et accessibles sur la page Internet du projet.

3.3.2. Contributions d'acteurs

Les acteurs associatifs ou institutionnels avaient également la possibilité de rédiger une contribution ou une délibération leur permettant ainsi de transmettre au maître d'ouvrage un avis argumenté et étayé sur le projet.

Au total, 15 acteurs ont déposé une contribution pendant la période de concertation :

- Ailes pour l'Ouest ;
- Association Trentemoult Villages ;
- Atelier citoyen ;
- CESER Pays de la Loire ;
- COCETA ;
- COLTRAN ;
- Comité régional CGT Pays de la Loire ;
- Commune de Bouguenais ;
- Commune de Pont-Saint-Martin ;
- Commune de Rezé ;
- Commune de Saint-Aignan de Grand Lieu ;
- Département de la Loire-Atlantique ;
- MEDEF Pays de la Loire et MEDEF Loire-Atlantique ;
- Nantes Métropole ;
- Vivre Ensemble à Saint-Aignan de Grand Lieu.

Ces contributions sont publiées et accessibles sur la page Internet du projet, dans la sous-rubrique « Les cahiers d'acteurs ».

3.3.3. Registre en Préfecture

Un registre papier était également mis à la disposition du public en Préfecture de la Loire-Atlantique. Il permettait aux personnes venant se renseigner sur place de laisser un avis sur le projet. Le registre était accompagné d'exemplaires du dossier de concertation et d'une exposition sur le projet. **Aucune contribution n'a été déposée sur le registre en Préfecture.**

D. ANALYSE DES AVIS

1. PRÉAMBULE : PRINCIPES MÉTHODOLOGIQUES

Dans la perspective de l'élaboration du bilan du maître d'ouvrage, toutes les contributions « officielles », émises pendant la durée légale de la concertation, ont été lues et analysées. Le présent document prend donc en compte l'ensemble des contributions exprimées et consignées via l'espace de contribution sur le site internet, dans le registre à disposition en Préfecture, via les cahiers d'acteurs ainsi que les contributions émises et retranscrites dans les comptes rendus du webinaire et des tables-rondes.

Les principes méthodologiques d'analyse des contributions sont les suivants :

- les contributions déposées sur le site dédié ont été récupérées dans leur intégralité et étudiées. Les avis et questions formulées lors des rencontres de la concertation en présentiel ont également été intégrées dans l'analyse.
- une contribution peut exprimer un avis sur plusieurs thématiques et différentes mesures prévues par le plan. Dans le cadre du travail d'analyse, ces contributions ont été découpées en plusieurs « expressions ». Ainsi, l'analyse quantitative repose sur le nombre total d'expressions du public sur chacune des thématiques.

Dans un souci de lisibilité, tous les verbatims n'apparaissent pas dans l'analyse qualitative. Les verbatims et les contributions mis en avant ont été jugés particulièrement représentatifs.

2. BILAN QUANTITATIF DE LA PARTICIPATION

2.1 CHIFFRES DE LA PARTICIPATION

Canaux de participation	Nombre de contributions
Site internet	33
Webinaire de lancement	29
Réunion avec les associations	29
Table ronde du 9 septembre	20
Table ronde du 17 septembre	57
Registre en Préfecture	0
TOTAL	**168**

En tout 168 contributions ont été recensées sur les canaux de participation. Les contributions émises lors de la table ronde du 17 septembre, à l'oral ou via la plateforme de questions-réponses en ligne représentent la majorité des avis exprimés (34 %). L'espace participatif du site internet est le second canal de participation le plus utilisé par les participants (20 %). Suivent ensuite le webinaire (17 %), la réunion avec les associations (17 %) et la table ronde du 9 septembre (12 %). Le registre en Préfecture n'a généré aucun avis.

Parmi ces contributions, 132 sont des avis et 36 des questions.

Les 15 cahiers d'acteurs ne sont pas compris dans ces chiffres et ont fait l'objet d'un traitement spécifique. Ils sont annexés au bilan.

2.2 PROFIL GÉOGRAPHIQUE DES PARTICIPANTS

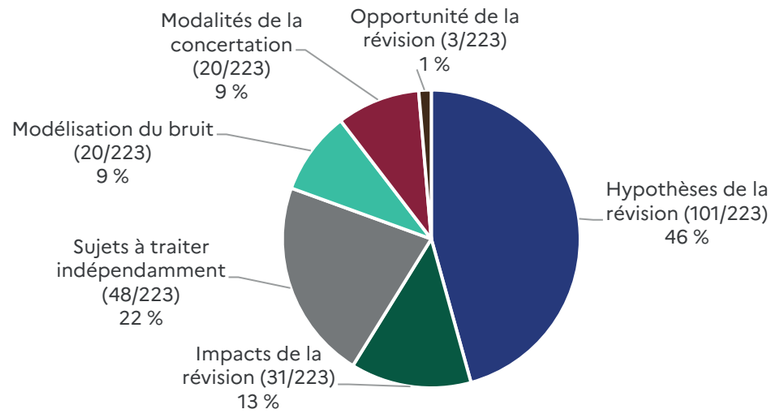
Les données récoltées lors des inscriptions ou du dépôt de contributions en ligne ont permis d'identifier l'origine géographique des participants :

- 48 contributions ont été émises par des participants issus des communes à proximité de l'aéroport. Les personnes qui ont précisé leur origine géographique proviennent notamment de Bouaye (1), Bouguenais (9), La Chevrolière (1), Nantes (9), Rezé (20), Saint-Aignan de Grand Lieu (7), Saint-Philbert-de-Grand-Lieu (1) ;
- 4 contributions ont été émises par des participants du département de la Loire-Atlantique : Carquefou (3), La Haye-Fouassière (1), témoignant d'un impact plus limité à l'échelle nationale ;
- N.B. : les autres contributeurs n'ont pas indiqué leur origine géographique.

Cette répartition géographique démontre que le projet suscite un intérêt majoritairement local, en adéquation avec le public visé par la démarche de concertation.

2.3 THÉMATIQUES DES AVIS EXPRIMÉS

Graphique 1 - Répartition des expressions du public en fonction des thématiques (sur un total de 223 expressions)



Comme indiqué dans le préambule, certaines contributions ont abordé plusieurs thématiques. Ainsi, les 168 contributions recensent finalement **223 expressions**. Ces expressions ont été classées en fonction du type de commentaires pour faire l'objet de la présente restitution.

La majeure partie des expressions porte sur les hypothèses de la révision (46 %), suivis des sujets connexes, non compris dans le périmètre de la concertation stricto sensu (22 %). Les impacts représentent 13 % des expressions récoltées. Elles sont suivies par les contributions portant sur les modalités de la concertation (9 %) ainsi que la modélisation du bruit (9 %) et enfin par les expressions sur l'opportunité du projet (1 %).

3. BILAN QUALITATIF DE LA PARTICIPATION

3.1 L'OPPORTUNITÉ DE LA RÉVISION

L'opportunité de la révision du PEB n'a pas été remise en question par les participants à la concertation préalable.

Seules trois expressions y font référence, sous la forme de questions portant sur les motifs de la révision, sa portée temporelle et ses modalités d'application.

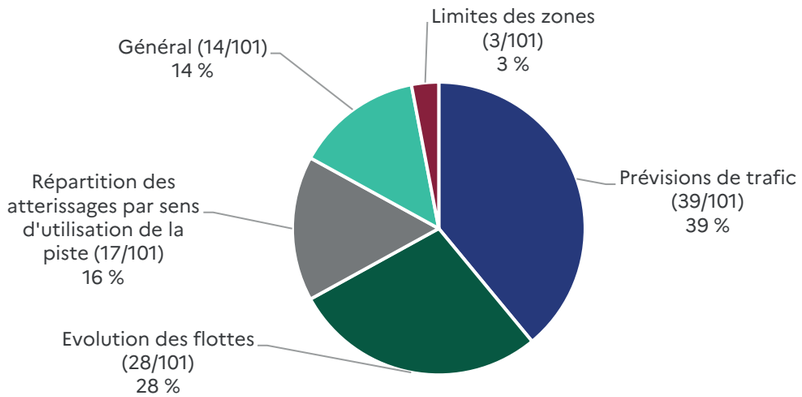
Le CESER Pays de la Loire précise qu'il soulignait, dès 2019 *« l'obsolescence du PEB (Plan d'exposition au bruit). Il se félicite donc de sa revoyure actuelle, même s'il souligne son caractère tardif. »*

3.2 LES HYPOTHÈSES DE LA RÉVISION

Parmi les 101 expressions sur les hypothèses de la révision, 39 % concernent les prévisions de trafic, 28 % l'évolution des flottes, 16 % la répartition des atterrissages par sens d'utilisation de la piste et 3 % les limites des zones du PEB. 14 % sont des expressions qui se prononcent de manière transversale sur les hypothèses.

Aucune contribution ne concerne le choix des échéances des cartes du PEB.

Graphique 2 - Répartition des expressions du public sur les hypothèses de la révision (sur un total de 101 expressions)



3.2.1 Général

14 expressions portent un discours général sur les hypothèses de la révision, sans faire de précision sur l'une d'entre elles en particulier. Elles font apparaître **une remise en cause des hypothèses par une partie du public**.

Les hypothèses sont d'abord jugées *« optimistes »* ou *« orientées »*, trop favorables *« au maintien et au développement du trafic de l'aéroport actuel »*. Elles reposeraient *« sur des choix techniques »* minimisant la prise en compte de la santé des riverains. Plusieurs participants déplorent **un manque de sincérité de la DGAC** dans l'élaboration des hypothèses de la révision. Le service de l'État est notamment critiqué pour son *« revirement »*, en 2018, du projet de transfert de l'aéroport à Notre-Dame-des-Landes, ainsi que pour sa position concernant la trajectoire d'atterrissage par le nord. Certains intervenants estiment que la DGAC défendrait avant tout des intérêts financiers ou personnels. En outre, les hypothèses du PEB seraient *« les mêmes hypothèses que le PPBE »*, document auquel plusieurs élus et associations se sont opposés.

Pour remédier à ce manque de confiance, **plusieurs propositions ont émergé** :

- une personne demande à la Préfecture et à la DGAC de ***« s'engager »* sur les prévisions inscrites dans le PEB ;**
- plusieurs participants demandent **la production de cartographies différenciées selon les hypothèses hautes et basses**, estimant qu'avec les progrès informatiques depuis 2004, il serait désormais possible de réaliser un nombre plus important de simulations pour mieux illustrer la variabilité des scénarios ;
- quelques contributeurs souhaitent que **le rapport sénatorial d'information sur les nuisances sonores causées par les transports** du 25 juin 2025 soit suivi : renforcement du couvre-feu, mise en cohérence des seuils réglementaires de niveaux de bruit des transports par référence aux seuils de l'OMS…, considérant qu'il apporte des éléments de cadrage essentiels pour objectiver le débat. Ce rapport a ainsi inspiré certaines demandes sur les hypothèses de la révision.

Réponse de la Préfecture de la Loire-Atlantique :

L'objet principal de la concertation préalable concernant la révision du PEB de Nantes-Atlantique était de partager les hypothèses qui seront mobilisées pour l'établissement du futur PEB de manière transparente et éclairée afin qu'un débat ait lieu sur le sujet. La concertation a donc pleinement joué son rôle sur ce sujet au vu des expressions relevées.

Il paraît important de rappeler qu'un PEB a pour but d'assurer un aménagement du territoire en cohérence avec les nuisances engendrées par l'aéroport et le survol des avions au moment de sa révision et à une échéance correspondant au temps long de l'aménagement du territoire (15-20 ans). En conséquence, la révision du PEB doit s'appuyer sur des hypothèses protectrices et réalistes avec la situation actuelle et à venir, telles qu'elles peuvent être raisonnablement prévues à date avec les données et outils à disposition de l'État. La Préfecture prend bien en note les interrogations sur la fiabilité de certaines hypothèses, elle veillera à les consolider, en lien avec la DGAC, dans leurs définitions et justifications d'ici l'élaboration du projet de PEB.

D'autre part, en réaction aux remarques sur la cohérence avec le PPBE, on peut rappeler qu'il a fait l'objet de deux présentations et d'une demande d'avis en commission consultative de l'environnement (CCE). Il est justement important que les hypothèses utilisées pour l'élaboration du PEB soient concordantes avec celles qui ont pu être mobilisées lors de la révision du PPBE, et notamment les cartes stratégiques de bruit (CSB), afin d'assurer une cohérence dans la prise en compte des nuisances sonores. Cependant, des différences entre les documents peuvent apparaître du fait de l'évolution dans le temps des hypothèses sous tendant l'élaboration des cartes.

Concernant la demande « d'engagement » sur la validité dans le temps des hypothèses de trafic mobilisées, la Préfecture s'assurera, en lien avec la DGAC, une fois le PEB validé, que les hypothèses utilisées restent valables. En cas de divergence dans l'avenir, une nouvelle révision du PEB pourrait alors être envisagée, les textes prévoyant un examen de la pertinence des prévisions tous les cinq ans au moins, en association avec la CCE de l'aéroport.

Enfin, la Préfecture prend note des demandes de cartographies différenciées permettant de tester la sensibilité des différentes hypothèses. Un travail sera mené avec la DGAC et fera l'objet d'échanges avec les parties prenantes lors de l'élaboration du projet de PEB.

3.2.3. Les valeurs limites des zones du PEB

Trois participants ont émis le souhait de **définir des limites de zones de bruit les plus protectrices possibles**, notamment pour prendre en compte *« la santé humaine »*. Une contributrice demande ainsi s'il est possible *« d'étendre la zone D »* au-delà de la valeur définie réglementairement. Un autre estime qu'il *« est impératif de retenir en journée les indices les plus protecteurs de 62 dB en zone B et de 55 dB en zone C »*.

La ville de Pont-Saint-Martin et la ville de Saint-Aignan de Grand Lieu demandent de retenir les indices les plus protecteurs pour les zones B et C, et d'aller *« au-delà de la réglementation pour retenir la valeur L_{den} 45 en limite externe de la zone D »*, conformément aux *« recommandations de l'OMS »*.

Réponse de la Préfecture de la Loire-Atlantique :

La concertation montre qu'il y a consensus à choisir les limites les plus basses pour les zones B et C afin de définir un PEB le plus protecteur possible. La Préfecture prend bonne note de cette contribution. Le choix des limites sera fait après avoir entendu l'avis de la commission consultative de l'environnement (CCE), qui sera rendu le 26 novembre.

Concernant la demande de retenir la valeur L_{den} 45 comme limite basse de la zone D, la Préfecture rappelle que la réglementation actuelle fixe la valeur de L_{den} 50, et qu'il n'est pas possible d'y déroger.

3.2.3. Les prévisions de trafic aérien

39 contributions évoquent les prévisions de trafic aérien.

Plusieurs contributeurs expriment des doutes sur la fiabilité des prévisions de trafic. Certains estiment qu'**elles sont sous-estimées**. Ils considèrent tout d'abord qu'elles ne tiennent pas suffisamment compte de l'augmentation de la population dans les régions Pays de la Loire et Bretagne ; selon l'un d'eux, la forte croissance démographique, comparée à d'autres territoires, pourrait conduire à une fréquentation atteignant *« 15 millions de passagers dans 15 ans »*. D'autres comparent les hypothèses actuelles à celles présentées dans le porter à connaissance de 2021 : *« 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 ». Un participant estime que les estimations pour 2040 « *ne paraissent envisageables qu'à condition de continuer à accroître l'emport des avions* ». Enfin, un contributeur estime que la part de population utilisant l'aéroport a été fixée trop bas et suggère de relever l'estimation « *de 5 % à 30 %* ».

Au contraire, certains participants estiment que **des facteurs pourraient contribuer à limiter la croissance du trafic aérien** : l'augmentation de la capacité d'emport des avions ou une évolution des comportements conduisant à une moindre utilisation de l'avion.

Des acteurs souhaitent que la méthode d'élaboration des prévisions de trafic soit approfondie :

- **L'association Les Ailes pour l'Ouest *« appelle l'État à préciser les volumes de passagers attendus afin de l'apprécier au regard du nombre de mouvements »*, car ce volume, essentiel pour dimensionner l'aéroport et ses accès, pourrait atteindre environ 10 millions de passagers en 2040.**
- **La ville de Saint-Aignan de Grand Lieu demande que les hypothèses de trafic soient précisées *« par période et tranches horaires (jour, soirée, nuit) avec les informations des indicateurs de puissance acoustiques ou EPNdB des aéronefs envisagés »*.**
- **L'association COCETA demande l'élaboration de *« cartes complémentaires prenant pour hypothèse un nombre de mouvements compris entre 80 000 et 110 000 mouvements, correspondant à 11,4 et 15 millions de passagers »*.**

Plusieurs participants s'inquiètent d'une augmentation du trafic pour leur qualité de vie et l'impact environnemental. Un participant se demande pourquoi le PEB « *s'adapte à l'augmentation du trafic, alors que la "logique écologique" suggère de le diminuer* ». Plusieurs contributeurs indiquent que les prévisions de trafic, supérieures à 65 000 mouvements en 2040, « *ne sont clairement pas compatibles avec la protection des riverains* ». Ils soulignent que la situation actuelle est déjà « *difficilement vivable* », même dans des zones « *non exposées* » du PEB, et considèrent « *inconscient d'augmenter le trafic aérien dans une telle situation* ».

De nombreux participants expriment des souhaits de régulation du trafic à travers plusieurs moyens. Tout d'abord, plusieurs contributeurs soulignent la nécessité de limiter le nombre de vols. Il est proposé de fixer un seuil maximal à 56 000 mouvements par an, certains suggérant même un plafond à 50 000, afin de tenir compte de la position de l'aéroport en zone urbaine dense et de la gêne causée aux riverains. Pour atteindre ces niveaux de trafic, il est proposé de transférer une partie du trafic vers d'autres aéroports régionaux, tels que Saint-Nazaire ou La Roche-sur-Yon, de limiter le nombre de destinations (interdiction des destinations accessibles en train) ou encore d'augmenter le prix des billets.

Pour le MEDEF Pays de la Loire et le MEDEF Loire-Atlantique *« un plafonnement des vols serait [...] catastrophique : il ferait fuir les compagnies mais aussi les investisseurs alors même que le nouveau contrat de concession n'a pas encore été signé ! »*.

Pour l'association Vivre Ensemble à Saint-Aignan, *« le trafic doit être régulé sur Nantes-Atlantique qui ne devra jamais remplacer le projet régional de développement aéroportuaire prévu à Notre-Dame-des-Landes. Les postes avions devront être limités et les capacités d'accueils de l'aérogare ne devront pas pouvoir répondre à plus de 56 000 mouvements annuels »*.

Les participants insistent également sur la protection du sommeil des riverains et demandent **un couvre-feu plus strict** de 22 h à 7 h ou 8 h, avec des amendes « *vraiment dissuasives* » pour les compagnies ne le respectant pas. Une participante précise qu'il serait souhaitable « *d'étendre le couvre-feu dans les périodes où la température est élevée* ». Plusieurs personnes soulignent que les compagnies ne devraient pas pouvoir reprogrammer les vols retardés après 22 h, afin d'éviter des programmations aberrantes et des nuisances nocturnes prolongées.

Le MEDEF Pays de la Loire et le MEDEF Loire-Atlantique, au regard de la démarche d'amélioration du respect du couvre-feu présentée lors du comité de suivi des vols de nuits de Nantes-Atlantique du 12 septembre, *« s'opposent fermement à un élargissement du couvre-feu qui entraînerait le départ des compagnies basées avec toutes ses conséquences sur l'emploi et l'économie »*.

Au contraire, l'association Trentemoult Villages, s'appuyant sur les recommandations du rapport sénatorial sur les nuisances sonores causées par les transports du 25 juin 2025, demande *« d'imposer un couvre-feu de 21 h à 7 h du matin »*.

Enfin, certains demandent **« l'interdiction des avions commerciaux à faible capacité »** afin de limiter le nombre de vol, tout en permettant le transport de nombreux passagers.

L'Atelier Citoyen estime que *« la DGAC a toujours été beaucoup trop prudente en ce domaine »* avec des prévisions en deçà des tendances à long terme.

Réponse de la Préfecture de la Loire-Atlantique :

Les prévisions de trafic aérien sont réalisées par le bureau des prévisions de la Direction Générale de l'Aviation Civile (DGAC). Pour cela, la DGAC s'appuie sur une méthode recommandée par l'Organisation de l'Aviation Civile Internationale (OACI), largement utilisée dans le secteur aérien. Cette méthode repose sur trois principaux facteurs qui influencent l'évolution du trafic :

- la population ;
- le pouvoir d'achat (représenté par le PIB par habitant) ;
- le prix des billets d'avion.

Pour estimer l'évolution future de la population et du pouvoir d'achat, la DGAC utilise les données fournies par Oxford Economics, un cabinet reconnu dans ce domaine. Ces données couvrent la région Pays de la Loire, la France entière, ainsi que le reste du monde. Elles indiquent notamment que la croissance démographique et économique du Grand Ouest devrait être légèrement supérieure à la moyenne nationale.

Concernant les prix des billets d'avion, les prévisions s'appuient sur des modèles développés par la DGAC dans le cadre de l'élaboration de la Stratégie Nationale Bas Carbone. Ces modèles intègrent notamment les politiques de décarbonation mises en place à l'échelle internationale, européenne et nationale, ainsi que les coûts supplémentaires qu'elles impliquent. L'un des principaux facteurs de hausse des prix est l'obligation progressive d'utiliser des carburants d'aviation durables, qui devraient représenter 34 % des carburants utilisés en 2040, avec un coût bien plus élevé que le kérosène classique.

Enfin, la relation entre ces différents facteurs (population, pouvoir d'achat, prix) et le trafic aérien est établie à partir de l'analyse des tendances observées au cours des 30 dernières années. Le lien entre le PIB et le trafic est construit spécifiquement sur l'historique de l'aéroport de Nantes-Atlantique, tandis que le lien entre prix et demande est lui mesuré à l'échelle nationale et considéré uniforme en France.

Ces prévisions sont revues régulièrement afin de pouvoir prendre en compte les éventuels évènements non prévisibles qui peuvent avoir une incidence sur ces prévisions. À titre d'exemple, les prévisions de trafic ont fortement évolué, du fait principalement des évolutions réglementaires européennes et françaises récentes concernant les politiques de décarbonation. La crise Covid, et dans une moindre mesure la guerre en Ukraine, a également eu des incidences sur ces prévisions.

La Préfecture note que les avis exprimés au cours de la concertation montrent une crainte de surestimation ou a contrario de sous-estimation des prévisions de trafic. Le développement du trafic aérien évoqué dans les hypothèses fournies par la DGAC est une approche médiane. Cependant, les prévisions de trafic nécessitant d'être régulièrement revues, la Préfecture s'engage à procéder à une mise à jour des prévisions de trafic en début d'année 2026 afin de les consolider au vu des dernières évolutions constatées et à les partager d'ici l'établissement du projet de PEB.

La Préfecture rappelle que les restrictions d'exploitation, telles que le plafonnement du nombre de vols ou bien l'élargissement du couvre-feu, ne relèvent pas du PEB qui doit se fonder sur le contexte existant et les décisions actées. Celui-ci doit cependant prendre en compte de telles restrictions lorsqu'elles sont mises en œuvre. Il s'agit d'une des raisons pour lesquelles la révision du PEB de 2004 est nécessaire : la mise en place de l'actuel couvre-feu en programmation étant intervenue en avril 2022. Ainsi, si de nouvelles restrictions d'exploitation venaient à être mises en œuvre à l'avenir, le PEB pourrait alors être révisé pour tenir compte de cette évolution.

3.2.4. L'évolution des flottes

28 expressions évoquent l'évolution des flottes. La majorité des contributeurs se montrent **sceptiques quant à l'impact des progrès technologiques sur la réduction des nuisances sonores**.

Tout d'abord, certains soulignent que **les progrès annoncés par les constructeurs *« restent modestes »***. L'un d'eux estime qu'« *à cette altitude, une diminution de 1 ou 2 dB a peu d'impact sur la perception par les riverains* ». D'autres s'interrogent : « *les résidents entendront-ils une différence ?* ». Certains participants demandent des précisions chiffrées sur les performances acoustiques des nouveaux appareils. Une autre remarque souligne que, malgré les améliorations mesurées entre anciennes et nouvelles générations d'appareils, « *la différence entre un avion éteint et allumé reste importante* », ce qui « *provoque un réveil assuré à 6 h du matin lorsque les moteurs s'allument, y compris hors zone de bruit* ».

Pour d'autres, **les effets positifs des avancées technologiques risquent d'être annulés par d'autres facteurs**, au premier rang desquels **l'augmentation du trafic aérien** : « *si les avions deviennent moins bruyants mais que le trafic augmente, au final, nous restons au même niveau de nuisances* ». Certains participants s'interrogent sur la portée des gains acoustiques grâce les avancées technologiques **alors que l'emport, et donc la taille** des avions tendent à augmenter.

Plusieurs interventions relèvent que la durée de vie des avions, estimée à une trentaine d'années, limite **le rythme du renouvellement des flottes**. Un participant résume : *« Nous ne sommes pas près d'être survolés uniquement par des avions dernier modèle »*. Certains questionnent les leviers réglementaires ou économiques qui pourraient inciter voire contraindre les compagnies aériennes à moderniser plus rapidement leurs appareils.

Parmi ces leviers, une partie des contributions évoque également **la nouvelle trajectoire d'atterrissage par le nord, ou trajectoire RNP-AR**, censée accélérer le renouvellement des flottes. Bien que certains reconnaissent qu'elle permet *« d'éviter des remises de gaz »*, plusieurs déplorent qu'elle survole davantage d'habitants que la trajectoire actuelle, dont les habitants de l'Est de Carquefou, Sainte-Luce, l'Île de Nantes, des Couëts. Ses impacts durant *« la phase de transition allant de 2026 à 2032 »* sont également évoqués avec la *« démultiplication du nombre de personnes survolées pendant 6 ans »*, les avions empruntant la trajectoire actuelle et la nouvelle trajectoire. Certains demandent que soit étudiée une trajectoire alternative et une personne suggère de réaliser un moratoire sur cette trajectoire.

Pour le MEDEF Pays de la Loire et le MEDEF Loire-Atlantique, la mise en place progressive de cette nouvelle trajectoire *« aura un impact significatif sur les trajectoires et donc sur les populations survolées »*. Le MEDEF préconise que ces évolutions soient *« accompagnées d'analyses des trajectoires et d'une évaluation régulière de leurs effets »*.

Réponse de la Préfecture de la Loire-Atlantique :

La Préfecture note que la réalité et la perception de la réduction des nuisances sonores liées aux évolutions technologiques des nouveaux modèles d'avion sont remises en cause par les participants à la concertation. Sur la base des informations fournies par les constructeurs, il est rappelé que les avions sont certifiés en mesurant le bruit sur des pistes en conditions réelles (les niveaux de bruit de chaque modèle d'avion sont disponibles sur la base de données NoisedB : https://noisedb.stac.aviation-civile.gouv.fr/). Ces mesures, obligatoires avant la commercialisation, permettent de comparer les avions de nouvelle génération avec les anciens modèles. Ainsi, d'après les constructeurs, ces comparaisons montrent des gains, notamment en bruit latéral, avec des réductions lors de la certification de l'ordre de huit à neuf décibels à environ 500 mètres à droite ou à gauche de la piste. Au décollage, les gains observés sont compris entre cinq et sept décibels selon les mesures de certification, qui respectent des critères stricts. Lors des approches et atterrissages, les gains sont de l'ordre de trois à quatre décibels.

La Préfecture prend bonne note des remarques jugeant trop optimiste des hypothèses de renouvellement de la flotte. Elles seront également consolidées en début d'année 2026 et le renouvellement des flottes sera régulièrement suivi et partagé au sein de la CCE de l'aéroport. À noter, la mise en place de la nouvelle trajectoire d'atterrissage par le nord (ou trajectoire RNP-AR) devrait contribuer au renouvellement des flottes en raison des équipements nécessaires à l'utilisation de la procédure. D'autre part, des tests de sensibilité sur la cartographie du PEB sont envisagés pour analyser les impacts d'une moindre évolution de la flotte sur la modélisation acoustique.

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

17 expressions expriment **de fortes inquiétudes face à l'hypothèse d'un rééquilibrage à 50/50 du sens d'utilisation de la piste pour les atterrissages.** Une telle évolution *« entraînerait une explosion des nuisances »* pour les habitants du nord, déjà largement exposés, et il conviendrait au contraire de *« préserver les zones les plus peuplées »* en privilégiant les approches par le sud.

Plusieurs remarques soulignent **un manque de clarté sur les critères déterminant le sens des atterrissages**. *« Les atterrissages et décollages ne dépendent pas toujours du vent »*, observe un participant, tandis qu'un autre s'interroge : *« Qui décide de la répartition nord-sud ? »*.

Certains regrettent que la question des **décollages**, perçus comme plus bruyants que les atterrissages, soit peu abordée dans les échanges de la concertation.

Réponse de la Préfecture de la Loire-Atlantique :

Un avion doit atterrir et décoller face au vent. En situation de moindre vent (inférieur à 5 nœuds soit environ 10 km/h), les atterrissages/décollages peuvent avoir lieu face ou dos au vent indifféremment et donc par le nord ou par le sud. À Nantes-Atlantique, lorsque les conditions le permettent et notamment par faible vent, les atterrissages sont réalisés par le sud et les décollages vers le nord.

Au cours de la concertation, la Préfecture de la Loire-Atlantique a précisé que la mise en place de la nouvelle trajectoire d'atterrissage par le nord (ou 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). Ces évolutions seront prises en compte dans les futures cartes de bruit.

La DGAC a précisé que les projections de la répartition par sens nord/sud sont en cours de réévaluation. Les nouveaux chiffres, aussi bien en atterrissage qu'en décollage, seront présentés et justifiés dans le rapport de présentation du projet de PEB et également publiés sur le site de la concertation.

3.3 LA MODÉLISATION DES CARTES

20 expressions concernent **la modélisation des cartes de bruit**. Elles font état de nombreuses interrogations sur **la pertinence et la fiabilité des outils utilisés pour définir les zones du PEB**.

Une partie des contributeurs questionne d'abord le principe même de modélisation. Ils souhaiteraient que soit privilégiée l'utilisation de données réelles, prises par les capteurs placés sur le territoire pour établir les hypothèses et donc les cartes, ou a minima que les données modélisées soient comparées à celles *« de terrain »*. Des habitants ou associations proposent également la mise en place de capteurs supplémentaires, par exemple *« au niveau de l'EHPAD du Vert Praud à Rezé »* ou dans le quartier de Trentemoult, afin de réaliser un suivi réel et continu du bruit et de la pollution atmosphérique.

Les indicateurs utilisés pour mesurer les niveaux sonores suscitent des critiques. Plusieurs participants estiment que le niveau de bruit en L_{den} ne reflète pas la situation réelle, car il ne prend pas en compte les émergences de bruit. Les travaux du collectif SonoRezé ont été cités : *« l'expérience montre que la gêne augmente significativement avec le nombre de survols, même si le L_{den} reste inchangé »* et que *« les indicateurs spatiaux et les réductions apparentes des zones de bruit ne reflètent pas la gêne réelle des habitants »*.

Ainsi, plusieurs contributeurs appellent à **l'utilisation d'un ou plusieurs autres indicateurs pour établir les cartes de bruit** prenant en compte les variations ponctuelles et maximales du bruit (LA_{max}), jugés plus représentatives de la gêne ressentie : *« Il faut prendre en compte le niveau de bruit réel maximal et non pas une moyenne (L_{den}) qui ne reflète pas la gêne subie »*.

La ville de Bouguenais indique que l'indice L_{den} *« lisse trop fortement les pics de bruit ressentis »* et souhaite l'utilisation d'un indicateur complémentaire tel que *« la fréquence de survol ou les niveaux sonores maximaux »*.

La ville de Rezé propose quant à elle l'utilisation de l'indicateur *« Number Above qui montre le nombre d'événements supérieurs à un certain niveau de décibel »* ou *« le LA_{max} »* pour la production de cartes alternatives.

L'Atelier Citoyen propose l'utilisation d'un *« indicateur synthétique du niveau de bruit [...] du style de l'IGMP (indicateur Global Moyen Pondéré) en place à Paris Charles de Gaulle »* ou à Genève.

Enfin, plusieurs participants questionnent les paramètres pris en compte lors des exercices de modélisation. Ils regrettent notamment que le facteur humain, comme la conduite du pilote, ne soit pas intégré. D'autres facteurs ont été cités afin de mieux comprendre la manière dont ils sont pris en compte : l'aviation légère et les activités de l'aéroclub proches de l'aéroport, les vols à vide, les évolutions technologiques des appareils et des trajectoires d'atterrissage, ou encore les nouvelles pratiques de transport dans une logique de sobriété.

Réponse de la Préfecture de la Loire-Atlantique :

La Préfecture confirme que les différentes cartographies réalisées dans le cadre du PEB se basent sur des modélisations acoustiques et que celles-ci sont réalisées conformément aux réglementations internationales et nationales en vigueur. Par nature, ces cartographies ne peuvent pas être réalisées à partir de mesures, puisqu'elles visent à rendre compte de nuisances sonores dans un état futur (2033, 2040).

Il existe cependant un réseau de stations de bruit fixes (6 stations sont déjà en place à l'heure de la publication du présent bilan, 8 le seront à la fin 2025) qui permet de suivre et d'informer les riverains sur les niveaux sonores des aéronefs en différents points du territoire. La Préfecture prend bonne note des demandes d'installation complémentaires de stations de mesures de bruit.

Concernant les indicateurs utilisés, la Préfecture de la Loire-Atlantique a précisé au cours de la concertation que les différents documents réglementaires utilisent une méthode internationale reposant sur l'indicateur L_{den}. Cet indicateur, basé sur une mesure énergétique, peut être effectivement sujet à débat et, s'il ne capture sans doute pas entièrement la dimension sanitaire du bruit, il reste toutefois imposé par la réglementation. La directive 2002/49/CE relative à l'évaluation et à la gestion du bruit dans l'environnement le définit cependant précisément comme un « indicateur de bruit associé à la gêne » en ce qu'il majore le bruit en soirée (+ 5 dB entre 18 heures et 22 heures) et de nuit (+ 10 dB entre 22 heures et 6 heures) par rapport à la journée. En cela, il permet d'évaluer les personnes affectées par la forte gêne (HA, high *annoyance*), effet sanitaire associé à l'exposition au bruit au moyen des relations dose-effet, le plus documenté par la littérature scientifique.

Par ailleurs, des travaux sont en cours sous l'égide du Comité national du bruit et de l'ACNUSA pour étudier des indicateurs complémentaires qui pourraient avoir vocation à intégrer le corpus réglementaire. Il existe de nombreux indicateurs de type évènementiel dont certains permettent de comptabiliser le nombre d'émergences sonores dépassant un certain seuil, afin de mieux refléter le ressenti des riverains. Ce type d'indicateur qui peut prendre la forme du NA65 : 25 (qui permet de représenter les zones soumises à plus de 25 survols générant des niveaux d'émergence de bruit supérieurs à 65 dB) ou NA62 : 25 (idem mais avec des niveaux d'émergence supérieur à 62 dB) a déjà été mobilisé pour réaliser certaines études. C'est le cas, par exemple, pour la nouvelle trajectoire RNP-AR, pour les atterrissages par le nord mais également dans le cadre de l'étude d'observation de la santé des populations riveraines de l'aéroport menée par l'Observatoire régional de la santé (ORS) pour définir les zones d'influence de l'aéroport.

Par rapport à l'utilisation d'un indicateur plus global tel que l'indice global moyen pondéré (IGMP), celui-ci n'apparaît pas comme l'indicateur le plus adapté à Nantes-Atlantique car il suppose la disponibilité d'une infrastructure dédiée (stations de mesures de bruit strictement dans l'axe des pistes) et la fixation d'une année de référence pertinente avec la problématique de la mise en œuvre récente du couvre-feu et de la discontinuité induite par la crise sanitaire. De plus, il ne permet pas de visualiser les zones de nuisance de bruit en fonction de leur niveau. À ce titre, certaines parties prenantes de la plateforme aéroportuaire de Paris-CDG, où cet indicateur a été mis en place, considèrent que ce type d'indicateur, qui mesure une énergie sonore moyennée sur une année, n'est pas représentatif de la gêne sonore, qui serait mieux décrite par des indicateurs de type évènementiel.

Le suivi régulier des nuisances sonores via les cartes stratégiques de bruit en L_{den} permet d'avoir un suivi cartographique avec un recul historique important.

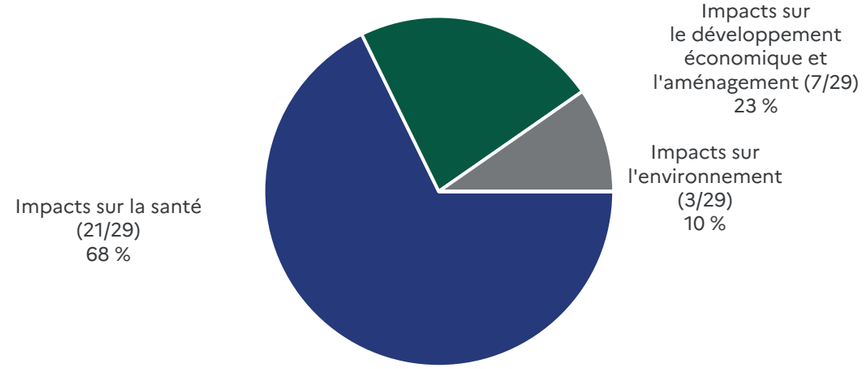
Enfin, les différents paramètres pris en compte dans la modélisation seront précisés dans le rapport de présentation du projet de PEB.

3.4 LES IMPACTS DE LA RÉVISION

31 expressions portent sur les impacts de la révision.

Plus des deux tiers concernent la santé, quand un cinquième évoque le développement économique et l'aménagement urbain. Enfin un dixième traite des enjeux environnementaux.

Graphique 3 - Répartition des expressions du public sur les impacts (sur un total de 31 expressions)



3.4.1. Les impacts sur la santé

21 expressions concernent les impacts sur la santé.

Des témoignages évoquent un niveau de bruit particulièrement élevé, y compris *« bien au-delà de la zone D du PEB »*, et dans une moindre mesure, la pollution atmosphérique. Les nuisances sonores sont jugées plus intenses lors des décollages et des atterrissages, notamment tôt le matin et tard le soir. À Bouguenais-les-Couëts, un habitant décrit : *« Fenêtres fermées et boules Quies en place : réveil assuré, tout au long de l'année, avec le premier vol de 6 h »*. Plusieurs habitants de Rezé, Nantes, Carquefou, Sainte-Luce ou encore La Haye-Fouassière indiquent être fortement exposés malgré leur situation en dehors des zones du PEB. L'un d'eux rapporte des bruits de 70 à 80 dB à l'intérieur de son logement, tandis qu'un autre témoigne : *« Il est simplement impossible de dormir avant 23h30, voire minuit, et après 6h »*. Concernant la pollution atmosphérique, sont notamment dénoncées les *« retombées de suies dans les jardins »* ou les *« largages intempestifs »*. Certains insistent ainsi sur la nécessité de corréler les mesures de bruit à celles des particules fines, en proposant des suivis spécifiques *« au niveau de l'EHPAD du Vert Praud »*, situé sous l'axe des atterrissages par le nord.

De nombreux contributeurs relient les nuisances à des effets sur la santé : stress, fatigue chronique, troubles du sommeil, irritabilité et anxiété. Certains s'appuient sur les données de l'OMS pour rappeler que : *« Un bruit moyen supérieur à 55 dB(A) est considéré comme dangereux pour la santé publique [...] provoquant une forte perturbation du sommeil et un risque accru de maladies cardiovasculaires »*.

La ville de Rezé s'inquiète 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 de ses habitants »*.

Dans ce contexte, certains remarquent un décalage entre le zonage du PEB et le ressenti des habitants concernant les nuisances sonores. Certains suggèrent un classement plus strict, avec un élargissement de la zone D à La Haye-Fouassière, au quartier Doulon à Nantes par exemple, ou dans une zone plus restrictive à la Chevrolière. Plusieurs participants attirent également l'attention sur la saisonnalité du trafic aérien, jugée insuffisamment prise en compte dans le futur PEB. L'été, période de forte activité, est perçue comme particulièrement difficile à vivre.

Réponse de la Préfecture de la Loire-Atlantique :

La Préfecture est bien consciente des différents questionnements ayant trait à la santé des riverains. C'est précisément pour y répondre qu'une étude spécifique a été lancée en 2024 afin d'observer l'état de la santé des riverains de l'aéroport Nantes-Atlantique. La première phase de cette étude réalisée par l'observatoire régional de la santé (ORS), menée en lien avec les partenaires et s'achevant à la fin de l'année 2025, a pour objectif de décrire l'état de santé des habitants des communes avoisinantes de l'aéroport en utilisant des indicateurs de santé. Elle vise également à évaluer la faisabilité d'une étude plus large sur la santé perçue qui pourrait être lancée en 2026.

D'autres publications sont également mises en lignes sur le site du projet www.reamenagement-nantes-atlantique.fr, parmi lesquelles l'étude sur les particules ultra fines (PUF), menée par Air Pays de La Loire, celle conduite sur les dépôts de suies, qui n'a pas permis de rattacher ces dépôts à l'activité de l'aéroport, et des données régulièrement actualisées sur le site de l'observatoire territorial autour de l'aéroport Nantes-Atlantique : https://www.otana.fr/

3.4.2. Les impacts sur le développement économique et l'aménagement

7 expressions évoquent les impacts sur l'aménagement du territoire en lien avec le PEB.

Plusieurs intervenants s'interrogent sur la prise en compte des dynamiques urbaines pour l'estimation des populations exposées au bruit. En effet, plusieurs participants rappellent la croissance démographique et économique attendue dans la métropole nantaise et dans les régions Bretagne et Pays de la Loire. Un contributeur souligne *« l'évolution démographique de la métropole nantaise, notamment avec des projets comme la ZAC des Isles »*. Ainsi, une personne demande si *« les constructions prévues sont intégrées dans le calcul des populations exposées »*.

Le COLTRAN demande la 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 »*, 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 »*.

La prise en compte du futur PEB avec le développement actuel du territoire est questionnée. Un contributeur souligne que des permis de construire continuent d'être délivrés *« alors que les courbes de bruit restent sous-estimées, exposant les futurs habitants à des survols à très basse altitude »*. Des exemples précis sont cités, tels que *« les 2000 logements sur le sud de l'île de Nantes »* ou la *« caserne Mellinet »*.

Ces situations illustrent une tension entre les impératifs de densification urbaine et les contraintes liées au PEB. Plusieurs participants notent que les restrictions du plan d'exposition au bruit *« entrent en contradiction avec d'autres objectifs environnementaux, comme la densification urbaine pour éviter l'étalement et réduire les déplacements pendulaires »*. D'autres s'inquiètent, à l'inverse, d'un futur plan *« moins étendu »* qui rendrait certaines zones de nouveau constructibles, alors même que *« le niveau de bruit y resterait inacceptable pour dormir correctement »*.

Le MEDEF souligne *« la nécessité d'une articulation claire et anticipée »* avec les documents de planification urbaine (PLUi, SCoT, projets métropolitains) *« afin d'éviter que des permis de construire soient accordés dans des zones vouées à être classées en zone B ou C »*.

Enfin, plusieurs contributions s'apparentent à des demandes de compensations face aux nuisances sonores actuelles ou à venir liées au futur zonage du PEB. Une contribution demande des indemnisations pour les habitations nouvellement impactées, en raison de la perte de valeur immobilière. Certains estiment qu'il faudrait *« permettre aux personnes qui le souhaitent de pouvoir déménager »* et, pour ceux qui restent, *« que leur situation défavorable soit prise en compte avec des mesures de compensation »* incluant *« des aides à l'insonorisation »*, mais aussi *« des compensations financières, comme des réductions significatives de taxes foncières »*.

La ville de Bouguenais et la ville de Rezé souhaitent qu'un accompagnement des habitants nouvellement impactés, même s'ils ne sont pas compris dans le PGS. La ville de Rezé précise qu'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 »*.

Réponse de la Préfecture de la Loire-Atlantique :

L'objectif de la révision du PEB est précisément d'adopter un nouveau zonage réglementaire plus conforme aux nuisances sonores actuelles et prévisibles, par rapport au PEB de 2004 devenu obsolète. La révision donnera un cadre clair et juridiquement sûr pour les aménagements autour de l'aéroport, prenant en compte les évolutions intervenues depuis 2004 et les évolutions prévisibles de l'aéroport.

Concernant la délivrance des autorisations d'urbanisme dans l'attente de l'adoption du PEB révisé, la Préfecture rappelle que, afin d'anticiper les effets de la révision du PEB de 2004, et afin de tirer les conséquences des engagements pris par l'État à l'issue de la concertation sur le projet de réaménagement conduite en 2019, le Préfet a adressé un porter à connaissance d'un projet de zonage réglementaire type PEB aux communes en octobre 2021. Ce porter à connaissance prenait pour base des hypothèses très protectrices et permet aux communes de s'opposer à des projets de construction de logements dans les zones les plus exposées au bruit.

L'opportunité de remplacer ce porter à connaissance par une application anticipée de la nouvelle zone C du projet de PEB fera l'objet d'un échange avec les parties prenantes. Cette application anticipée ne pourra intervenir que lorsque le projet de PEB sera stabilisé, ce qui est envisagé à la fin du premier semestre 2026.

Enfin les services de l'État apportent leur soutien aux services des collectivités en charge de l'urbanisme pour sécuriser juridiquement leurs autorisations d'urbanisme. Des groupes de travail, dont le premier a eu lieu le 4 novembre 2025, sont, par exemple, organisés pour étudier des cas concrets.

Concernant les craintes de dépréciation immobilière, la Préfecture précise que, dans le cadre de l'observatoire territorial de l'aéroport Nantes-Atlantique (OTANA - https://www.otana.fr/), le marché du logement fait l'objet d'un suivi publié régulièrement par la DDTM sur le site de l'observatoire.

3.4.3. Les impacts sur l'environnement

Trois expressions portent sur les impacts sur l'environnement de la révision du PEB.

Les contributions relient l'activité aérienne aux enjeux climatiques, soulignant la contradiction entre la hausse prévue du trafic et les objectifs de santé publique et de transition écologique. Elles rappellent que *« l'aviation est en partie responsable du réchauffement climatique »* et que l'augmentation du trafic *« devrait être évaluée à l'aune des limites planétaires »*. Des inquiétudes portent enfin sur les espaces naturels locaux, notamment le survol du lac de Grand-Lieu, perçu comme une menace pour la faune et la flore.

Réponse de la Préfecture de la Loire-Atlantique :

Les prévisions de trafic intègrent des facteurs liés à la préservation de l'environnement via les réglementations internationales et françaises existant sur le sujet permettant ainsi de bien prendre en considération dans les évolutions à venir les problématiques liées aux transitions énergétiques et écologiques.

Concernant le survol du lac de Grand-Lieu, une étude a déjà été réalisée par le Muséum d'Histoire naturelle concernant l'impact de l'aéroport sur la réserve du lac de Grand-Lieu. Celle-ci est disponible sur le site internet du projet : https://www.reamenagement-nantes-atlantique.fr/etat-initial-de-lenvironnement-documentation. Ce rapport montre que la présence de l'aéroport n'a aucun impact significatif sur les populations d'oiseaux du lac et contribue même à préserver la réserve des risques d'extension de l'urbanisation de la rive nord.

La préfecture prendra attache auprès des acteurs concernés par le suivi de la réserve naturelle afin d'établir les modalités qui pourraient être mises en œuvre pour réaliser un suivi des éventuelles incidences du trafic aérien sur l'avifaune.

3.5 LES MODALITÉS DE CONCERTATION PRÉALABLE

20 expressions portent sur les modalités de la concertation préalable. Elles reflètent à la fois **des appréciations positives sur la clarté des informations techniques et des critiques sur la représentativité et l'efficacité du dispositif**.

Certains contributeurs se disent satisfaits des explications techniques et saluent **la clarté du dossier de concertation**. Toutefois, plusieurs riverains soulignent **un déficit d'écoute et de participation**, pointant le faible nombre de contributions, le manque de publicité et une confiance limitée dans le processus : *« Je m'interroge sur l'intérêt de faire une concertation préalable au vu du faible nombre de contributions, peut-être lié au manque de publicité ou au fait que les habitants n'y croient plus ! »*.

D'autres critiques portent sur **l'organisation des tables rondes**, perçues comme « *à sens unique* », avec un temps de parole limité pour les associations et une majorité d'intervenants favorables au projet. Un participant note ainsi que la première partie de la table ronde du 17 septembre « *n'a pas été un débat mais une suite de déclarations* ». Plusieurs intervenants regrettent l'absence de représentants de la santé : « *Il est dommage qu'il n'y ait pas un volet « santé publique » dans ce débat* ». « *Le décalage entre l'exposé très théorique et le ressenti des riverains* » a notamment été souligné, ainsi que l'insuffisance d'information sur les impacts concrets pour les habitants.

Enfin, un participant regrette de ne pas avoir pu donner son avis plus tôt, alors que des ajustements auraient encore été possibles, et souligne que, « *aujourd'hui, les marges de modification sont très limitées* ».

Réponse de la Préfecture de la Loire-Atlantique :

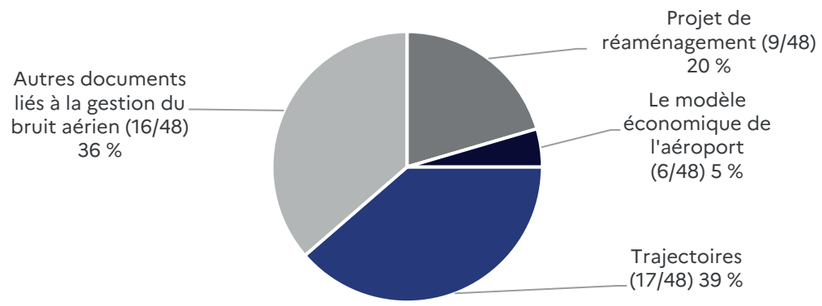
La Préfecture a envisagé cette concertation préalable comme un temps nécessaire et précieux d'échanges techniques et pédagogiques sur la thématique complexe que peut être la prise en compte des nuisances sonores liées au transport aérien. C'est dans cet esprit qu'ont été construits les différents outils ou évènements de cette concertation en lien avec les garantes de la concertation. On citera notamment la réunion avec les associations qui a permis de mettre la lumière sur la réalisation des cartographies de bruit et les deux tables-rondes qui ont permis d'éclairer le public sur la réalisation des prévisions de trafic et la définition des différentes hypothèses utilisées lors de la révision du PEB.

La Préfecture est bien consciente que les informations fournies peuvent toujours être améliorées dans leurs contenus et leurs diffusions et s'attachera à ce que cela soit le cas dans la poursuite de la procédure de la révision du PEB. La Préfecture reste pleinement mobilisée pour poursuivre l'information continue des publics concernés par les différentes problématiques liées à l'aéroport de Nantes-Atlantique.

3.6 LES SUJETS CONNEXES

De nombreux autres sujets ont été abordés par les participants lors de la concertation mais ne concernent pas le projet de révision du PEB. Ces 48 expressions relevant de « sujets connexes » sont citées ci-après.

Graphique 4 - Répartition des expressions du public sur les sujets à traiter indépendemment (sur un total de 48 expressions du public)



3.6.1 Les autres documents liés à la gestion du bruit

16 expressions concernent les autres documents liés à la gestion du bruit, notamment le PGS et le PPBE. Une personne questionne **la coordination entre les documents réglementaires** (PPBE, PGS, EIAE, PEB).

Concernant les aides à l'insonorisation attribuées via le Plan de Gêne Sonore (PGS), plusieurs habitants soulignent la faiblesse des montants attribués, insuffisants pour couvrir les travaux nécessaires (« *le montant est trop faible pour changer toutes les fenêtres* »), la complexité des démarches ou encore le manque d'accompagnement. Certains demandent que ces aides soient revalorisées et étendues à un périmètre plus large, au-delà de la zone D du PEB, pour inclure le centre-ville de Nantes et les communes nouvellement exposées.

Des participants plaident pour un financement à 100 % des travaux sans reste à charge, estimant qu'il s'agit d'un enjeu de santé publique. Plusieurs témoignages relèvent aussi l'inefficacité partielle des travaux réalisés, en raison de diagnostics « *trop succincts* » ou d'une isolation incomplète. Il est demandé que ces situations puissent faire l'objet d'une réévaluation.

Des remarques portent également sur **le Plan de Prévention du Bruit dans l'Environnement (PPBE)** et la carte des bruits : une personne regrette que le niveau de bruit maximal ne soit pas pris en compte, jugé plus représentatif de la gêne réelle que les moyennes (L_{den}). Plusieurs contributions estiment également qu'il « *n'apporte rien de concret pour les habitants survolés* ».

3.6.2 Les trajectoires

17 expressions évoquent des demandes de modification des trajectoires actuelles, jugées trop bruyantes, variables selon les jours ou les conditions de vol, ou encore susceptibles de perturber le signal télévisé. D'autres s'inquiètent de la nouvelle trajectoire d'atterrissage par le nord.

Plusieurs habitants de **Nantes** demandent de rediriger les trajectoires vers des zones plus industrielles et moins résidentielles, ou de faire passer les avions plus haut au-dessus de la ville. D'autres proposent de privilégier des couloirs au-dessus de la Loire ou de l'Erdre, ou encore de retarder les virages lors des décollages face nord.

Des suggestions portent également sur **l'adaptation des procédures** : disposer de plusieurs couloirs d'atterrissage lorsque le vent est d'ouest, augmenter la part des décollages face sud afin de respecter les vents dominants, ou encore adopter des pentes d'atterrissage plus raides.

Enfin, plusieurs contributions demandent **d'éviter le survol de certains secteurs** densément peuplés, tels que le quartier de Ragon à Rezé, la commune de Rezé, le village du Champsiôme à Pont-Saint-Martin, ainsi que le centre-ville de Nantes.

3.6.3 Le projet de réaménagement de Nantes-Atlantique

Neuf expressions portent sur le projet de réaménagement de l'aéroport de Nantes-Atlantique.

La majeure partie d'entre elles s'oppose au projet et demande **le déplacement immédiat ou à moyen terme de l'aéroport**. Plusieurs raisons sont avancées : la hausse du trafic aérien et l'augmentation des nuisances sonores, le risque d'accident accru au-dessus de la ville ou encore la pollution atmosphérique.

Par ailleurs, **la décision de l'État d'abandonner le projet d'aéroport à Notre-Dame-des-Landes** a été évoquée à quelques reprises. Des participants ont pointé du doigt le non-respect du résultat du référendum qui a contribué à la défiance envers les procédures de consultation du public passées et actuelles.

Quelques participants ont regretté que les engagements pris lors de l'abandon du projet de transfert n'aient pas été tenus. Il est notamment évoqué que « *la répartition du trafic avec les autres aéroports du Grand Ouest n'a pas eu lieu* », que « *les liaisons TGV vers Paris n'ont pas été améliorées* » et que « *l'allongement de la piste, censé réduire les nuisances sonores, a été remplacé par une approche satellitaire bien mystérieuse* ». Quelques participants expriment un sentiment d'injustice territoriale, estimant que « *les zones les plus survolées sont ignorées* », tandis que d'autres « *moins exposées sont davantage écoutées* ».

Enfin, une remarque porte sur **la gestion et l'état des infrastructures de l'aéroport Nantes Atlantique**, ces dernières étant jugées « *vétustes* » ou « *indignes d'une porte d'entrée régionale* ». Elle dénonce également un « *business honteux* » lié aux parkings, ainsi qu'un manque de propreté entraînant une « *dégradation de l'image donnée aux voyageurs* ».

3.6.4 Le modèle économique de l'aéroport

Six expressions concernent le modèle économique de l'aéroport, pour lequel les avis sont contrastés. Certains rappellent la contribution de l'aéroport à l'attractivité du territoire, tandis que d'autres en questionnent la pertinence et les retombées locales. Un contributeur estime que « *l'intérêt économique pour la région de cet aéroport est très discutable* », soulignant que « *la plupart des vols sont occupés par des Nantais qui partent en congés et non par des étrangers qui passent leurs vacances à Nantes* ». Le modèle économique de l'aéroport basé sur les compagnies low-cost est également remis en question par quelques contributeurs.

Le CESER Pays de la Loire rappelle le rôle joué par l'aéroport dans le développement économique de la région avec *« près de 20 000 emplois directs, indirects [...], induits [...] et catalytiques »*, un *« apport économique estimé en 2023 à 1,10 Md€ soit 0,84 % du PIB régional »*.

La CGT s'interroge sur le mode de tourisme promu par l'aéroport. La part du low cost dépasse les 80 %, alors qu'elle n'est par exemple que de 49 % à Toulouse. Elle souligne que ce modèle s'appuie dans de nombreux aéroports sur la finance publique et que les subventions accordées sont *« loin d'être toutes justifiées »*.

Réponse de la Préfecture de la Loire-Atlantique :

Ces contributions sont hors du champ de la concertation préalable sur la révision du PEB et n'appellent pas de réponse dans le cadre de la présente concertation. La Préfecture de la Loire-Atlantique prend cependant note des remarques soulevées et les transmet au maître d'ouvrage du projet de réaménagement.

E. LES ENSEIGNEMENTS DE LA CONCERTATION

Les garantes nommées par la CNDP ont adressé, le 22 octobre 2025, à la Préfecture, leur rapport formulant **12 recommandations**. Les réponses apportées par la Préfecture de la Loire-Atlantique à ces recommandations sont exposées dans la présente partie.

La Préfecture de la Loire-Atlantique a bien pris acte des demandes de précisions identifiées par les garantes dans leur bilan du 22 octobre 2025. De manière générale, et avant de rentrer dans le détail des sujets identifiés, la Préfecture de la Loire-Atlantique rappelle que la plupart des questions relatives à ces sujets ont fait l'objet de réponses pendant la phase de concertation, notamment via les interventions pendant les temps d'échanges avec le public. Par ailleurs, dans la synthèse des avis qualitatifs du présent bilan, des réponses complémentaires sont apportées dès lors que c'est possible. Enfin, certains sujets spécifiques identifiés par les garantes font l'objet d'études en cours et seront affinés au fur et à mesure de l'avancement du PEB.

1

Demande de précisions et/ou recommandations
22 octobre 2025

Plusieurs demandes ont été formulées pour compléter la méthode de 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.

Réponse du/des maître(s) d'ouvrage ou de l'entité responsable désignée
11 décembre 2025

Les principales demandes inscrites dans le bilan des garantes de la concertation sont reprises ci-dessous avec les réponses apportées par le porteur de projet.

Une des demandes consiste à ***« élaborer des cartes de bruit jour/soir/nuit, court, moyen, long terme, par saison aéronautique été/hiver*** *pour mieux identifier et objectiver les nuisances »*, ou *« établir* ***des cartes stratégiques de bruit (CSB) saisonnalisées*** *(1er semestre et 2nd semestre) comparés aux CSB actuellement élaborés selon une journée type choisie dans l'année »*. La Préfecture prend note des demandes de cartographie. Néanmoins, les cartes du PEB serviront à définir des contraintes d'urbanisme sur le long terme prenant en compte les nuisances les plus impactantes. Dès lors, l'élaboration de carte montrant des éléments saisonniers ou de court terme pourrait induire des incompréhensions voire de la confusion auprès du public. Ces réflexions pourront être intégrées au sein du groupe de travail dédié au PPBE.

Ensuite, deux demandes sont relatives à **l'introduction de nouveaux indicateurs** : *« Produire des cartes alternatives qui utilisent d'autres indicateurs que le L_{den}, 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 La_{max} »* et *« traduire la notion de nuisance sonore en pollution sonore selon le classement du conseil National du Bruit »*.

Concernant les indicateurs utilisés, la Préfecture de la Loire-Atlantique a précisé au cours de la concertation que les différents documents réglementaires utilisent une méthode internationale reposant sur l'indicateur L_{den}. Cet indicateur, basé sur une mesure énergétique, peut être effectivement sujet à débat et s'il ne capture sans doute pas entièrement la dimension sanitaire du bruit, il reste toutefois imposé par la réglementation. La directive 2002/49/CE relative à l'évaluation et à la gestion du bruit dans l'environnement le définit cependant précisément comme un *« indicateur*

de bruit associé à la gêne » en ce qu'il majore le bruit en soirée (+ 5 dB entre 18 heures et 22 heures) et de nuit (+ 10 dB entre 22 heures et 6 heures) par rapport à la journée. En cela, il permet d'évaluer les personnes affectées par la forte gêne (HA, high annoyance), effet sanitaire associé à l'exposition au bruit au moyen des relations dose-effet, le plus documenté par la littérature scientifique.

Une autre demande est relative à la modélisation des « ***zones dont les modèles comptent plus de 25 évènements à plus de 62 dB et 65 dB*** *(zones NA65:25 et NA62:25) ».*

Concernant ce sujet, des travaux sont en cours sous l'égide du Comité national du bruit et de l'ACNUSA pour étudier des indicateurs complémentaires qui pourraient avoir vocation à intégrer le corpus réglementaire. Il existe de nombreux indicateurs de type évènementiel dont certains permettent de comptabiliser le nombre d'émergences sonores dépassant un certain seuil, afin de mieux refléter le ressenti des riverains. Ce type d'indicateur qui peut prendre la forme du NA65:25 (qui permet de représenter les zones soumises à plus de 25 survols générant des niveaux d'émergence de bruit supérieurs à 65 dB) ou NA62:25 (idem mais avec des niveaux d'émergence supérieur à 62 dB) a déjà été mobilisé pour réaliser certaines études. C'est le cas, par exemple, pour la nouvelle trajectoire d'atterrissage par le nord (ou trajectoire RNP-AR), mais également dans le cadre de l'étude d'observation de la santé des populations riveraines de l'aéroport menée par l'Observatoire régional de la santé (ORS) pour définir les zones d'influence de l'aéroport.

Dans le cadre du PEB, ces indicateurs n'ayant pas, à ce jour, de valeur réglementaire, la réalisation de ce type de carte ne pourra être qu'un appui à la réflexion sur le sujet plus large de l'aménagement de la plateforme mais ne pourra avoir d'incidence sur la définition des différents zonages. La Préfecture prend cependant note de la demande et étudiera en lien avec la DGAC l'opportunité de réaliser des cartographies de ce type, et de les publier dans le cadre de l'observatoire OTANA.

« Aller au-delà de la réglementation pour ***retenir la valeur L_{den} 45 en limite externe de la zone D*** *selon les recommandations de l'OMS »* constitue une autre demande inscrite dans le bilan des garantes de la concertation. Les limites de la zone D étant définies dans le code de l'urbanisme comme étant à 50 dB, il n'est pas possible réglementairement de retenir une autre valeur. En effet, comme cela a été expliqué au cours de la concertation, le PEB est un document soumis à l'approbation du préfet. 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.

Une dernière demande concerne **la réalisation de test de sensibilité** : *« 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 ».* La réponse à cette question est développée dans la recommandation 2.

Pour conclure, plusieurs demandes formulées au cours de la concertation trouvent d'ores et déjà un prolongement dans les travaux à venir, que ce soit au sein du groupe de travail dédié au PPBE ou de l'Étude d'observation de la santé des populations riveraines. D'autres relèvent de discussions actuellement menée au niveau national, sous l'égide du Comité national du bruit ou de l'ACNUSA, dont les travaux permettront, le cas échéant, de faire évoluer le cadre réglementaire. En revanche, la proposition consistant à retenir une valeur de L_{den} 45 pour définir la limite externe de la zone D ne pourra être examinée, cette valeur se situant en dehors du cadre fixé par le code de l'urbanisme. Le respect de la réglementation demeure indispensable afin de garantir la sécurité juridique du PEB et d'éviter tout risque d'annulation.

Délais dans lesquels les engagements pris seront tenus
11 décembre 2025

D'ici l'enquête publique

Moyens mis en place pour tenir les engagements pris
11 décembre 2025

Réalisation de cartographies complémentaires et temps d'échanges avec les parties prenantes

2

Demande de précisions et/ou recommandations
22 octobre 2025

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 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.

Réponse du/des maître(s) d'ouvrage ou de l'entité responsable désignée
11 décembre 2025

Un test de sensibilité consiste à faire varier certaines hypothèses ou paramètres clés du modèle (par exemple le trafic, la flotte, les horaires de vol ou le taux de répartition de l'utilisation des pistes) afin de mesurer leur impact sur les résultats produits — en l'occurrence, sur le tracé et l'étendue des zones de bruit. Ces analyses permettent d'identifier les hypothèses les plus déterminantes et d'apprécier l'ampleur de leur influence sur les contours du futur PEB.

La Préfecture comprend le besoin de réaliser ce type de tests et s'engage, en lien avec la DGAC, à faire différents tests permettant d'analyser la sensibilité du modèle aux hypothèses de trafic, d'évolution de la flotte et des horizons temporels et d'affermir le choix des hypothèses retenues in fine.

Les résultats de ces analyses viendront alimenter le rapport environnemental réalisé dans le cadre du projet de PEB et feront également l'objet d'échanges avec les différentes parties-prenantes, et notamment la CCE de l'aéroport.

Délais dans lesquels les engagements pris seront tenus
11 décembre 2025

D'ici l'enquête publique

Moyens mis en place pour tenir les engagements pris
11 décembre 2025

Réalisation de cartographies complémentaires et temps d'échanges avec les parties prenantes

3

Demande de précisions et/ou recommandations
22 octobre 2025

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 que cette méthode 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 1er 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.

Réponse du/des maître(s) d'ouvrage ou de l'entité responsable désignée
11 décembre 2025

Au cours de la concertation, la table ronde du 9 septembre à Rezé a été l'occasion de préciser les facteurs pris en compte pour établir les hypothèses des prévisions de trafic, à savoir la croissance économique des Pays de la Loire, le prix des billets, l'environnement réglementaire, les conditions d'exploitation de l'aéroport et l'emport.

Dans ce cadre, la DGAC, invitée à la table ronde, a précisé que les projections prévoient 9,2 millions de passagers en 2040. Ce calcul prend en compte un nombre de voyages par habitant dans les Pays de la Loire similaire à celui du reste de la France hors Île-de-France, un potentiel de croissance des années 2010 lié au manque d'offre est probablement épuisé. La DGAC ajoute également que le dépassement des prévisions à court terme ne remet pas fortement en cause la prévision à plus long terme.

La Préfecture s'engage à ce que les différentes hypothèses sous-jacentes au modèle de prévision de trafic soient clairement explicitées et justifiées dans le cadre du projet de PEB et sur le site Internet du projet de réaménagement.

De plus, les prévisions de trafic nécessitant d'être régulièrement revues, la Préfecture s'engage à procéder à une mise à jour des prévisions de trafic en début d'année 2026 afin de les consolider au vu des dernières évolutions constatées et à les partager d'ici l'établissement du projet de PEB.

Délais dans lesquels les engagements pris seront tenus
11 décembre 2025

D'ici l'enquête publique

Moyens mis en place pour tenir les engagements pris
11 décembre 2025

Éléments complémentaires mis à disposition sur le site internet

4

Demande de précisions et/ou recommandations
22 octobre 2025

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.

Réponse du/des maître(s) d'ouvrage ou de l'entité responsable désignée
11 décembre 2025

Le nombre de 56 000 mouvements par an est issu de la Déclaration d'Utilité Publique (DUP) de 2008 relative à la nouvelle plateforme aéroportuaire de Notre-Dame-des-Landes. La DUP précisait que, pour l'aéroport de Nantes-Atlantique, « *la zone C du PEB actuel représenterait la limite admissible de gêne sonore qu'il conviendrait de ne pas franchir – soit 56 000 mouvements* ». Le dépassement de ce seuil devait alors conduire à envisager le transfert de l'aéroport vers Notre-Dame-des-Landes.

Depuis, cette notion de limite admissible a été régulièrement questionnée, notamment dans le rapport de la mission de médiation de décembre 2017 relative au projet d'aéroport du Grand Ouest[9], dans son annexe 4, et au cours de la concertation sur le projet de réaménagement de 2019.

Il en ressort que cette limite ne s'évalue pas de manière absolue, au travers d'un unique nombre. Elle s'apprécie, de manière dynamique, au regard des mesures en place et programmées et des évolutions connues et prévisibles des émissions sonores des aéronefs. Les mesures mises en œuvre et décidées par l'État depuis la décision de maintien de Nantes Atlantique – restrictions d'exploitation (couvre-feu en programmation, interdiction des avions les plus bruyants en soirée), optimisation des trajectoires (RNP-AR pour les atterrissages par le nord, virage vers l'est pour les décollages face au Nord), ainsi que l'évolution de la flotte (modernisation importante intervenue depuis 2008, qui devrait s'amplifier sous l'effet des obligations de technologie RNP-AR et des engagements volontaires pris par les compagnies dans le PPBE 2025-2029) – modifient substantiellement les conditions qui prévalaient en 2008.

Ainsi, l'évaluation produite en 2008 ne peut plus être considérée comme un élément de comparaison adapté, car elle ne reflète ni les mesures prises depuis ni les évolutions du secteur aérien intervenues depuis lors.

Moyens mis en place pour tenir les engagements pris
11 décembre 2025

Réponse apportée dans le présent bilan

9 - Mission de médiation relative au projet d'aéroport du Grand Ouest, 2017, Rapport, https://www.vie-publique.fr/files/rapport/pdf/174000853.pdf

5

Demande de précisions et/ou recommandations
22 octobre 2025

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.

Réponse du/des maître(s) d'ouvrage ou de l'entité responsable désignée
11 décembre 2025

Les modalités d'application des zonages du PEB, notamment celles relatives à la zone C, sont effectivement complexes et ont déjà fait l'objet de nombreux échanges entre les services d'urbanisme des communes concernées et la Préfecture, d'autant plus depuis la coexistence du PEB de 2004 et du porter à connaissance de 2021. La révision du PEB permettra dans un premier temps de faciliter le travail d'instruction.

Cependant, bien conscient des possibilités d'interprétation de la réglementation, le préfet de Loire-Atlantique a initié, à la demande des collectivités, lors du comité aéroport du 10 juillet 2025 la mise en place d'un groupe de travail piloté par la DDTM 44 et associant les collectivités concernées sur cette problématique. Ce groupe de travail, dont la première réunion s'est tenue le 4 novembre 2025, permettra ainsi de définir des modalités d'application qui soient partagées et homogènes au niveau des territoires concernés.

Délais dans lesquels les engagements pris seront tenus
11 décembre 2025

D'ici l'enquête publique pour la première phase et potentiellement un suivi à la suite de l'approbation du PEB

Moyens mis en place pour tenir les engagements pris
11 décembre 2025

Mise en place du groupe de travail, réalisation d'une doctrine, retour de ces éléments de doctrine dans les instances de gouvernance de l'aéroport (comité aéroport, CCE…)

6

Demande de précisions et/ou recommandations
22 octobre 2025

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.

Réponse du/des maître(s) d'ouvrage ou de l'entité responsable désignée
11 décembre 2025

De manière générale, les modifications de trajectoire doivent faire l'objet, a minima, d'une présentation pour avis en CCE de l'aéroport concerné ainsi qu'auprès de l'ACNUSA et, dans certains cas, d'une enquête publique. Le déclenchement de cette enquête publique est conditionné par la validation simultanée de trois critères liés au taux d'utilisation de la piste, au nombre de mouvements concernés par la trajectoire modifiée et l'évolution surfacique de la nouvelle trajectoire. Dans le cas précis de la nouvelle trajectoire d'atterrissage par le nord, dite RNP-AR, celle-ci a été définie de manière à être la plus proche de la trajectoire actuelle et ne déclenche donc pas le troisième critère lié à l'évolution surfacique. Elle n'est donc pas soumise à enquête publique mais a fait cependant l'objet d'avis en CCE (19 décembre 2024) et auprès de l'ACNUSA (7 juillet 2025), et a été présentée lors des différents comités aéroport qui se sont tenus depuis le 9 septembre 2024.

Au cours de la concertation préalable sur la révision du PEB, la Préfecture de la Loire-Atlantique et la DGAC ont informé à plusieurs reprises les participants du changement de trajectoire pour les atterrissages par le nord, du calendrier de sa mise en œuvre et de sa prise en compte dans les hypothèses du PEB. En effet, cette nouvelle trajectoire 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).

Bien conscientes que la mise en place de cette nouvelle trajectoire d'atterrissage par le nord présente un enjeu d'information pour les habitants du territoire, la Préfecture de la Loire-Atlantique et la DGAC s'engagent à mettre en place un dispositif dédié qui passera notamment par :

- la réalisation d'outils de communication grand public intégrant une page dédiée sur le site internet du projet, une vidéo explicative, une campagne de communication et un dépliant d'information ;
- la rencontre avec les médias locaux pour faire la pédagogie du sujet et assurer sa bonne retranscription dans la presse. Dans ce cadre un dossier de presse spécifiquement consacré aux trajectoires sera rédigé ;
- l'organisation de temps d'échanges avec le grand public sur les communes impactées par ces trajectoires avec une attention toute particulière aux quartiers nantais survolés et peu adressés d'habitude par la communication liée au réaménagement de l'aéroport de Nantes-Atlantique ;
- la réalisation pendant plusieurs années de campagnes de mesures acoustiques pour analyser les conséquences de cette nouvelle trajectoire sur l'ambiance sonore. Une première campagne sera réalisée en novembre 2025 pour établir un état zéro avant le début du déploiement de cette nouvelle procédure en avril 2026.

Délais dans lesquels les engagements pris seront tenus
11 décembre 2025

- Campagne de mesures acoustiques à partir de novembre 2025
- Mise en place des outils de communication et rencontre avec les médias, tenue de temps d'échanges avec le grand public au second semestre 2026

Moyens mis en place pour tenir les engagements pris
11 décembre 2025

- Bilan des campagnes de mesures acoustiques
- Outils de communication : vidéo, dépliant d'information, dossier presse
- Organisation de forum sur un modèle similaire à ceux de 2025

7

Demande de précisions et/ou recommandations
22 octobre 2025

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.

Réponse du/des maître(s) d'ouvrage ou de l'entité responsable désignée
11 décembre 2025

Les candidats au projet de réaménagement sont parfaitement informés de la situation particulière de l'aéroclub sur la plateforme. L'avenir des aéroclubs est un sujet qui sera traité par le futur concessionnaire dans le cadre du projet de réaménagement. Au vu du calendrier actuel de la procédure, le futur concessionnaire s'emparera de ce sujet à compter de l'année 2027.

L'État demandera au concessionnaire de bien associer les parties prenantes.

Délais dans lesquels les engagements pris seront tenus
11 décembre 2025

À compter de 2027

Moyens mis en place pour tenir les engagements pris
11 décembre 2025

À définir par le futur concessionnaire

8

Demande de précisions et/ou recommandations
22 octobre 2025

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

8.1

Demande de précisions et/ou recommandations
22 octobre 2025

Les modalités de mesure du bruit aérien, les règles de déploiement de stations de mesures et la possibilité d'étendre le dispositif.

Réponse du/des maître(s) d'ouvrage ou de l'entité responsable désignée
11 décembre 2025

Au cours de la concertation, la DGAC a précisé que la mesure de bruit est encadrée par trois principaux référentiels : la norme internationale ISO 20906 (« Surveillance automatique du bruit des aéronefs au voisinage des aéroports »), la norme française NFS 31190 (« Caractérisation des bruits d'aéronefs perçus dans l'environnement »), un guide méthodologique pour préciser les pratiques de mesure à long terme en cours d'élaboration par l'ACNUSA.

Les stations de mesure fixes sont composées de sonomètres de classe 1 homologués par le Laboratoire National d'Essais (LNE), qui enregistrent les données à intervalles d'au plus une seconde, constituant ainsi « la mesure continue ». Ces données permettent de calculer différents indicateurs acoustiques, tels que le L_{den}, le L_{night}, ou le LA_{max}.

L'implantation des différentes stations est discutée en CCE et doit en particulier permettre de suivre les principales trajectoires volées par les avions. Outre des stations fixes de mesure du bruit, des stations mobiles peuvent être déployées pour analyser des situations particulières comme le suivi acoustique de la nouvelle trajectoire RNP-AR à Nantes.

Dans le cas de Nantes-Atlantique, 8 stations de mesures fixes seront déployées d'ici la fin de l'année 2025 conformément aux engagements pris auprès des parties-prenantes.

L'ensemble des données recueillies par ces stations sont disponibles sur le site MAESTRO (https://maestro.nantes.aeroport.fr/), qui permet également de visualiser les trajectoires des avions.

Moyens mis en place pour tenir les engagements pris
11 décembre 2025

Réponse apportée dans le présent bilan

8.2

Demande de précisions et/ou recommandations
22 octobre 2025

Les décomptes de population par zone du PEB (en lien avec les programmes immobiliers locaux).

Réponse du/des maître(s) d'ouvrage ou de l'entité responsable désignée
11 décembre 2025

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 cependant ces décomptes au rapport de présentation du PEB.

Délais dans lesquels les engagements pris seront tenus
11 décembre 2025

D'ici l'enquête publique

Moyens mis en place pour tenir les engagements pris
11 décembre 2025

Projet de présentation mis à disposition sur le site internet

8.3

Demande de précisions et/ou recommandations
22 octobre 2025

Les possibilités de modifier la répartition des sens de décollages et d'atterrissage pour répartir ou limiter les nuisances.

Réponse du/des maître(s) d'ouvrage ou de l'entité responsable désignée
11 décembre 2025

Un avion doit atterrir et décoller face au vent. En situation de moindre vent (inférieur à 5 nœuds soit environ 10 km/h), les atterrissages/décollages peuvent avoir lieu face ou dos au vent indifféremment et donc par le nord ou par le sud. À Nantes-Atlantique, lorsque les conditions le permettent et notamment par faible vent, les atterrissages sont réalisés par le sud et les décollages vers le nord. Au cours de la concertation, la Préfecture de la Loire-Atlantique a précisé que la mise en place de la nouvelle trajectoire d'atterrissage par le nord (ou 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). Ces évolutions seront prises en compte dans les futures cartes de bruit.

La DGAC a précisé que les projections de la répartition par sens nord/sud sont en cours de réévaluation. Les nouveaux chiffres, aussi bien en atterrissage qu'en décollage, seront présentés et justifiés dans le rapport de présentation du projet de PEB et également publiés sur le site de la concertation.

Délais dans lesquels les engagements pris seront tenus
11 décembre 2025

D'ici l'enquête publique

Moyens mis en place pour tenir les engagements pris
11 décembre 2025

- Réponse apportée dans le présent bilan
- Mise à disposition des chiffres actualisés sur le site internet

8.4

Demande de précisions et/ou recommandations
22 octobre 2025

Le potentiel de réduction du bruit émis par les avions de dernière génération.

Réponse du/des maître(s) d'ouvrage ou de l'entité responsable désignée
11 décembre 2025

Au cours de la concertation, les invités de la table ronde du 17 septembre 2025 ont pu préciser le potentiel de réduction du bruit émis par les avions de dernière génération.

Sur la base des informations fournies par les constructeurs, il est rappelé que les avions sont certifiés en mesurant le bruit sur des pistes en conditions réelles (les niveaux de bruit de chaque modèle d'avion sont disponibles sur la base de données NoisedB : https://noisedb.stac.aviation-civile.gouv.fr/). Ces mesures, obligatoires avant la commercialisation, permettent de comparer les avions de nouvelle génération avec les anciens modèles. Ainsi, d'après les constructeurs, ces comparaisons montrent des gains, notamment en bruit latéral, avec des réductions lors de la certification de l'ordre de huit à neuf décibels à environ 500 mètres à droite ou à gauche de la piste. Au décollage, les gains observés sont compris entre cinq et sept décibels selon les mesures de certification, qui respectent des critères stricts. Lors des approches et atterrissages, les gains sont de l'ordre de trois à quatre décibels.

Moyens mis en place pour tenir les engagements pris
11 décembre 2025

Réponse apportée dans le présent bilan

8.5

Demande de précisions et/ou recommandations
22 octobre 2025

Le déploiement du système L.N.A.S. d'assistance du pilote pour des approches à bruit réduit.

Réponse du/des maître(s) d'ouvrage ou de l'entité responsable désignée
11 décembre 2025

Au cours de la concertation, le déploiement du système L.N.A.S. d'assistance du pilote pour des approches à bruit réduit a été évoqué lors de la table ronde du 17 septembre 2025.

Il s'agit d'un dispositif d'aide au pilotage qui permet de retarder la sortie des aérofreins et du train d'atterrissage. Les nouvelles générations d'avions intègrent désormais cette technologie. Son déploiement est donc progressif et dépend de procédures internes aux compagnies.

Ce dispositif n'est pas, à ce stade, pris en compte dans la certification acoustique des aéronefs. De même, il n'est pas intégré dans les modélisations acoustiques.

Moyens mis en place pour tenir les engagements pris
11 décembre 2025

Réponse apportée dans le présent bilan

8.6

Demande de précisions et/ou recommandations
22 octobre 2025

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.

Réponse du/des maître(s) d'ouvrage ou de l'entité responsable désignée
11 décembre 2025

L'IGMP n'apparaît pas comme l'indicateur le plus adapté à Nantes-Atlantique car il suppose la disponibilité d'une infrastructure dédiée (stations de mesures de bruit dans l'axe des pistes) et la fixation d'une année de référence pertinente avec la problématique de la mise en œuvre récente du couvre-feu, et la discontinuité induite par la crise sanitaire. Certaines parties prenantes autour de la plateforme de Paris-CDG considèrent par ailleurs qu'un tel type d'indicateur, qui mesure une énergie sonore moyennée sur une année, bien que pondérée comme le L_{den} n'est pas représentatif de la gêne sonore, qui serait mieux décrite par des indicateurs de type évènementiel.

Dans l'attente des conclusions du groupe de travail du Conseil National du Bruit évoqué précédemment, la DGAC se conforme à l'utilisation des indicateurs déjà existants, reconnus sur le plan international et suivis depuis plusieurs années comme le L_{den} et le L_{night} afin de pouvoir comparer ces indicateurs dans le temps. En outre, ces indicateurs permettent une représentation spatiale de l'exposition au bruit, ce qui est impossible par nature avec un indicateur global et unique tel que l'IGMP qui ne fournit qu'une valeur agrégée.

Les cartes stratégiques de bruit (CSB) réalisées régulièrement permettent un suivi précis du nombre de personnes exposées aux nuisances sonores et des indicateurs sanitaires associés. Les CSB de Nantes-Atlantique ont été révisées dans le cadre des travaux d'élaboration du PPBE 2025-2029. Elles devraient être à nouveau révisées en 2027.

Dans le cadre du renouvellement de la concession, la DGAC entend demander au futur concessionnaire de modéliser chaque année la situation de bruit sur la base de ces indicateurs pour avoir un suivi plus régulier.

Moyens mis en place pour tenir les engagements pris
11 décembre 2025

- Réponse apportée dans le présent bilan
- Résultats du groupe de travail mis à disposition sur le site internet

8.7

Demande de précisions et/ou recommandations
22 octobre 2025

La mise en œuvre effective des engagements des compagnies aériennes de moderniser les flottes.

Réponse du/des maître(s) d'ouvrage ou de l'entité responsable désignée
11 décembre 2025

La Préfecture de la Loire-Atlantique précise que les engagements des compagnies aériennes de moderniser les flottes relèvent du PPBE. Ils font l'objet d'un suivi fin par la Préfecture et la DGAC dans le cadre de plusieurs instances : GT PPBE, comité suivi des vols de nuit et CCE.

Emmanuel Mercenier, Délégué ministériel au réaménagement de l'aéroport de Nantes-Atlantique s'est exprimé à l'occasion de la signature de ce document : « *Après plus de 18 mois d'un travail collectif mené avec le territoire pour bâtir ce plan quinquennal ambitieux et inédit, cette signature marque une étape importante dans la lutte contre les nuisances sonores visant des résultats rapides et mesurables, à travers une cinquantaine de mesures concrètes, dont une trentaine sont portées par les compagnies aériennes parmi la quarantaine de nouvelles mesures* ».

Moyens mis en place pour tenir les engagements pris
11 décembre 2025

Réponse apportée dans le présent bilan

9

Demande de précisions et/ou recommandations
22 octobre 2025

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.

Réponse du/des maître(s) d'ouvrage ou de l'entité responsable désignée
11 décembre 2025

La démarche de SonoRezé et les mesures de bruit réalisées dans ce cadre sont indépendantes de celles utilisées pour l'élaboration du PEB. Cette initiative locale, non encadrée par la réglementation est suivie avec attention et intérêt par la Préfecture ainsi que la DGAC. Des échanges ont eu lieu avec les équipes de l'Université Gustave Eiffel en charge du projet afin de partager les éléments de résultats de cette étude pour ce qui concerne notamment les évolutions de trajectoire et le ressenti de la gêne sonore. Une présentation de ce travail a d'ailleurs été réalisée lors d'un groupe contacts, instance d'échanges de l'aéroport. L'association du grand public à cette réflexion est intéressante et il a été proposé, dans le cadre de l'étude d'observation de la santé des riverains, que certains membres rejoignent l'un des collèges mis en place pour assurer le suivi de cette étude. L'université Gustave Eiffel fait également partie du collège scientifique de cette étude.

Moyens mis en place pour tenir les engagements pris
11 décembre 2025

Réponse apportée dans le présent bilan

10

Demande de précisions et/ou recommandations
22 octobre 2025

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.

Réponse du/des maître(s) d'ouvrage ou de l'entité responsable désignée
11 décembre 2025

La Préfecture de la Loire-Atlantique précise que les aides à l'insonorisation relèvent du Plan de Gêne Sonore (PGS).

Le PGS de Nantes-Atlantique a été instauré en 2003 : depuis cette date, il a permis d'accorder au total environ 18 millions d'euros d'aides à l'insonorisation payés par les compagnies aériennes, au travers de la taxe sur les nuisances sonores. Il a été révisé le 1er juillet 2019 pour tenir compte du maintien de l'aéroport. Environ 7 000 logements et 15 000 personnes se situent dans le périmètre du PGS.

En complément du dispositif de droit commun, deux mesures exceptionnelles ont été mises en place par l'État pour tenir compte de la situation spécifique de Nantes-Atlantique.

- La première mesure vise à améliorer le niveau de prise en charge pour les logements bénéficiant d'une aide à l'insonorisation dans le cadre du PGS. Le taux de prise en charge des travaux d'insonorisation pour les logements éligibles est ainsi porté de 80 à 90 %, ou de 90 à 100 % selon les cas. Ce complément d'aide est versé par le GIP FCNA après réception des travaux dans les mêmes conditions que pour l'aide de droit commun et sans que le pétitionnaire n'ait à réaliser de démarche supplémentaire. Au 31 octobre 2025, 1 008 dossiers ont fait l'objet d'un avis favorable de la CCAR et ont bénéficié (897) ou bénéficieront (111) de l'aide complémentaire versée par le GIP FCNA. Cela représente un montant total de 1,73 M€.
- La seconde mesure permet d'apporter une aide à la mise aux normes actuelles d'insonorisation pour certains logements situés dans le périmètre du PGS mais qui ne sont pas éligibles au dispositif de droit commun. Les logements éligibles sont ceux qui respectent les critères cumulatifs suivants :
  - bien à usage d'habitation situé dans le périmètre du PGS en vigueur ;
  - bien dont la construction a été autorisée en zone D du Plan d'Exposition au Bruit (PEB) entre le 17 septembre 2004 (date d'entrée en vigueur du PEB) et le 31 décembre 2013 (date d'entrée en vigueur de la nouvelle norme d'insonorisation pour les logements construits dans le périmètre de la zone D du PEB) ;
  - bien acquis, construit ou ayant fait l'objet d'une extension significative de sa surface de plancher entre le 1er janvier 2011 et le 17 janvier 2018.

Des ateliers du GIP FCNA se sont tenus le 1er juillet 2025 et ont notamment initié la réflexion sur la redéfinition de cette aide.

Pour obtenir plus de renseignements concernant ces dispositifs :

- la page du GIP FCNA
- le site de l'aéroport Nantes-Atlantique

Délais dans lesquels les engagements pris seront tenus
11 décembre 2025

Les membres du GIP FCNA ont émis le souhait que l'aide redéfinie puisse être déployée par le GIP FCNA au plus tôt dans l'année 2026.

Moyens mis en place pour tenir les engagements pris
11 décembre 2025

Réponse apportée dans le présent bilan

11

Demande de précisions et/ou recommandations
22 octobre 2025

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.

Réponse du/des maître(s) d'ouvrage ou de l'entité responsable désignée
11 décembre 2025

La Préfecture de la Loire-Atlantique précise que la définition du modèle de développement de Nantes-Atlantique ne relève pas du PEB mais s'inscrit pleinement, d'une part, dans les différents organes de gouvernance de l'aéroport de Nantes-Atlantique et, d'autre part, au sein des instances de concertation mises en place dans le cadre de la procédure d'appel d'offres devant désigner le futur concessionnaire.

L'État a souhaité que le réaménagement de l'aéroport de Nantes-Atlantique repose sur quatre piliers :

- protéger les populations riveraines de l'aéroport ainsi que les populations survolées contre les nuisances aériennes ;
- réaménager l'aéroport pour répondre avec sobriété aux besoins actuels et futurs de mobilité aérienne des habitants, des entreprises et des territoires du Grand Ouest, dont le rayonnement en Europe et à l'international doit pouvoir s'appuyer sur des connexions aériennes performantes ;
- répondre à des objectifs environnementaux ambitieux, avec des aménagements visant l'exemplarité énergétique et la recherche de pratiques d'exploitation moins émettrices en CO_2 ;
- réaménager l'aéroport en toute transparence, selon une gouvernance ouverte aux collectivités territoriales et à l'ensemble des parties prenantes.

Le modèle de développement de Nantes-Atlantique est discuté à l'occasion de la concertation continue sur le réaménagement de l'aéroport avec l'ensemble des parties prenantes. Des échanges directs entre les collectivités et les différents candidats à l'appel d'offres doivent participer à définir le modèle de développement de Nantes-Atlantique, modèle qui sera consolidé une fois le futur concessionnaire en place.

Plus d'informations sont disponibles sur le site du réaménagement : https://www.reamenagement-nantes-atlantique.fr/

Délais dans lesquels les engagements pris seront tenus
11 décembre 2025

Tout au long du déploiement du projet de réaménagement de l'aéroport

Moyens mis en place pour tenir les engagements pris
11 décembre 2025

Réponse apportée dans le présent bilan

12

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

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.

Réponse du/des maître(s) d'ouvrage ou de l'entité responsable désignée
11 décembre 2025

La Préfecture de la Loire-Atlantique confirme qu'elle souhaite que le projet de PEB fasse l'objet d'une concertation continue sous l'égide de la CNDP et que celle-ci soit articulée à la concertation continue déjà mise en place dans le cadre du projet de réaménagement de Nantes-Atlantique. Les modalités restent à définir ; des temps spécifiques à chaque démarche, ainsi que des temps communs, pourraient être envisagés.

Les dispositions envisagées pour poursuivre le dialogue jusqu'à l'ouverture de l'enquête publique et qui seront proposées aux garantes de la concertation, sont les suivantes :

- refonte du site Internet du réaménagement, puis mises à jour régulières ;
- réalisation de modélisations complémentaires ;
- temps d'échanges spécifiques avec les mairies concernées par le projet de PEB ;
- forums d'information pour échanger sur les avancements du PEB et du projet de réaménagement ;
- temps d'échanges complémentaire avec les membres de la CCE à la fin du premier semestre 2026 afin de présenter le projet de PEB et ses hypothèses ;
- information spécifique aux riverains nouvellement impactés par le PEB.

La Préfecture de la Loire-Atlantique s'engage à publier le projet de PEB et son rapport environnemental, les travaux menés avec la Commission consultative de l'environnement, l'avis de l'ACNUSA et de l'Autorité Environnementale sur le site de la concertation.

Délais dans lesquels les engagements pris seront tenus
11 décembre 2025

Tout au long de l'élaboration du PEB

Moyens mis en place pour tenir les engagements pris
11 décembre 2025

Voir ci-dessus

PRÉFET
DE LA LOIRE - ATLANTIQUE
Liberté
Égalité
Fraternité

LA commission nationale du débat public CNDP

Retrouver toutes les informations sur le site de la concertation :
www.reamenagement-nantes-atlantique.fr/concertation-peb

NANTES-ATLANTIQUE
Révision du Plan d'Exposition au Bruit

stratéact - Décembre 2025