



CONSULTATION PUBLIQUE SUR LE PLAN DE PRÉVENTION DU BRUIT DANS L'ENVIRONNEMENT (PPBE) DE L'AÉROPORT DE NANTES-ATLANTIQUE POUR LA PÉRIODE 2025-2029

Synthèse de la consultation du public

JUILLET 2025

Table des matières

01	Introduction.....	3
02	Diagnostic.....	6
	Courbes et cartographies de bruit	6
	Santé et cadre de vie	8
	Estimation du trafic aérien	10
	Bilan des actions menées sur la période 2020-2024	11
03	Les actions du PPBE	13
	S - Réduction à la source	15
	P - Planification des sols	17
	O – Mesures opérationnelles et procédures de vols	19
	R – Restrictions d’exploitation	23
	C – Communication et information	25
	A – Tous les autres types qui ne rentrent pas dans les catégories précédentes	30
04	Les modalités de consultation du public.....	33
05	Hors sujet.....	34
06	Conclusion.....	35
07	Annexes	36

01 Introduction

Contexte de la consultation

La réglementation prévoit qu'un plan de prévention du bruit dans l'environnement (PPBE) est élaboré pour chaque plateforme aéroportuaire recevant plus de 50 000 mouvements annuels. Ayant accueilli 51 300 mouvements en 2023, l'aéroport de Nantes-Atlantique est soumis à l'obligation de disposer d'un PPBE (en application de l'arrêté du 24 avril 2018 fixant la liste des aérodromes mentionnés à l'article R. 112-5 du code de l'urbanisme).

Le PPBE est élaboré et publié tous les 5 ans ou en cas d'évolution significative des niveaux de bruit identifiés par les cartes de bruit. Il répond à trois objectifs :

- prévenir le bruit dans l'environnement et gérer les effets du bruit ainsi que les éventuels problèmes de bruit, en particulier en évaluant le nombre de personnes exposées à un niveau de bruit défini et en recensant les mesures prévues pour maîtriser les nuisances ;
- réduire si cela est nécessaire, les niveaux de bruit engendrés par les activités aériennes, notamment lorsque les niveaux d'exposition peuvent entraîner des effets nuisibles pour la santé humaine ;
- préserver la qualité de l'environnement sonore lorsque nécessaire.

Le projet de PPBE pour l'aéroport de Nantes-Atlantique dresse ainsi un bilan des actions mises en œuvre sur les dix dernières années. Conformément aux travaux réalisés dans le cadre du groupe de travail dit « GT PPBE » (cf. encart « **Groupe de travail PPBE** » en annexe, page 3636), il reconduit un certain nombre d'actions du précédent plan et il recense pour la période 2025-2029 les nouvelles actions qui seront mises en œuvre par les parties prenantes en vue de maîtriser les nuisances sonores et limiter la gêne sonore ressentie par les riverains.

Ce projet de PPBE a fait l'objet d'une présentation pour avis de la Commission consultative de l'environnement (CCE) de l'aéroport, le 19 décembre 2024.

Conformément à l'article R. 572-9 du code de l'environnement, un avis de mise à disposition d'une consultation du public a été publié le 17 janvier 2025 dans les éditions locales de Presse-Océan et Ouest-France ainsi que dans les mairies de Nantes-Métropole. Ce projet de plan a ensuite été mis à la disposition du public sur le site internet du ministère de l'aménagement du territoire et du ministère de la transition écologique pour une durée de deux mois, du 31 janvier au 31 mars 2025, afin que chacun puisse faire part de ses observations.

La présente synthèse vise à exposer les résultats de cette consultation du public et la suite qui leur est donnée (en application de l'article R.572-11 du code de l'environnement notamment).

Après prise en compte des résultats de cette consultation et publication de son bilan ainsi que de l'ensemble des contributions anonymisées, le projet de PPBE pourra être approuvé par arrêté préfectoral.

Méthodologie d'analyse

- Les contributions déposées sur le site dédié, mais aussi sur des registres ou envoyées par courrier électronique à la préfecture ont été récupérées dans leur intégralité et étudiées.
- Si une même contribution a été déposée par une même personne, le même jour et à la même heure : la contribution a été considérée comme un doublon. Elle n'a pas été prise en compte dans le traitement quantitatif.
- 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.

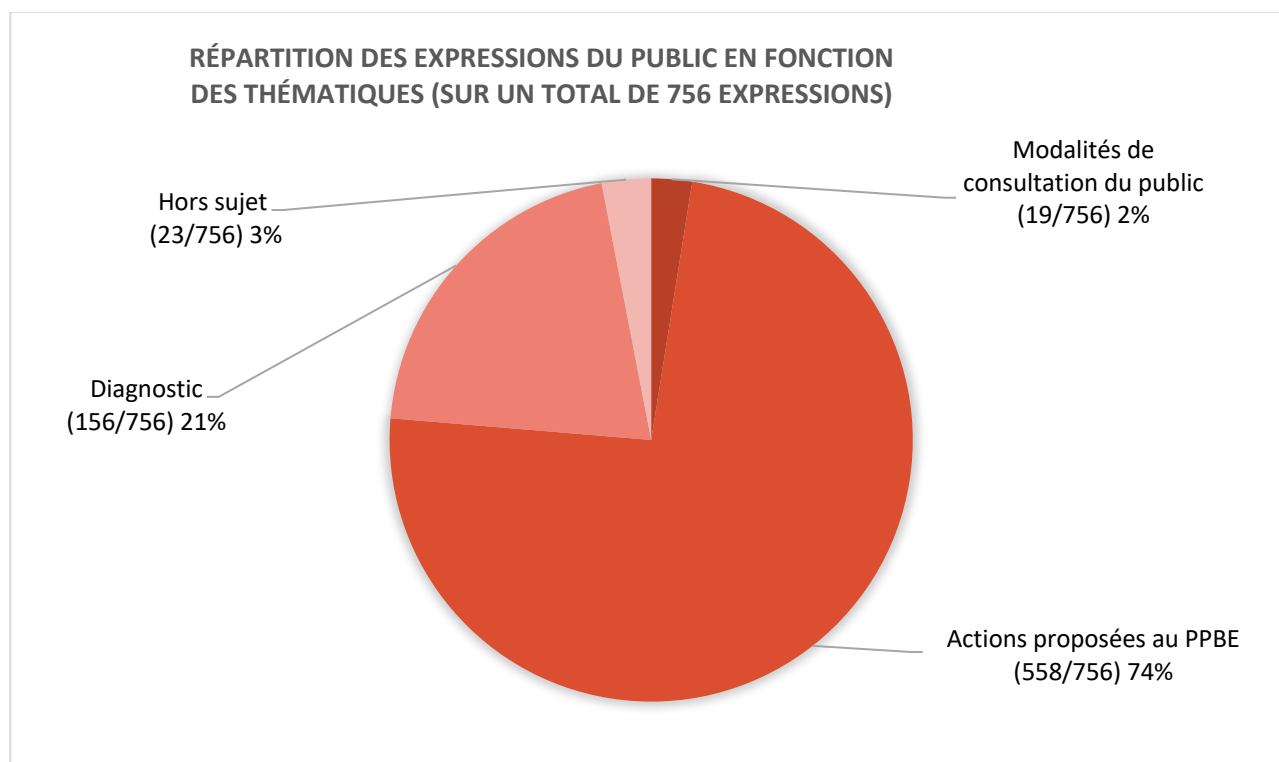
Les chiffres de la participation

510 contributions ont été déposées sur la plateforme de la consultation du public et une déposée en préfecture. Parmi elles, 13 doublons ont été retirés des calculs. Ainsi au total, **498 contributions sont traitées** dans la présente synthèse.

Comme indiqué dans la méthodologie, certaines contributions ont abordé plusieurs thématiques. Ainsi, les 498 contributions comportent finalement **756 expressions identifiées**. C'est l'ensemble de ces expressions du public qui a été classé en fonction du type de commentaire pour faire l'objet de la présente restitution.

Parmi ces expressions, certaines sont des avis, d'autres des questions. 12 expressions du public dans le cadre de cette consultation sont des questions.

L'ensemble des expressions du public a également été classé en fonction des thématiques abordées. Leur répartition est présentée dans le graphique 1.

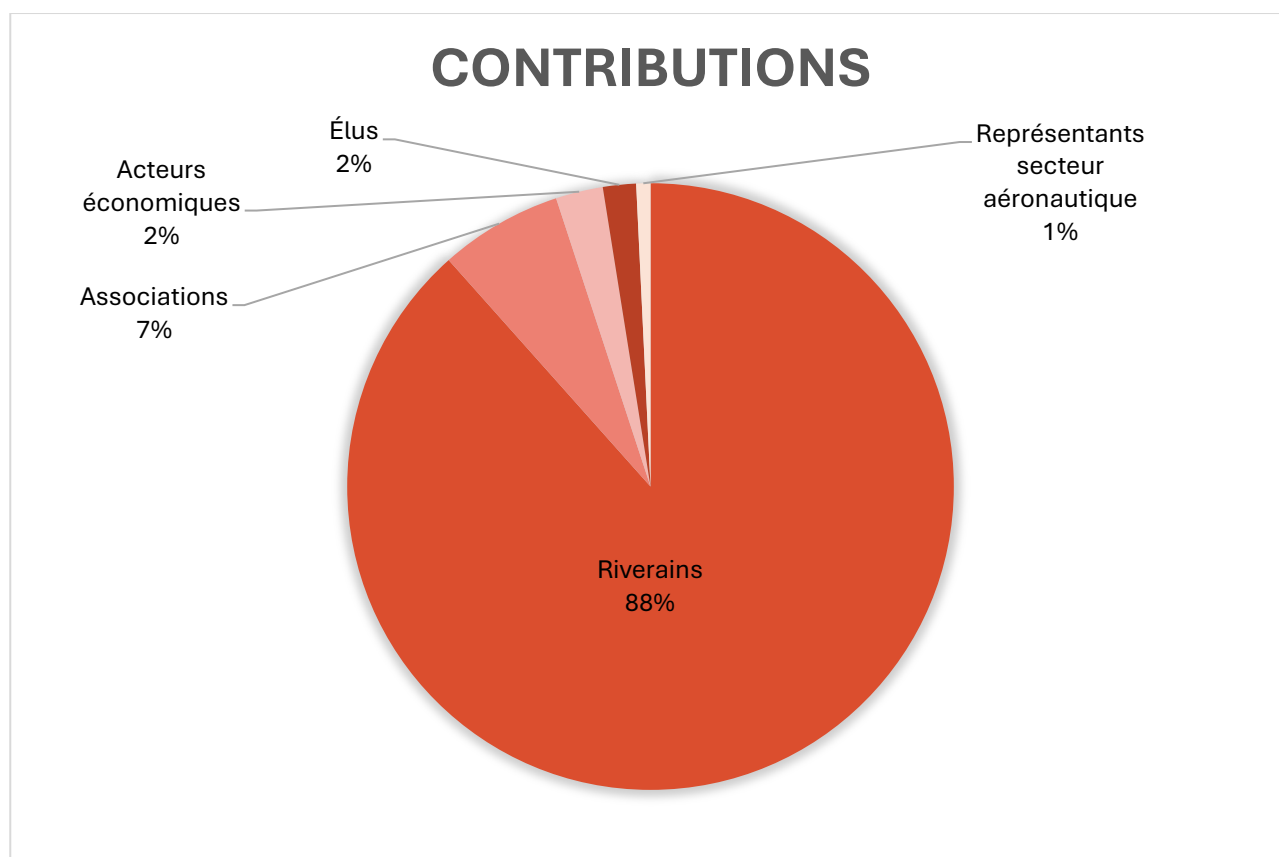


Éléments sur le profil des répondants

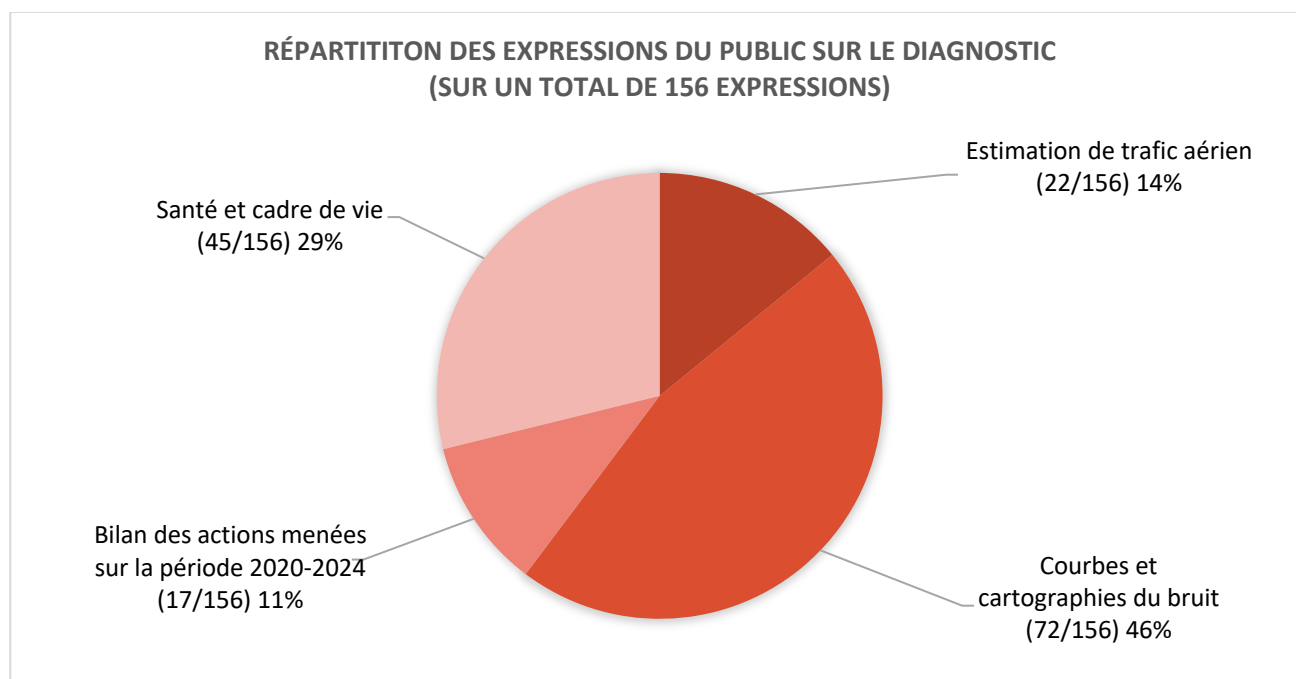
Sur les 498 contributions, 351 participants précisent qu'ils s'expriment en tant que riverains, 26 s'expriment au nom d'associations, 10 en tant qu'acteurs économiques, 7 en tant qu'élus, 3 en tant que représentants du secteur aéronautique.

Au total, 373 participants ont mentionné leur localisation. Ils résident dans les communes de Bouguenais (4), Bresles (1), Carquefou (2), Eaubonne (1), Geneston (3), Haute-Goulaine (1), La Chevrolière (6), Laversine (1), Les Sorinières (2), Lumine de Coutais (1), Nantes (10), Paulx (1), Pont Saint Martin (1), Rezé (6), Saint-Aignan-de-Grand Lieu (3), Saint-Colomban (3), Saint-Philbert-de Grand-Lieu (323), Sucé-sur-Erdre (1).

D'autres acteurs se sont identifiés à l'échelle métropolitaine ou régionale : Nantes Métropole (2), Pays de la Loire (1).



02 Diagnostic



Courbes et cartographies de bruit

72 expressions portent sur les courbes et cartographies de bruit présentées dans le PPBE. Ces éléments soulèvent de nombreuses interrogations de la part des acteurs locaux et riverains.

Concernant la méthodologie

Nantes Métropole, la commune de Rezé et Les Engagés pour Saint-Aignan de Grand Lieu regrettent l'absence de « *cartes stratégiques de bruit (CSB) produites en amont* », estimant qu'il est difficile d'établir un plan d'action pertinent sans « *diagnostic réellement partagé* ». La métropole demande également la communication des « *caractéristiques acoustiques des aéronefs simulés* ». Un contributeur interroge en outre la possible mise à jour du Plan de Gêne Sonore (PGS).

Plusieurs riverains regrettent que la modélisation des cartes de bruit repose sur des hypothèses techniques et opérationnelles jugées déconnectées de la réalité. À ce propos, l'association Les Engagés pour Saint-Aignan de Grand Lieu déplore l'absence de prise en compte des « *pics de bruit dépassant 80/85 dBA* », alors que les stations de mesure MAESTRO enregistrent régulièrement des niveaux supérieurs à 83 dB. Lors d'une réunion publique à Saint-Aignan le 10 mars, des mesures en direct ont indiqué des niveaux de 83 et 84 dB, illustrant l'écart entre les modèles et les données réelles. Des dysfonctionnements d'outils de mesure sont également signalés, notamment les pannes prolongées des stations situées au Jardin des Plantes et Saint-Aignan en mars 2025. En conséquence, des contributeurs proposent « *des enquêtes de gênes pour estimer [...] l'intensité [des nuisances]* ».

Enfin, plusieurs contributions notent l'absence de prise en compte de l'augmentation du trafic aérien, dans un contexte de changement de concessionnaire de l'aéroport.

Concernant les seuils à retenir

La ville de Bouguenais et Sud Loire Avenir souhaitent l'application stricte des seuils OMS (45 dB L_{den} et 40 dB L_n) plutôt que ceux retenus (55 dB et 50 dB), soulignant que « *la Directive européenne 2002/49/CE n'est pas respectée* ». Le collectif d'habitants SonoRezé critique quant à lui l'indicateur L_{den} , estimant qu'il « *laisse penser qu'une réduction de 3 dBA [...] peut compenser un doublement du nombre de survols* », et préconise des cartographies complémentaires basées sur les pics sonores (L_{Amax}).

Concernant les cartes de bruit

Les contributeurs dénoncent **une sous-estimation des populations exposées** aux nuisances. Les chiffres présentés sont jugés « *irréalistes* » : selon plusieurs riverains, « *le chiffre des personnes subissant des nuisances est plus dans les centaines de milliers* ». Des quartiers et communes comme Nantes Est, Sainte-Luce-sur-Loire, Carquefou, ou encore La Grande Ouche à Bouguenais sont spécifiquement mentionnés. Certains estiment que ces sous-estimations pourraient avoir pour but d'éviter d'impacter négativement les futurs projets immobiliers.

Par ailleurs, de nombreuses contributions relèvent l'**absence d'identification de zones calmes**, alors que certains lieux mériteraient selon eux ce statut : établissements scolaires (écoles, lycées, collèges, grandes écoles), lieux de promenade (Jardin des Plantes, Trentemoult), établissements spécialisés en psychiatrie, futur CHU, quartiers résidentiels (Pirmil, île de Nantes...), ou encore des espaces naturels comme le lac de Grand-Lieu et sa zone ornithologique. Une trentaine de contributions demande en particulier l'inscription de la commune de Saint-Philbert-de-Grand Lieu en tant que zone calme. Pour certains, une telle identification permettrait d'adapter « *les procédures de circulation aérienne* ».

Enfin, une défiance est également exprimée face à des cartes jugées « *floues* ».

Réponses des services de l'État :

Cartes stratégiques de bruit : pour construire des cartes stratégiques de bruit (CSB), il est nécessaire de s'appuyer sur un certain nombre d'hypothèses telles que les procédures de circulation aérienne suivies par les aéronefs. Ces procédures n'étant pas stabilisées en 2022 du fait des réflexions en cours sur le réaménagement de la plateforme, il a alors été décidé de retarder la réalisation des CSB. Cette décision a permis de bâtir les CSB du PPBE Nantes-Atlantique pour la période 2025-2029 à partir d'hypothèses cohérentes avec la trajectoire actuelle de développement de la plateforme et en s'appuyant sur le trafic de l'année 2023, première année pleine d'application du couvre-feu en programmation.

Enfin, conformément à l'annexe IV de la directive 2002/49/CE du Parlement européen et du Conseil du 25 juin 2002, les indicateurs utilisés pour la réalisation des cartes stratégiques de bruit présentées dans ce projet de PPBE sont respectivement le L_{den} pour la journée complète et le L_n pour la nuit. Les valeurs limites réglementaires retenues pour le transport aérien par la réglementation sont L_{den} 55 dB(A) et L_n 50 dB(A) représentés au travers des courbes isophones par pas de 5 dB(A). Ils sont exprimés en décibels pondérés A, en abrégé dB (A), qui est l'unité utilisée pour évaluer le bruit en tenant compte de la manière dont l'oreille humaine perçoit les différentes fréquences.

Sur le sujet de l'application stricte des seuils de l'OMS, les lignes directrices et recommandations formulées par celle-ci ne sont pas juridiquement contraignantes pour l'Union européenne et pour ses États membres.

La France a opéré une transposition régulière des modifications de l'annexe III de la directive 2002/49/CE en prévoyant que soient évalués, selon les modalités fixées par cette même annexe, les effets nuisibles du bruit sur la santé de ses populations. Elle a également déterminé des valeurs limites par voie d'arrêté, qui sans reprendre les recommandations OMS prévoit les valeurs les plus basses mentionnées par la directive. Une fois ces valeurs atteintes ou dépassées, les pouvoirs publics peuvent en conséquence prévoir une diversité d'actions nécessaires pour réduire les effets du bruit.

Zones calmes : la notion de « zone calme » apparaît comme un concept plus adapté aux PPBE des agglomérations qu'aux PPBE des grands aéroports (voir article 8 de la directive 2002/49/CE relative à l'évaluation et à la gestion du bruit dans l'environnement) dès lors que les « zones calmes » potentielles ne sont pas situées au voisinage immédiat

des aéroports et que, de ce fait, les actions qui visent spécifiquement à les préserver induisent des déplacements de nuisances vers d'autres zones qui pourraient revendiquer également le statut de « zones calmes ». Les déplacements de nuisances associées aux modifications de trajectoires sont traités dans le cadre du dispositif réglementaire actuel qui prévoit des études et des phases de concertation *ad hoc*.

C'est donc au regard de ces considérations qu'il n'a pas pu être identifié de « zones calmes » dans le cadre du présent plan.

Ces précisions ont été apportées à la version finale du plan au paragraphe 4.2.

Santé et cadre de vie

Les 45 participants s'étant exprimés sur cette thématique, dont bon nombre se présentent comme des riverains de l'aéroport, évoquent les conséquences négatives du bruit sur leur quotidien et leur santé. Plusieurs témoignent de nuisances sonores « *insupportables* », « *inacceptables* », vécues comme un « *cauchemar* » ou encore « *un facteur de dégradation réelle de la qualité de vie et du cadre environnemental* ». Ces nuisances sont perçues notamment « *la nuit* », « *tôt le matin* », « *le week-end* » ou l'été et en périodes de vacances scolaires, lorsqu'ils sont plus souvent présents à leur domicile. Les personnes subissant ces nuisances indiquent résider à Nantes (notamment quartier Est), Rezé, Maurecourt, La Chabossière, Eaubonne, Saint Philbert, Paulx, les Sorinières, La Chevrolière, Bouguenais ou encore Carquefou. Les crèches et écoles sont également mentionnées comme subissant ces impacts.

Certaines notent des pointes de nuisances liées à des « *virages beaucoup trop larges* » notamment vers l'est, à une « *dispersion des décollages face au Nord* », des survols « *relativement bas* », des passages trop fréquents « *toutes les 2 à 3 minutes* ».

Les participants déplorent que les mesures palliatives mises en place ne soient pas suffisantes, critiquant notamment les dispositifs d'aide à l'insonorisation des logements, (« *lorsqu'ils existent* ») jugés « *dérisoires* » pour réduire la gêne. Certains indiquent que le double vitrage par exemple ne permet pas de camoufler le bruit, d'autres encore devant fermer les volets de jour comme de nuit pour l'éviter. Cela exclut également toute amélioration des nuisances en extérieur, « *où il n'est plus possible de s'installer* », ainsi que le fait de pouvoir ouvrir les fenêtres en période estivale. Une personne demande ce qu'il est prévu pour l'insonorisation des jardins.

Quelques participants critiquent également le fait qu'on leur interdise certaines pratiques sur des horaires définis le soir et le week-end, citant notamment « *la tondeuse* » ou encore « *la ponceuse* », trouvant dans cela une certaine injustice face aux nuisances engendrées par le trafic aérien sur les mêmes horaires ; forçant parfois les habitants à « *arrêter les discussions, tellement le bruit des moteurs couvrent tous les autres sons* ». Dans la même lignée, un participant estime injustifiable « *que l'on demande aux habitants de faire des efforts constants pour réduire leur impact écologique — trier davantage, consommer moins, limiter leurs déplacements — les couloirs aériens continuent de concentrer* ».

Certains encore s'inquiètent des effets du bruit et de la pollution sur leur santé, en particulier celle des enfants. À ce titre, le non-respect des critères de sommeil préconisés par l'OMS (8h pour un adulte et 9h pour un enfant) est vu comme problématique. Des participants éprouvent en cela « *une profonde injustice* », étant « *amenés à payer, sans aucune aide financière, des séances de psychomotricité et autres spécialités pour traiter des troubles de nos enfants liés au manque de sommeil* ». D'autres personnes indiquent également ne pas pouvoir s'endormir avant minuit, tant que les survols sont encore effectifs. La pollution, « *une pellicule noire et grasse* » qui se dépose dans les jardins, les toits et les terrasses, est également une source d'inquiétude pour les riverains. Un participant travaillant dans le domaine cardio-vasculaire indique que de « *belles études scientifiques recensent chez les survolés une majoration de l'hypertension artérielle, des accidents vasculaires cérébraux, des infarctus du myocarde... sans oublier les troubles de vigilance et de concentration chez les plus jeunes* ».

Enfin, certains s'inquiètent de la dévalorisation de leur patrimoine immobilier. Ils s'étonnent que leur domicile ne soit pas « *officiellement dans une zone considérée comme exposée* » alors que « *les nuisances sont bien réelles et extrêmement pénibles* ». Parmi ces personnes, les résidents de Saint-Philbert-de-Grand-Lieu déplorent que la

modification des trajectoires les ayant déjà fortement affectés lors d'une expérimentation en 2022 ne soit prolongée par le PPBE. Ils craignent « *des pertes financières importantes en cas de revente* » et qu'« *aucune indemnisation* » ne soit proposée, provoquant des impacts économiques « *considérables* » pour ces propriétaires. Le choix de résidence de certains participants aurait par ailleurs été fait précisément dans une zone calme et non soumise à des nuisances. Ces nuisances mettraient également en péril le développement des bourgs concernés, dissuadant de nouvelles familles de s'installer et « *faisant fuir les visiteurs* ». Des personnes envisagent aujourd'hui de déménager compte tenu de l'aggravement des nuisances liées à l'aéroport et de ses perspectives de développement.

Un participant regrette que le PPBE ne soit pas un document « *scientifique, indiscutable et bienveillant pour préserver à un niveau optimal la santé et la sécurité de la population survolée* ».

Réponses des services de l'État :

Prise en compte des impacts sanitaires : la réduction des nuisances engendrées par le transport aérien est une préoccupation constante des acteurs du secteur et notamment de la DGAC. L'objectif du plan de prévention du bruit dans l'environnement consiste précisément à mieux évaluer les nuisances sonores subies par les riverains pour ensuite proposer les mesures les plus adaptées pour en maîtriser les effets.

Les services de l'État sont conscients des enjeux sanitaires associés à l'exposition au bruit des avions. Afin d'aider à mieux comprendre ces effets, le programme DEBATS (Discussion sur les Effets du Bruit des Aéronefs Touchant la Santé), premier programme français de grande ampleur, a été lancé dès 2012, en lien avec l'Autorité de contrôle des nuisances aéroportuaires (ACNUSA), les directions générales de la santé (DGS) et de la prévention des risques (DGPR) et l'Université Gustave Eiffel (anciennement IFFSTAR), qui ont produit les études. Le programme, aujourd'hui terminé, a permis de faire avancer les connaissances sur les effets du bruit sur la santé et d'identifier la contribution du bruit aérien dans la survenue de la gêne et des perturbations du sommeil.

Des informations complémentaires sur le projet DEBATS et les publications sont disponibles sur les sites suivants :

<https://www.bruitparif.fr/le-projet-debats-en-cours/>

<http://debats-avions.iffstar.fr/>

En matière d'impact du bruit sur la santé, la réglementation impose de mettre en place, depuis le 1^{er} janvier 2022, une évaluation de l'impact sur la santé de deux types de pathologies liées au bruit aérien : la forte gêne et les fortes perturbations du sommeil. Des relations dites « dose-effet » permettent de calculer la proportion de personnes affectées par l'une de ces deux pathologies au sein d'une population, sans toutefois tenir compte des mesures qui sont prises pour réduire les nuisances sonores (mesures d'isolation phonique des bâtiments notamment). Le PPBE soumis à consultation comporte donc une évaluation des effets nuisibles du bruit sur les riverains selon la méthodologie explicitée ci-dessus.

Une étude d'observation de l'état de santé des populations réalisée par l'observatoire régional de la santé des Pays de la Loire a été lancée en 2024 et devrait rendre ses conclusions pour fin 2025. Cette étude est portée par l'action C2020-1 relative à l'étude des impacts environnementaux et sanitaires de Nantes-Atlantique (étude d'impact du projet de réaménagement). Cette action a été reconduite dans le PPBE Nantes-Atlantique 2025-2029 et étendue à la réalisation d'une étude indépendante d'observation de l'état de santé des populations riveraines.

La mise en œuvre du couvre-feu en programmation le 8 avril 2022 a profondément modifié la structure du trafic commercial nantais en divisant notamment par un facteur 12 le nombre de vols entre 2019 et 2024 le nombre de vols opérés dans la période minuit – 6h. Ainsi, bien que le trafic commercial de 2023 soit encore 20 % inférieur à celui de 2019, il représente mieux la tendance actuelle de développement post covid de la plateforme nantaise. C'est par conséquent l'année 2023 qui a été retenue comme scénario de référence.

Enfin les efforts de réduction du nombre de vols en cœur de nuit se poursuivent avec les engagements relatifs à la programmation des vols pris dans le PPBE Nantes-Atlantique 2025-2029 par les principales compagnies aériennes qui fréquentent Nantes.

Estimation du trafic aérien

22 expressions portent sur les estimations du trafic aérien de l'aéroport de Nantes-Atlantique.

De nombreux contributeurs **questionnent la méthodologie utilisée pour établir les prévisions de trafic aérien** pour l'aéroport de Nantes-Atlantique. Le MEDEF Pays de la Loire, le MEDEF Loire Atlantique et l'association Des Ailes pour l'Ouest regrettent que les projections actuelles se limitent à 2029, « *ne permettent pas d'anticiper suffisamment les enjeux de capacité, d'impact environnemental et de transformation du secteur* ». Ils demandent « *des scénarios de trafic à 15-20 ans, en cohérence avec les tendances démographiques et économiques et qui permettrait une meilleure lisibilité pour les entreprises et les collectivités dans leurs décisions d'investissement* ». Des contributeurs demandent également d'« *intégrer dans le PPBE le détail des hypothèses, notamment les modalités de calcul des prévisions de trafic* ». L'absence d'indication concernant « *les impacts cumulés éventuels (trafic routier)* » est également soulignée. Un contributeur rappelle que « *l'année 2023 étudiée correspond à une année en sortie de période pandémie, avec un trafic aérien en phase de redémarrage* », contestant ainsi la pertinence de cette année comme base de référence. De plus, la commune de Saint-Aignan-de Grand Lieu regrette « *l'absence d'hypothèses de trafic par typologie d'aéronefs* », demandant une approche plus détaillée. Enfin, une personne suggère de ne pas se baser uniquement sur les journées caractéristiques qui ne rendent pas compte des « *variations saisonnières* ».

Plusieurs contributeurs estiment que le **nombre de mouvements envisagé est trop élevé**. Les riverains craignent une augmentation des nuisances sonores et rappellent que « *les hypothèses de développement de l'aéroport du "Grand Ouest" ne sont pas celles souhaitées par la population de l'agglomération et du département cf. courrier des maires de la Métropole de Nantes* ». Les motivations économiques derrière le développement de l'aéroport suscitent également des interrogations. Des contributeurs estiment que « *le nombre de vols va de facto augmenter très fortement car il est dans l'intérêt financier du nouveau concessionnaire de rentabiliser son investissement* ». Des inquiétudes sont également exprimées quant à la capacité « *des infrastructures routières qui sont totalement saturées sur la région nantaise* » à gérer l'augmentation du trafic de passagers.

La cohérence entre le développement de l'aéroport et les objectifs de transition écologique est également remise en question. Un contributeur estime que « *la nécessité de modifier les comportements et la consommation pour réduire les impacts environnementaux n'est à ce jour pas compatible avec des ambitions de développement du trafic aérien.* » L'absence de prise en compte de la Stratégie française pour l'énergie et le climat (SFEC) est également soulignée, alors que cette stratégie « *prévoit pourtant la possibilité de réduire le trafic aérien (domestique et international) au travers du signal prix, des reports modaux et de la sobriété* ».

Face à ces incertitudes, plusieurs contributeurs proposent « **la fixation de seuils** », suggérant un « *nombre maximal de mouvements par heure selon les trajectoires* ». D'autres rappellent que « *les 24 Maires de Nantes Métropole se sont engagés à limiter les vols à 56 000 mouvements, alors que les chiffres affichés sont plus élevés* », soulignant que « *ce PPBE ne respecte pas la parole des élus* ».

Réponses des services de l'État :

Méthodologie utilisée pour les prévisions de trafic : bien que le trafic commercial de 2023 soit encore 20 % inférieur à celui de 2019, il représente mieux la tendance actuelle de développement post covid de la plateforme nantaise puisque 2023 est la première année pleine d'application du couvre-feu en programmation. C'est ce qui a conduit à retenir l'année 2023 comme scénario de référence.

Les hypothèses de trafic utilisées pour l'horizon de long terme à 2030 de ce plan se basent sur des projections macro-économiques conformes à l'évolution du trafic constatée depuis la fin de la crise sanitaire.

Fixation de seuils de trafic : la « fixation de seuils » revient à imposer une nouvelle restriction d'exploitation et relève à ce titre du quatrième pilier de l'approche équilibrée ce qui n'est pas l'objet du plan de prévention du bruit dans l'environnement.

Bilan des actions menées sur la période 2020-2024

Les 17 contributions portant sur ce volet révèlent une différence de perception du bilan PPBE 2020-2024 selon les acteurs qui s'expriment.

Plus de la moitié des contributeurs, principalement des habitants, remettent en question l'utilisation du code couleur sur le tableau des mesures réalisées, indiquant qu'il porte à confusion. En effet, ces couleurs indiquent la réalisation ou non des actions, et non l'efficacité réelle des mesures mises en place. L'un d'entre eux qualifie ce bilan de « *biaisé* ». Un habitant ajoute que l'évaluation des actions ne peut avoir lieu sans relevé des nuisances sonores, et précise n'avoir jamais constaté ce genre de procédure dans son secteur.

À l'inverse, l'association Des Ailes pour l'Ouest souligne la volonté de transparence de l'État et le travail effectué en lien avec le gestionnaire et les compagnies pour réduire autant que possible les nuisances subies par les riverains. Pour illustrer son propos, elle s'appuie sur plusieurs données des courbes de bruit qui démontrent une baisse « *de 23 à 20 km²* » de la surface des courbes isophones L_{den} , « *une baisse significative* » du nombre de personnes et du nombre d'habitations exposées à un niveau L_{den} supérieur ou égal à 55 et une augmentation du nombre d'établissements d'enseignement et de santé soumis à un niveau L_{den} supérieur ou égal à 55 (passant de 26 à 29 établissements). Elle constate ainsi que les mesures mises en place dans le précédent PPBE ont permis de « *réduire sensiblement le nombre de personnes soumises à des niveaux élevés de bruit* », même si cela « *apparaît marginal pour les personnes concernées* ».

Des participants se sont également exprimés plus précisément sur le bilan de certaines actions. Par question de lisibilité, la synthèse des commentaires portant sur les actions reconduites et nouvelles actions prévues au PPBE est à retrouver en partie 3 du présent document. Ci-après figurent les expressions portant spécifiquement sur le bilan d'actions non-reconduites :

R2020-1 – Réalisation d'une étude d'approche équilibrée concernant la mise en œuvre d'un couvre-feu interdisant la programmation des vols entre minuit et 6h

Les communes de Saint-Aignan de Grand Lieu, de Pont Saint-Martin et l'association Sud Loire Avenir déplorent l'absence de bilan sur les effets des restrictions d'exploitation de l'aéroport de Nantes-Atlantique, notamment en matière d'emploi et de chiffre d'affaires. Les trois acteurs soulignent que les impacts économiques annoncés par la DGAC n'ont, à ce jour, pas été démontrés. Pont Saint-Martin insiste sur la nécessité de cette évaluation pour envisager un éventuel plafonnement des mouvements.

Saint-Aignan de Grand Lieu et Sud Loire Avenir regrettent le silence autour de l'engagement du ministre Clément Beaune de réaliser une étude d'impact selon l'approche équilibrée, considérée comme essentielle pour évaluer objectivement les mesures mises en place. Cet avis est partagé par plusieurs riverains, précisant que l'impact des nuisances sonores a été démontré et rappelant les recommandations de 8h de sommeil par nuit de l'OMS.

À l'inverse, DHL, Air France et la FNAM (Fédération Nationale de l'Aviation et de ses Métiers) soulignent un bilan « *très positif* » du couvre-feu instauré en 2022. Ils indiquent notamment que le nombre de vols en cœur de nuit (minuit-6h) a été divisé par dix entre 2019 et 2024 et que les infractions au couvre-feu ont fortement diminué entre 2022 et 2024 (-60 % selon Air France, -57 % selon la FNAM). Ces résultats sont selon eux le fruit d'un travail collectif exemplaire impliquant compagnies aériennes, exploitant, État, DGAC et acteurs locaux.

Un riverain constate le non-respect « *fréquent* » du couvre-feu.

P2020-5 – Aide à la revente des logements

La commune de Rezé souhaite qu'un bilan de cette aide soit réalisé pour évaluer son efficacité et, selon les enseignements, proposer éventuellement un dispositif « *plus simple et plus adapté aux besoins des riverains* ».

O2020-1 – Allongement de 400 mètres vers le sud de la piste existante de NA

Un participant explique que le faible impact sur le bruit et les difficultés en termes de travaux ont conduit à l'abandon de l'allongement de la piste. Deux autres regrettent l'abandon de cette « *mesure phare* » pour limiter les nuisances sonores, et remet en question l'efficacité des nouvelles mesures (des avions « *moins bruyants* » et une approche satellitaire) pour compenser ces effets.

Réponses des services de l'État :

Code couleur : le code couleur du tableau de synthèse du bilan des actions du plan 2020-2024, qui débute le paragraphe 5.1.1, a été ajouté dans la version finale du plan pour faciliter la lisibilité.

Non-reconduction action R2020-1 : l'action R2020-1 ayant été réalisée, elle n'est pas reconduite dans le présent plan. Plutôt que d'assoir le PPBE Nantes 2025-2029 sur de nouvelles restrictions d'exploitations, le choix a été fait, conformément aux principes de l'approche équilibrée, d'aller au bout des trois premiers piliers par le biais d'engagements de l'État, de l'exploitant aéroportuaire et des acteurs économiques de la plateforme. Cette démarche permet de faire bénéficier les riverains d'actions mises en œuvre dès le début du plan, voire avant pour l'action A2025-V01 de Volotea dont un engagement porte notamment sur 2024 et a été respecté. A contrario, de nouvelles mesures de restriction d'exploitation ne pourraient pas être mises en œuvre avant les dernières années du plan à cause des délais de conduite d'une étude d'impact selon l'approche équilibrée et des délais réglementaires de prévenance des compagnies aériennes (cf. encart « **Principes de la démarche d'approche équilibrée** » en annexe, page 3636). Enfin, la nouvelle action C2025-03, relative à l'évaluation intermédiaire et partagée du respect des engagements, prévoit que les parties prenantes soient réunies en 2027, lors de l'établissement des cartes stratégiques de bruit intermédiaires, pour juger du respect et de l'impact des engagements, en vue de procéder à une évaluation partagée de la situation, dans le respect du règlement (UE) n° 598/2014.

Évaluation de l'impact du couvre-feu : afin de répondre aux demandes de bilan de l'impact du couvre-feu, la version finale du plan contient une nouvelle action C2025-02 relative à l'évaluation de l'impact socio-économique des restrictions d'exploitation entrées en vigueur le 8 avril 2022 et la comparaison avec les conclusions de l'étude d'impact selon l'approche équilibrée conduite en 2020.

Bilan aide revente : une des principales explications de la faible efficacité de l'action tient au dynamisme de marché immobilier sur le secteur concerné par cette aide jusqu'à la mi-2022. Le nombre de transactions a fortement baissé par la suite. Les statistiques publiées sur le site OTANA montrent que les variations des prix de vente des biens sur les secteurs concernés ont suivi les mêmes tendances que sur les secteurs considérés comme éloignés de l'aéroport, ce qui peut expliquer le faible taux de recours à l'aide.

Abandon de l'allongement de la piste de 400 m : pour tenir compte des effets de la crise sanitaire et des exigences environnementales renforcées par l'urgence climatique, le gouvernement a décidé fin 2023 d'abandonner l'allongement de la piste de 400 mètres vers le sud.

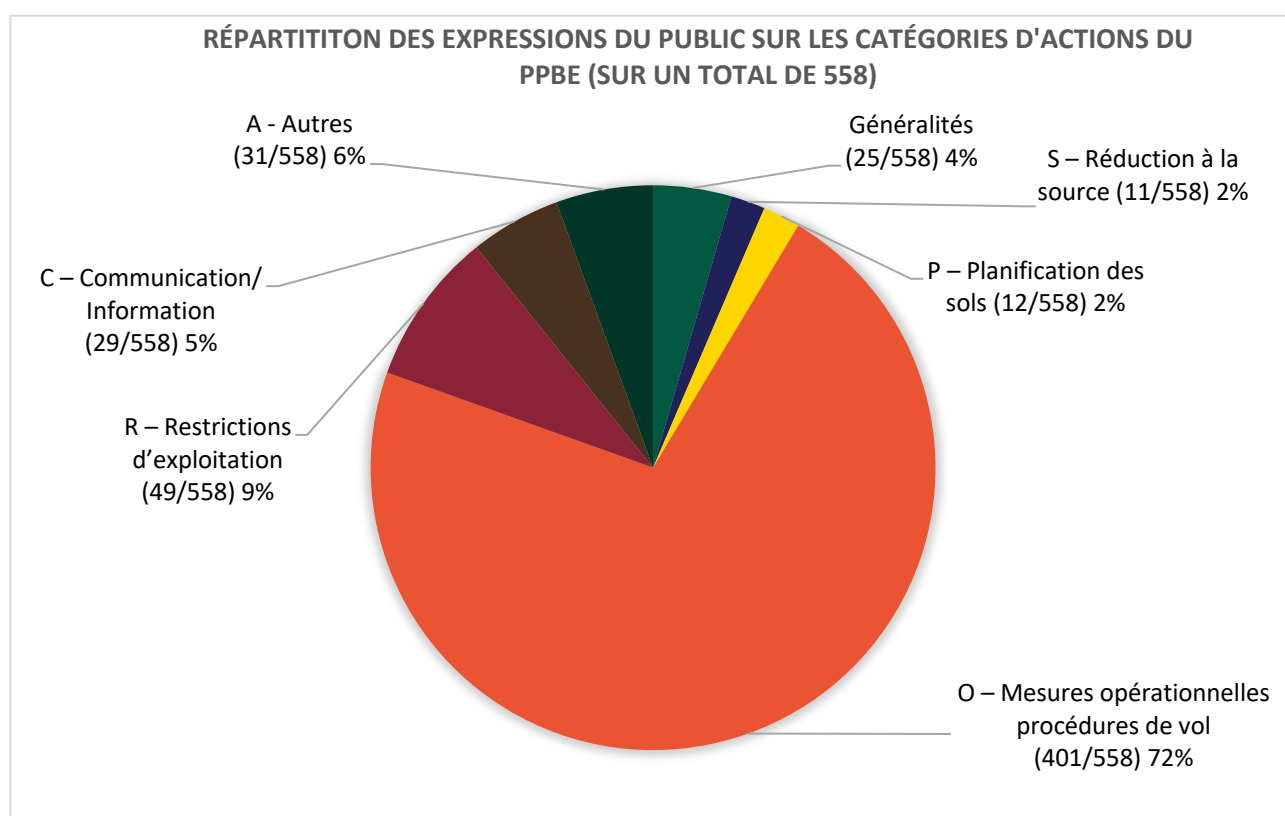
03 Les actions du PPBE

Sur les actions prévues par le PPBE

De nombreux contributeurs citent spécifiquement certaines actions du PPBE. Ces différentes actions sont réparties entre six catégories, dont les trois premières sont les trois premiers « piliers » de l'approche équilibrée :

- S : mesures pour réduire le bruit à la source (amélioration des performances acoustiques des moteurs) ;
- P : gestion et contrôle de la politique de planification des sols ;
- O : mesures opérationnelles sur les procédures de vol autour de l'aérodrome ;
- R : restrictions d'exploitation visant à éradiquer certaines sources ;
- C : communication/information ;
- A : tous les autres types de mesures qui ne rentrent pas dans les catégories précédentes.

Le graphique suivant présente la répartition des expressions du public entre ces différentes catégories d'actions.



À noter que les actions prévues au PPBE et comprises dans ces catégories n'ont pas toutes été commentées. Seules sont synthétisées ci-après celles ayant fait l'objet d'expressions du public.

Introduction : généralités sur le projet de PPBE

La très grande majorité des contributions exprimées lors de la consultation publique sur le PPBE 2025-2029 de l'aéroport de Nantes-Atlantique sont **défavorables** (84 %). Les riverains, associations, élus locaux et plusieurs collectivités **dénoncent un plan jugé « insuffisant », « inadapté » et « superficiel » face à l'ampleur des nuisances sonores** et à la proximité de l'aéroport avec des zones densément peuplées. Beaucoup estiment que le PPBE se contente de recenser des actions sans garantir une réduction significative du bruit, ni une réelle protection de la santé publique. Plusieurs avis pointent un manque de transparence et d'objectivité dans la présentation des données et des projections, certains allant jusqu'à qualifier les informations de « *volontairement parcellaires* » ou « *tronquées* ».

Les engagements du plan sont perçus comme flous, indicatifs, et sans force obligatoire, ce qui laisse craindre une absence de sanctions en cas de dépassement des seuils de bruit. Les contributeurs soulignent également l'absence de solutions innovantes et durables, regrettant que le plan n'explore pas davantage l'optimisation des trajectoires de vol ou l'utilisation de technologies d'insonorisation avancées. Plusieurs collectivités, comme la commune de Saint-Aignan de Grand Lieu, refusent que le financement des actions incombe aux habitants ou aux collectivités locales, estimant qu'il s'agit d'une responsabilité de l'État ou du gestionnaire de l'aéroport. En ce sens, certains s'interrogent également sur le fait que les objectifs de réduction du bruit soient principalement liés à des engagements des compagnies. Les risques pour la santé sont évoqués, avec des références à la Charte de l'environnement et à la directive européenne sur le bruit, certains qualifiant le projet de « *violation manifeste* » du droit à un environnement sain. Enfin, de nombreux avis alertent sur **le risque contentieux** pour l'État, évoquant la possibilité de recours devant les juridictions nationales et européennes pour non-respect des droits fondamentaux. En conclusion, ces contributeurs appellent à une révision en profondeur du PPBE, estimant que le projet actuel « *n'est pas un plan de prévention, mais un plan de soumission au trafic aérien, au détriment de la santé, du climat et de la justice sociale* ».

Les avis **favorables**, bien que minoritaires (6 %), **saluent la démarche de concertation et les efforts déjà engagés pour réduire les nuisances sonores autour de l'aéroport**. Des associations comme les Ailes pour l'Ouest, des acteurs économiques (MEDEF, FNAM) et certaines collectivités reconnaissent la volonté de transparence de l'État et la mobilisation conjointe des compagnies aériennes, du gestionnaire et des pouvoirs publics. Ils mettent en avant les résultats tangibles obtenus ces dernières années, tels que la réduction significative des mouvements de nuit, la contraction du périmètre des nuisances sonores, la modernisation des flottes et l'introduction de nouvelles procédures de vol moins bruyantes. Ces contributeurs insistent sur **la nécessité de préserver un équilibre entre la protection des riverains et le maintien de l'activité économique**, soulignant le rôle stratégique de l'aéroport pour l'attractivité, l'emploi et la mobilité du territoire. Ils appellent à poursuivre et amplifier les efforts déjà engagés, tout en veillant à ne pas imposer de restrictions trop hâtives ou excessives qui pourraient nuire à la compétitivité de la plateforme et des compagnies basées localement. Les engagements volontaires des compagnies aériennes sont salués, de même que la création d'outils de gouvernance innovants pour assurer le suivi des mesures. Ces avis favorables soutiennent en somme une transition progressive, concertée et techniquement réaliste vers un aéroport plus respectueux de son environnement, tout en rappelant que l'objectif du PPBE doit rester la réduction du bruit, et non la limitation de l'activité économique.

Certains avis (10 %), plus nuancés, expriment **des interrogations ou des attentes spécifiques concernant la mise en œuvre concrète des mesures prévues** par le PPBE. Plusieurs contributeurs, dont des collectivités comme Nantes Métropole ou la ville de Rezé, reconnaissent les efforts réalisés par les compagnies aériennes pour moderniser leurs flottes et réduire les infractions au couvre-feu, mais regrettent **le manque d'ambition** du plan et demandent des engagements plus concrets ainsi qu'un suivi rigoureux des actions. D'autres avis interrogent sur la réalité des engagements pris par les compagnies aériennes, soulignant à nouveau l'absence de sanctions en cas de non-respect, et demandent **une plus grande transparence sur les critères d'évaluation** et les projections d'évolution du trafic. Certains acteurs appellent à une révision du cahier des charges, à l'adoption de scénarios alternatifs plus ambitieux, ainsi qu'à une démarche plus objective, transparente et concertée. Enfin, quelques contributions prennent acte des avancées réalisées, tout en insistant sur la nécessité de poursuivre le dialogue et d'associer davantage les riverains et l'ensemble des parties prenantes à l'élaboration et au suivi du plan.

S - Réduction à la source

La catégorie S portant sur les actions visant à réduire le bruit à la source (amélioration des performances acoustiques des moteurs) a fait l'objet de 11 contributions.

Action S2020-2 – Politique tarifaire incitative du futur concessionnaire de Nantes-Atlantique

Les 3 commentaires recueillis sur cette mesure qui vise à instaurer une politique tarifaire incitative pour favoriser l'utilisation d'avions à haute performance acoustique et environnementale, témoignent d'une défiance à l'égard de la démarche et de ses effets réels. Des contributeurs dénoncent une logique qui privilégierait avant tout l'attractivité de la concession pour le futur exploitant, au détriment de la protection des riverains et de l'environnement. L'un d'eux s'interroge ainsi : « *Comment vendre au futur concessionnaire la poupée plus belle qu'elle n'est* », estimant que les projections et les chiffres avancés par la DGAC sont arrangés pour « *satisfaire le nouveau concessionnaire qui va investir des millions* », sans que la santé et la qualité de vie des citoyens ne soient véritablement prises en compte. Cette politique tarifaire est perçue comme un outil de communication plus que comme une mesure efficace, certains allant jusqu'à qualifier l'argumentaire de la DGAC « *d'exposé de balivernes* ».

Le manque de transparence du processus, notamment l'absence de publication du cahier des charges du futur contrat de concession, est également mentionné. Un contributeur regrette que « *la DGAC poursuit son raisonnement en reportant la charge et la responsabilité sur le futur concessionnaire, sans en mesurer les conséquences* », et propose d'« *indiquer dans le PPBE la clause intégrée dans le cahier des charges qui permet de moduler ou revoir les conditions d'exploitation de l'aéroport ainsi que les conséquences que cela engendre en matière de compensation* ». L'opacité entourant les modalités contractuelles alimente la suspicion d'un dispositif conçu avant tout pour sécuriser l'investissement du concessionnaire, sans garantie d'une réelle capacité à modifier les conditions d'exploitation en faveur de la réduction des nuisances.

La question tarifaire est également replacée dans une perspective plus large sur l'évolution du trafic aérien et la stratégie de développement de l'aéroport. Un contributeur rappelle les débats historiques sur la vocation de Nantes-Atlantique, soulignant que « *parmi les oppositions au transfert de l'aéroport, il y avait cette affirmation qu'il serait un "éléphant blanc"* », et s'interroge sur la pertinence d'une politique incitative dans un contexte où la demande pour des vols internationaux directs pourrait évoluer avec l'arrivée de nouveaux appareils plus performants. Il conclut en questionnant : « *Quel sera le deal avec le futur concessionnaire ?* », pointant l'incertitude sur la capacité réelle de la politique tarifaire à orienter les choix des compagnies aériennes et à répondre aux enjeux de développement durable.

Action S2025-01 – Engagement des compagnies aériennes sur la composition de leur flotte

Si certains des 8 avis saluent les efforts consentis par les compagnies pour moderniser leurs flottes et réduire le bruit à la source, d'autres mettent en doute le caractère contraignant de ces engagements ainsi que la réelle capacité des compagnies de les mettre en œuvre rapidement compte tenu de l'augmentation du trafic aérien et des capacités de production limitées des constructeurs aéronautiques (Airbus étant jugé le seul restant « *du fait des défaillances de Boeing* ») et face à la demande mondiale croissante. L'idée d'imposer des plafonds de bruit par compagnie, assortis de sanctions en cas de dépassement, est ainsi avancée comme une alternative pour garantir une réduction effective des nuisances. Contraindre les compagnies à utiliser des avions de dernière génération, « *équivalent à la classe B ou C selon les critères CALIPSO* » par exemple, a également été suggéré.

Réponse des services de l'État :

Politique tarifaire : l'appel d'offres pour la future concession prévoit la mise en place d'une politique tarifaire favorisant le recours à des aéronefs de haute performance acoustique.

Cette politique tarifaire fait en outre l'objet de la mise en place de plusieurs indicateurs suivis par la DGAC dans le cadre du futur contrat de concession.

Principe des engagements : les engagements sur la composition de la flotte ne sont effectivement pas contraignants. Toutefois, un suivi régulier du respect de ces engagements est réalisé par le GT PPBE et la CCE Nantes-Atlantique est régulièrement informée de ses résultats. De plus, l'action C2025-03, relative à l'évaluation intermédiaire et partagée du respect des engagements, prévoit que les parties prenantes soient réunies en 2027, lors de l'établissement des cartes stratégiques de bruit intermédiaires, pour juger du respect et de l'impact des engagements, en vue de procéder à une évaluation partagée de la situation, dans le respect du règlement (UE) 598/2014. Cette mention se traduit dans la version finale par l'ajout d'une nouvelle action C2025-03 relative à l'évaluation intermédiaire et partagée du respect des engagements et de leur impact.

Enfin, comme cela a été présenté en CCE le 14 mai 2025, le premier suivi des engagements des compagnies aériennes réalisé par le GT PPBE pour les mois de janvier et février 2025 montre, à ce stade, que ces engagements sont tenus. Les résultats sont disponibles dans la version finale du plan au paragraphe 5.3.2.

Plafonnement du bruit : le plafonnement du bruit par compagnie relève d'une démarche de restriction d'exploitation et nécessite la mise en œuvre de nouvelles restrictions d'exploitation (cf. encart « **Principes de la démarche d'approche équilibrée** » en annexe, page 36363636).

P - Planification des sols

La catégorie P, portant sur l'ensemble des mesures de gestion et de contrôle de la politique de planification des sols à proximité de la plateforme, fait l'objet de 12 contributions.

Action P2020-2 – Poursuite de la mise en œuvre du dispositif des aides financières en vue de l'insonorisation des locaux et établissements à caractère sanitaire ou social financé par les recettes de la TNSA (Taxe sur les Nuisances Sonores Aériennes)

5 personnes se sont exprimées sur cette action, critiquant une compensation « limitée » nécessitant une avance de frais « réductible » que « tout le monde n'[a] pas les moyens » de prendre à sa charge. La Ville de Rezé indique en ce sens : « Face au nombre élevé de foyers renonçant à une partie des travaux d'insonorisation à cause d'un reste à charge trop important, nous demandons, afin d'assurer l'efficacité de cette mesure, que cette aide soit adaptée aux moyens financiers des foyers éligibles et révisée à la hausse en cas de reste à charge trop élevé pour les foyers concernés. »

Un participant vivant dans la commune des Sorinières indique que son logement n'est pas compris dans le PEB en vigueur, et qu'il ne peut ainsi pas bénéficier d'une aide financière pour améliorer l'isolation acoustique de ce dernier.

Action P2020-4 – Droit exceptionnel de délaissement

2 contributeurs critiquent cette mesure qui ne concerne « qu'une infime part des personnes impactées, tant les critères sont restrictifs ». L'un témoigne ainsi avoir acheté un bien en 2013 et ne pas bénéficier du droit de délaissement.

Action P2020-7 – Relocalisation d'équipements publics

2 personnes s'expriment au sujet du déplacement du collège de Couëts, situé dans l'un des deux centres de la ville de Bouguenais. L'un considère cela une « absurdité », estimant qu'il s'agit « uniquement [d']une mesure politique : pas de collègiens les week-ends et en été quand les résidents souffrent vraiment. » L'autre souhaite que le collège ne soit pas déplacé en dehors de ce quartier afin de maintenir son caractère « vivant ».

Proposition de nouvelles mesures dans la catégorie P – Planification des sols

Trois propositions de nouvelles mesures sont émises par des participants :

- la première porte sur la révision du PGS (plan de gêne sonore) afin que ce plan couvre les communes de La Houssais et Ragon Ouest à Rezé et que leurs habitants bénéficient des aides financières à l'insonorisation ;
- la seconde porte sur la possibilité d'élargir le bénéfice des aides financières aux riverains qui ne peuvent pas en bénéficier en assouplissant les conditions d'éligibilité fixées par le code de l'environnement. Le cas échéant, un dispositif *ad hoc* pourrait répondre aux situations particulières qui sont rencontrées par certains riverains de l'aérodrome de Nantes-Atlantique ;
- enfin, l'utilisation des recettes de la TNSA pourrait être améliorée afin de faciliter le financement des travaux d'insonorisation des logements des riverains situés auprès des aérodromes concernés par le dispositif. Depuis 2005, 900 millions d'euros auraient été collectés permettant l'insonorisation de plus de 100 000 logements selon DHL, qui rappelle que Nantes-Atlantique est le deuxième aéroport français où le taux de la TNSA est la plus élevée. En 2024, un logement par jour ouvré a bénéficié de l'aide, avec 31,2 millions d'euros de travaux engagés. 44 % des logements compris dans le PGS approuvé par arrêté préfectoral du 20 mai 2019 ont bénéficié de l'aide. Il convient de rappeler que les riverains de l'aéroport de Nantes-Atlantique bénéficient, par ailleurs, d'une aide complémentaire au dispositif d'aide à l'insonorisation de droit commun via le groupement d'intérêt public (GIP) qui

gère le fonds de compensation de Nantes-Atlantique (FCNA), permettant une prise en charge des travaux jusqu'à 90 % ou 100 %.

Réponse des services de l'État :

Situation du dispositif d'aides financières pour l'aérodrome de Nantes-Atlantique : Le plan de gêne sonore (PGS) a été approuvé par un arrêté préfectoral du 20 mai 2019. Il est disponible sur le site internet de la préfecture de la Loire-Atlantique au lien suivant : <https://www.loire-atlantique.gouv.fr/Actions-de-l-Etat/Grands-projets/Aeroport-Nantes-Atlantique/Plan-de-gene-sonore-PGS-Nantes-Atlantique/Plan-de-gene-sonore-PGS-Nantes-Atlantique>

En ce qui concerne le traitement des demandes, l'aéroport de Nantes-Atlantique gère l'ensemble du dispositif d'aide à l'insonorisation des riverains dans les zones du PGS. Tous les éléments sur la procédure mise en œuvre sont accessibles via le lien suivant : <https://www.nantes.aeroport.fr/fr/aide-insonorisation>

Les délais d'attente sont, à l'heure actuelle, relativement réduits sur l'aérodrome de Nantes-Atlantique. La commission consultative d'aide aux riverains (CCAR) de Nantes-Atlantique se réunit au moins quatre fois par an.

Face à la baisse du pouvoir d'achat des ménages et à la hausse sensible des coûts des travaux, les plafonds forfaitaires des travaux d'aide à l'insonorisation des riverains financés par la TNSA, qui étaient inchangés depuis 2011, ont été révisés à la hausse (+ 25 %) par un arrêté du 26 décembre 2023. Cette mesure vise à réduire le reste à charge des riverains souhaitant effectuer des travaux d'insonorisation, dont une part croissante doit renoncer à leur projet de travaux de rénovation acoustique. Cette augmentation des plafonds forfaitaires de travaux a été couplée à un relèvement différencié des tarifs propres à chaque aéroport, entré en vigueur le 1^{er} juillet 2024. Le taux propre à l'aéroport de Nantes-Atlantique est ainsi passé de 27 € à 37,80 € à la même date.

Les lois de finances rectificatives pour 2021 et 2022 ont alloué des recettes de l'État aux exploitants d'aérodromes à hauteur de 28 M€ pour compenser partiellement les pertes de recettes de la TNSA induites par la crise sanitaire. Dans ce cadre, l'aérodrome de Nantes-Atlantique a bénéficié d'un complément de recettes d'un montant de près de 3 M€.

En outre, le groupement d'intérêt public fonds de compensation Nantes-Atlantique (GIP FCNA) a été constitué afin d'accompagner les populations et les collectivités riveraines de l'aéroport, en compensation des nuisances induites par le maintien de l'aéroport et dans un objectif de solidarité territoriale. Ainsi, 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.

O – Mesures opérationnelles et procédures de vols

La catégorie d'actions du 3^{ème} pilier, portant sur les mesures opérationnelles et les procédures de vols, est la catégorie la plus fréquemment mentionnée dans cette consultation avec 401 expressions.

Action O2020-2 – Relèvement de l'altitude de survol de Saint-Aignan de Grand Lieu (décalage du seuil de piste 03)

Un participant s'est exprimé sur cette action et indique : « À l'idée d'allongement de la piste, le changement de quelques centaines de mètres du point d'impact au sol ne réduit nullement le niveau sonore à atterrissage comme au décollage : action inutile et ne respectant pas les contraintes environnementales aux abords de la réserve naturelle du lac de Grand-Lieu »

Action O2020-4 – Si l'opportunité est confirmée, modification des trajectoires de décollage face au sud pour éviter le survol du bourg de La Chevrolière et de Bouaye

L'action O2020-4 est l'action ayant suscité le plus de commentaires de la part du public et est très fortement contestée, témoignant de vives tensions. En effet, sur les 361 participants ayant exprimé leur position, plus de 98 % se disent défavorables à la mesure. La plupart de ces participants indiquent résider à Saint-Philbert-de-Grand-Lieu.

De nombreux participants décrivent un « *quotidien devenu insupportable* » en raison des fortes nuisances subies lors de l'expérimentation de la nouvelle trajectoire en 2022, en journée et dans la nuit (bruit, pollution, perte de tranquillité...). Les habitants expliquent avoir choisi pour domicile leur commune pour « *son cadre de vie calme et reposant* » et historiquement « *épargnée* » par les nuisances sonores des avions. Les habitations ne seraient donc pas adaptées à ce bruit et aucune aide ne serait actuellement prévue à cet effet. Un exploitant de camping craint une perte de clientèle et un autre acteur économique indique avoir déjà perdu 20 % de chiffre d'affaires. Certains mentionnent même une dévalorisation immobilière liée aux nuisances (ex : 25 % en dessous de la valeur initiale d'une maison d'après un habitant). Enfin, d'autres expliquent que les couloirs de l'expérimentation n'ont pas été respectés.

Pour ces raisons et pour préserver la qualité de vie sur la commune, les habitants ainsi que le Conseil municipal de Saint-Philbert, plusieurs collectifs et associations locales (COCETA, Collectif « Non aux survols de Saint Philbert », Retz Action, CinéPhil) s'opposent fermement à :

- la création d'un nouveau couloir aérien au-dessus de leur commune ;
- une nouvelle expérimentation de modification des trajectoires.

Plus précisément, les riverains dénoncent un transfert injuste des nuisances d'une zone à une autre, et ne souhaitent pas être « *la variable d'ajustement* » du projet de PPBE. Selon eux, l'expérimentation menée en 2022 a déjà démontré l'impossibilité de déplacer les nuisances de La Chevrolière vers Saint-Philbert sans générer d'effets négatifs équivalents. Cette mesure génère « *un conflit de voisinage entre communes* » pour réduire les nuisances sur La Chevrolière au détriment de Saint-Philbert. Ils expliquent que les habitants de La Chevrolière se seraient installés « *en connaissance de cause* », à l'inverse des Philibertins.

De vives critiques sont émises à l'égard du maire de La Chevrolière, des contributeurs le jugeant responsable d'« *envoyer les nuisances à Saint-Philbert* » et d'impacter de nouvelles populations, considérant dès lors cette démarche comme une « *provocation* ». Un des habitantes de La Chevrolière indique avoir été impacté par l'expérimentation de 2022 ainsi que 300 autres Chevrolins.

Pour renforcer leur positionnement en défaveur d'une modification des trajectoires, des habitants insistent sur la nécessité de protéger le Lac de Grand-Lieu, classé réserve naturelle. Ils estiment que les nombreux survols observés au-dessus de cette zone lors de l'expérimentation de 2022, iraient à l'encontre de certains engagements environnementaux. Un habitant témoigne en ce sens d'« *une diminution drastique, voire l'absence totale, de nombreuses espèces pourtant bien implantées depuis des années* ». Les habitants et associations à Saint-Philbert (Association des jardins partagés et Association Nature par exemple) soulignent que ce projet constitue une menace directe pour la biodiversité et le patrimoine naturel local, et appellent à y renoncer pour préserver l'équilibre écologique.

Plusieurs participants se montrent surpris, suggérant que « *la force comme les zadistes de Notre-Dame-des-Landes* » serait nécessaire pour se faire entendre, évoquant la possibilité d'une mobilisation active, d'« *une résistance acharnée* », voire d'« *une révolte* », en cas de nouvelle expérimentation.

A contrario, la commune de La Chevrolière se dit en faveur de cette nouvelle expérimentation qui sera « *d'un grand intérêt public* ». Elle défend le décalage du virage des trajectoires vers des zones peu urbanisées, afin d'éviter le survol de zones sensibles (écoles, quartiers résidentiels) au sud de la commune. Elle rappelle que cette demande avait été actée par le Secrétaire d'État aux Transports de l'époque, Jean-Baptiste Djebbari. Selon ses représentants, les simulations erronées de l'expérimentation de 2022 auraient causé un survol excessif de Saint-Philbert, bien que cela n'ait pas été l'objectif initial. Un habitant de Saint-Philbert partage également cet avis, estimant qu'un léger décalage permettrait de répartir plus équitablement les nuisances entre communes, avec un impact limité sur les zones peu habitées au nord de Saint-Philbert.

Enfin, plusieurs personnes regrettent l'absence d'étude d'impact détaillée sur les nouvelles zones potentiellement survolées. Ils demandent que les décisions futures s'appuient sur :

- une actualisation du PEB (Plan d'exposition au bruit) car le PEB actuel « *ne correspondra plus à la réalité* » ;
- une prise en compte des effets cumulatifs sur les territoires ;
- une évaluation transparente des motivations et conséquences pour l'ensemble des communes concernées, et pas seulement des bénéfices pour La Chevrolière ou Bouaye.

Un participant demande si la nouvelle expérimentation utilisera le même modèle que celle déjà réalisée, avec « *le même paramétrage des données d'entrée* ».

Réponse des services de l'État :

Action O2020-4 : les nombreuses critiques de cette action de la part de Philibertins ont été prises en compte. L'action a été modifiée afin de garantir le non-report de nuisances sur les bourgs de communes actuellement épargnées. Les études menées dans le cadre de cette action associeront les élus des communes concernées. Conformément au moratoire actuel sur les trajectoires, aucune nouvelle expérimentation ne sera menée avant 2027. Ces précisions ont été apportées à l'action O2020-4 dans la version finale du plan.

Action O2025-02 – Optimisation des profils verticaux des procédures au départ vers le nord (QFU 03)

6 expressions ont porté sur cette mesure.

La ville de Rezé rappelle avoir « *demandé par deux fois par courrier au représentant de la DGAC en charge de piloter le processus de révision du PPBE* » d'être associée, avec les autres représentants des collectivités concernées, à cette démarche. Une phrase indiquant que les élus seront associés à cette réflexion en amont de la restitution en CCE devrait être ajoutée. Elle souhaite également que soit ajoutée une phrase sur la possibilité de mettre en place un volume de protection environnemental, qui permet de limiter la dispersion des trajectoires notamment en procédure de décollage 03, en fonction des résultats de l'étude sur la dispersion des décollages vers le nord.

3 participants, dont la commune de la Chevrolière, estiment que cette mesure permettant « *d'éviter la dispersion des trajectoires* » serait « *une bonne chose, à condition que ce soit sur des zones non denses en population.* »

1 participant souhaite que la trajectoire de décollage vers le nord soit retravaillée, ou diversifiée afin d'éviter les nuisances liées au survol de la commune de Rezé, notamment au-dessus du secteur Ragon. Un autre participant demande si un rééquilibrage est possible : si « *les décollages du côté nord se font tardivement jusque vers minuit* », « *dans ce cas, il n'y aurait pas de décollage le lendemain matin avant 8h ?* » et inversement.

Réponse des services de l'État :

Action 2025-02 : conformément aux souhaits exprimés, la mairie de Rezé sera associée aux études menées. Cette mention a été ajoutée à l'action O2025-02 dans la version finale du plan.

Action O2025-03 – Mise en œuvre d'une approche satellitaire de précision piste 21

23 contributions ont porté sur la trajectoire d'approche par le nord, qui suscite une forte opposition de la part de nombreux habitants, principalement des Nantais.

De nombreux participants regrettent la concentration des nuisances sur un seul axe, impactant plusieurs communes et quartiers denses de Nantes, comme Carquefou, Sainte-Luce-sur-Loire, les Couëts, l'île de Nantes et le quartier République. Ils dénoncent les impacts multiples de cette approche avec une exposition accrue aux nuisances sonores, une pollution atmosphérique (dont les particules ultrafines), des troubles du sommeil et une gêne dans les établissements scolaires (exemple cité : la future école Joséphine Baker prévue en 2026).

De nombreuses contributions soulignent une inégalité de traitement entre les territoires et s'interrogent sur les critères ayant conduit à ce choix. En effet, la nouvelle approche avantagerait le centre-ville de Nantes et permettrait d'éviter son survol ainsi que celui des « *beaux quartiers de la ville, au détriment d'une autre population* ». Elle avantagerait également la réalisation du projet de ZAC Pirmil - Les Isles.

En outre, des contributions mettent en doute les bénéfices réels au niveau de la sécurité aérienne. L'approche désaxée, jugée historiquement temporaire, serait aujourd'hui pérennisée sans que les arguments de sécurité, de bruit ou de réduction de la population survolée ne soient jugés convaincants. Un participant se dit ainsi plus convaincu du renforcement de sécurité permis par la double approche, que par une approche satellitaire « *moins sécurisée* » comprenant une phase d'apprentissage des pilotes réalisées « *au détriment d'une sécurité maximale* » pour les riverains. La perspective d'une augmentation du trafic aérien, couplée à cette concentration des trajectoires, fait ainsi craindre des risques sécuritaires pour le survol de Nantes et une dégradation importante de la qualité de vie sur le long terme pour plusieurs dizaines de milliers d'habitants. Cette crainte est renforcée par les nombreux incidents aériens survenus ces derniers temps.

Plusieurs contributeurs s'interrogent sur le calendrier de livraison des avions nouvelle génération moins bruyants équipés de ce système de guidage satellitaire. En l'absence « *d'obligation légale* » pour les compagnies aériennes de s'équiper rapidement, et sans indication sur une date limite de mise en œuvre, les participants craignent que l'engagement des compagnies aériennes ne soit pas respecté.

Enfin, des contributeurs relèvent également que cette technologie pourrait être mieux utilisée pour concevoir des trajectoires alternatives, notamment en survolant des zones moins urbanisées comme la Loire, à l'instar du projet « HERON » qui se pratique dans d'autres aéroports (Bruxelles, Calvi). Plusieurs personnes indiquent également ne pas avoir été informées ni consultées en amont, alors même que cette modification de trajectoire a un impact significatif sur leurs lieux de vie.

Pour toutes ces raisons, certains souhaitent :

- la réévaluation des trajectoires d'approche afin d'optimiser la sécurité, éviter le survol de Nantes et réduire les nuisances pour les zones les plus denses ;
- la priorisation de l'approche sud dès que possible, avec des critères clairs et ambitieux ;
- le retour à une approche axée (avec ILS ou équivalent) qui permettrait un meilleur partage des nuisances ou un survol de zones moins habitées (Loire, zones industrielles) ;
- des garanties concrètes et vérifiables sur le calendrier de mise en œuvre du guidage satellitaire et sur l'équipement réel des compagnies aériennes ;
- une transparence totale sur les études d'impact, les hypothèses retenues (notamment trafic, renouvellement de la flotte, performances acoustiques des avions).

Réponse des services de l'État :

Action 02025-03 : la technologie RNP AR permet d'améliorer l'efficacité, la sécurité et la durabilité des approches avec :

- Une accessibilité optimale, en assurant le bon niveau d'accessibilité même par mauvais temps.
- Une précision accrue, en permettant aux avions de suivre des trajectoires très précises avec une marge d'erreur très réduite et de faciliter l'accessibilité de la plateforme (éviter les détournements et améliorer la régularité).
- Une limitation des nuisances sonores et des gains environnementaux induits par l'incitation au renouvellement des flottes et la réduction du nombre de remises de gaz.
- Des trajectoires adaptées aux contraintes géographiques et environnementales.

Cette nouvelle procédure a été construite au plus proche de la procédure actuelle afin de limiter au maximum le survol de nouvelles populations. Il est à noter que cette procédure aura une pente identique à la trajectoire actuelle et est basée sur un seuil décalé de 100 mètres supplémentaires vers le sud par rapport au seuil décalé actuel. Ce décalage de seuil permettra ainsi la réalisation d'une rampe d'approche simplifiée (balisage lumineux à destination des pilotes). La rampe d'approche augmentera de manière significative la sécurité des opérations d'approche à Nantes lors des atterrissages par le nord en offrant aux équipages la possibilité d'acquiescer les références visuelles en vue de l'atterrissage bien plus tôt qu'aujourd'hui.

Transparence sur les hypothèses de trafic : des données sur la typologie des aéronefs prise en compte pour établir les CSB ont été ajoutées à la version finale du plan au paragraphe 4.1.1. Elles viennent compléter les données de trafic déjà intégrées au chapitre 4.

Proposition de nouvelles mesures dans la catégorie O – Mesures opérationnelles et procédures de vols

De nouvelles mesures opérationnelles et procédures de vols ont été proposées ou questionnées par dix contributeurs :

- préserver la réserve naturelle du lac de Grand-Lieu, en excluant toute trajectoire d'aviation au-dessus de cette zone fragile ;
- éviter le survol de la ville de Sucé-sur-Erdre en décalant la trajectoire plus au nord, « là où il y a des champs » ;
- définir les couloirs de moindre impact pour éviter le survol du village du Pont-Saint-Martin, en déviant par exemple la trajectoire « légèrement plus au nord » sans pour autant nuire aux populations voisines ;
- réorienter la piste pour limiter le survol de l'agglomération ;
- partager les nuisances entre les différentes zones d'approche concernées autant que possible ;
- prioriser l'approche sud autant que possible selon des critères définis et ambitieux et ainsi limiter le plus possible l'approche nord qui impacte énormément de personnes et génère de la pollution et des risques réels sur la population ;
- est-ce que les avions prennent les *taxiway* en bout de piste pour optimiser décoller le plus au Sud possible ?

Mesures opérationnelles et procédures de vols

Réponse des services de l'État :

La définition et la conception des procédures de circulation aérienne prennent en compte, lorsque cela est possible, les solutions de moindre impact, notamment sonore, en évitant autant que faire se peut les survols et manœuvres au niveau des zones à forte densité de population. En ce qui concerne le lac de Grand-Lieu, son positionnement dans l'axe de piste et à proximité de cette dernière ne permettent pas de l'éviter complètement lors des phases d'approches et de décollage.

R – Restrictions d'exploitation

La catégorie R portant sur les restrictions d'exploitation a fait l'objet de 50 expressions.

Action R2025-01 – Surveillance du respect des restrictions d'exploitation en vigueur

Pour un participant, malgré le fait que le PPBE mentionne un suivi du respect des restrictions d'exploitation en vigueur, *« les données indiquent encore des infractions fréquentes, notamment sur le non-respect du couvre-feu »*. Il souligne que le rapport d'activités 2024 de l'ACNUSA (Autorité de contrôle des nuisances aéroportuaires) mettrait en évidence que l'aéroport de Nantes-Atlantique est celui qui compte le plus de poursuites en France pour infractions à la réglementation environnementale (*« 290 poursuites en 2023 contre 152 pour Paris – Charles-de-Gaulle ou 32 pour Paris – Orly »*). Il en conclut qu'il y aurait ainsi *« un gros problème factuel de respect de la réglementation par les compagnies aériennes sur cet aéroport »*. À l'inverse, les sanctions pour violation des règles de protection contre le bruit seraient *« infimes »* pour Nantes-Atlantique : *« uniquement 4 sanctions en 2023 (contre 34 pour Bordeaux – Mérignac ou 22 pour Paris – Charles-de-Gaulle) »*. Il conviendrait donc de *« renforcer les sanctions financières à l'encontre des compagnies ne respectant pas les restrictions »*, mais aussi qu'elles soient *« fiabilisées juridiquement afin qu'elles ne soient pas in fine annulées par le tribunal administratif en raison de problèmes de procédure »*. Les rapports de l'ACNUSA gagneraient à être encore plus détaillés sur les violations constatées (nature précise, compagnie responsable, jour et heure de l'infraction, etc.), par aéroport, et sur les mesures prises. Cela *« créerait une pression publique et politique plus forte sur les compagnies aériennes pour respecter les normes »*. Il conclut en indiquant que l'ACNUSA dispose déjà de pouvoirs, mais que leur portée mériterait d'être accrue : l'augmentation des amendes ou l'introduction de sanctions plus sévères (telles que des interdictions de vol temporaire) pourrait agir comme un véritable levier dissuasif. En l'état, les amendes (lorsqu'elles sont finalement appliquées) ne seraient en effet pas toujours suffisamment élevées pour influencer les pratiques des compagnies.

Proposition de nouvelles mesures dans la catégorie R – Restrictions d'exploitation

Le reste des participants s'étant exprimés sur les restrictions d'exploitation proposent d'autres mesures que celles figurant dans le PPBE. Ils demandent :

- un élargissement de la période de couvre-feu de 22h à 7h ou entre 23h et 7h, permettant de respecter les 8h de sommeil préconisées par l'OMS ;
- un plafonnement *« strict »* du trafic aérien : *« à 56 000 mouvements », « à 50 000 mouvements », « 33 000 mouvements »* ou *« 5 millions de passagers par an »* ou encore *« au niveau 2023 ou 2024 »* ; certains précisent *« par jour »* ou plus largement *« une diminution drastique du trafic »* ;
- la mise en place d'amendes très dissuasives pour les compagnies en cas de non-respect du couvre-feu, quel qu'en soit le motif, ou encore *« le doublement du montant des sanctions de 40 à 80 k »*, certains rappelant qu'elles sont en moyenne de 13 000 euros actuellement ;
- l'affectation des flottes sur les plages horaires critiques ;
- la suppression des survols répétés sur les zones habitées ;
- l'application totale et *« sans marge de tolérance »* de l'arrêté d'exploitation de la plateforme du 23 mai 2024, avec un dispositif d'analyse des mouvements enregistrés de part et d'autre de la période dite de couvre-feu ;
- le lissage des vols sur la journée afin de réduire les plages de forte fréquence de survol ;
- l'application effective de l'arrêté d'exploitation de la plateforme du 23 mai 2024 qui ne prévoit pas de marge de tolérance de 5 minutes.

Certains participants, dont la ville de Rezé, s'étonnent de la non-reconduction de l'action R2020-1 stipulant qu'aucune étude pour une approche équilibrée ne sera conduite, *« alors que l'impact sur la santé de la pollution sonore, émis par le survol des avions, a été démontré »*. Ils demandent ainsi la réalisation d'une étude d'impact selon l'approche équilibrée. Cette mesure leur semble impérative pour que le PPBE soit réellement un levier de protection des populations. Cette demande, *« déjà exprimée dans le socle commun métropolitain (mesure 3.3), devrait figurer dans le PPBE, car le ministre des Transports, M. Beaune, s'y était engagé lors de sa venue fin 2023 »*. Par ailleurs, cette mesure figurait dans les premières versions du PPBE et a été supprimée par la suite.

Certains encore demandent à savoir comment a été déterminé le chiffre de 60 000 mouvements et quelles actions sont mises en œuvre en cas de dépassement de ce seuil. Ils demandent pourquoi ne pas avoir opté pour le chiffre de « 56 000 mouvements maximum sur lequel les 24 maires de la Métropole s'étaient accordés ». Les chercheurs du projet SonoRezé souhaitent également savoir pourquoi les restrictions d'exploitation interviennent seulement en dernier recours.

Réponse des services de l'État :

Comme cela est indiqué en page 86 du projet de plan, la mise en œuvre du couvre-feu a permis en 2024 de diviser par 12 le nombre de vols dans la période minuit – 6 heures par rapport à 2019. Cette baisse se poursuit sur les 5 premiers mois de l'année 2025 avec deux fois moins de vols dans la période minuit – 6 heures et 4 fois moins de procès-verbaux relevés qu'en 2024. Enfin, le nombre de nuit sans vol par mois, qui était supérieur à 15 en 2024, est supérieur à 20 pour les 5 premiers mois de l'année 2025. Enfin, en ce qui concerne le montant des amendes infligées par l'ACNUSA, le montant moyen des amendes est passé de 15 800 € pour les PV de 2022 (première année de mise en œuvre) à 34 400 € pour les PV de 2024.

Pour plus d'informations, se référer au communiqué « Bilan après 3 années de mise en œuvre du couvre-feu » via le lien suivant : <https://www.reamenagement-nantes-atlantique.fr/informer/les-actualites/bilan-apres-3-annees-mise-oeuvre-du-couvre-feu>

Pour ce qui concerne les propositions de nouvelles restrictions d'exploitation, se référer à l'encart « **Principes de la démarche d'approche équilibrée** » en annexe, page 363636.

C – Communication et information

La catégorie C réunit plusieurs actions visant à renforcer la communication et l'information du public. Elle fait l'objet de 29 expressions.

Action C2020-1 – Étude des impacts environnementaux et sanitaires de NA (étude d'impact du projet de réaménagement)

7 contributions ont porté sur cette action.

1 participant indique que, face à la pression des élus et des associations, l'État a commandé une étude à l'Observatoire régional de santé (ORS) des Pays de la Loire pour évaluer les enjeux de santé liés à l'aéroport Nantes-Atlantique. Cette étude vise à réaliser une « photographie » de l'état de santé actuel des citoyens survolés, mais ne cherchera pas à démontrer les liens de cause à effet entre l'aéroport et la santé des riverains, ne pouvant dès lors « *pas attribuer formellement une pathologie à l'aéroport en raison d'autres facteurs* ». Il rappelle que les éléments de méthode seront confirmés fin 2025, et les conclusions, « *sans portée décisionnelle, seront remises fin 2026, après la signature de la concession* ». À ce titre, un autre participant demande : « *Comment pouvez-vous écarter l'étude d'impact avant la signature de la concession alors que les impacts des survols sur la santé sont avérés et documentés ?* ». Dans le même sens, un autre contributeur demande que cette étude d'impact soit réalisée avant la signature de la concession.

A contrario, DHL estime que « *l'éventualité d'une nouvelle étude d'impact selon l'approche équilibrée n'aurait aucun fondement* » compte tenu des « *excellents résultats* » observables à Nantes-Atlantique en matière de réduction de vols et de nuisances grâce aux « *efforts concertés entre les compagnies aériennes, la DGAC et la DSAC-Ouest* » (« *Moins 70 % de vols après minuit en août 2024 vs août 2023 ; Moins 43 % de vols après minuit en cumulé depuis le 1^{er} janvier 2024 vs 2023, et moins 45 % sur l'été 2024 (de juin à août) ; moins 51 % de vols durant le couvre-feu (toutes causes confondues) vs 2022 ; Jusqu'à 25 nuits par mois sans aucun vol entre minuit et 06h en 2024. Soit 10 fois moins qu'en 2019 ; moins 69 % de PV émis pour non-respect du couvre-feu durant l'été 2024 par rapport à 2023* »).

Enfin, la ville de Rezé souhaite que soient ajoutées les deux mentions suivantes à l'étude d'impact : « *Cette étude prendra en compte les derniers éléments de connaissance sur l'impact sanitaire du bruit (notamment l'étude DEBATS)* » et « *les résultats de cette étude seront utilisés, dans la mesure du possible, dans les études d'impact selon l'approche équilibrée afin de prendre les décisions les plus éclairées possibles sur les nouvelles mesures de restriction éventuelles.* » La ville du Bouguenais demande quant à elle « *le repositionnement de l'engagement ministériel d'Étude d'Approche Équilibrée pour étudier de nouveaux scénarios de restriction d'exploitation, considérant que les populations ne peuvent attendre la fin d'une nouvelle période du PPBE rallongée des temps d'études et de validation* ».

Réponse des services de l'État :

Action C2020-1 : les résultats de l'étude d'observation de la santé des riverains de NA, évoquée précédemment, permettront d'alimenter l'étude d'impact du projet de réaménagement de l'aéroport. Les dernières études environnementales conduites par le concessionnaire actuel (dans le cadre de l'autorisation environnementale accordée pour la réalisation des solutions de traitement des eaux pluviales) et par la DGAC (mise à jour de l'état initial de l'environnement) alimenteront également cette étude d'impact. Celle-ci sera portée par le nouveau concessionnaire, dans le cadre de l'obtention des autorisations administratives nécessaires à la réalisation du projet de réaménagement de l'aéroport (autorisation environnementale notamment).

Action C2020-3 – Observation du bruit aérien au travers de l'observatoire de Nantes-Atlantique

3 contributions ont porté sur cette action. La ville de Rezé a formulé plusieurs demandes afin de mieux comprendre et connaître les effets de la pollution sonore des avions. Il est indiqué une « diffusion ouverte et régulière de données de trajectoires » mais elle estime que « *cela reste très général* ». Elle souhaite que soit précisé le cahier des charges de l'OTANA, en mentionnant, entre autres, la production d'une cartographie des trajectoires, d'une cartographie du bruit avec prise en compte des événements sonores extrêmes et la réalisation d'une enquête de gêne sonore.

Une autre personne s'interroge sur la captation des bruits émis actuellement par les avions lors de l'atterrissage, lors de la remise des gaz lorsque la météo l'impose et lors des décollages. Il indique, en dehors du travail réalisé par SonoRezé, ne pas avoir connaissance de mesures réalisées aux domiciles des personnes les plus exposées. Il estime donc qu'il serait « *aisé de missionner des personnes assermentées sur des créneaux de passage des avions et prendre des mesures de bruits, y compris lors des moments les plus impactants : le matin, lors des premiers décollages, aux périodes d'affluences de l'année et lors des perturbations météorologiques* ». Il soutient par ailleurs les préconisations formulées par le projet SonoRezé ainsi que leurs remarques sur le manque de transparence vis-à-vis de la population : « *leur travail a pu donner un coup de projecteur inédit sur une réalité vécue depuis des dizaines d'années par les riverains de l'aéroport* ».

Pour easyJet, le PPBE est un exemple de travail collectif via des engagements volontaires par toutes les parties prenantes de l'aéroport de Nantes-Atlantique et combine de multiples mesures concrètes et mesurables par les riverains, avec un suivi effectué par l'Observatoire Cœur de Nuit. « *Cet exercice est unique aujourd'hui en France et chaque compagnie dispose de leviers d'action spécifiques pour réduire le bruit nocturne* ». La compagnie estime que cette approche, « *mise en œuvre avec succès ici à Nantes, est une avancée inédite pour cette plateforme et doit être pleinement soutenue* ».

Réponse des services de l'État :

Action C2020-3 : les demandes formulées au sujet de la diffusion des données de bruit et des trajectoires seront intégrées dans les travaux relatifs aux évolutions de l'observatoire territorial autour de Nantes Atlantique (OTANA). Ces évolutions feront l'objet d'une feuille de route présentée dans les instances de l'aéroport. Elles intégreront également les recommandations formulées par l'équipe du projet SonoRezé.

Des évolutions seront apportées à l'OTANA afin que l'observatoire serve également au suivi du couvre-feu en programmation en articulation avec le comité de suivi des vols de nuit.

Action C2020-5 – Information du public sur l'évolution du bruit

L'action a été commentée par la ville de Rezé qui indique, qu'« *en plus des analyses prévues dans le cadre de cette mesure, il nous semble nécessaire de rendre publiques les données de mesure de bruit, qui ne sont pas accessibles au grand public et aux universitaires, ce qui est dommageable à une meilleure connaissance du bruit aérien. Il serait utile d'ajouter une phrase sur ce sujet porté par AGO.* »

Réponse des services de l'État :

Conformément aux dispositions de l'article L. 6361-6 du code des transports, l'exploitant d'aérodrome de Nantes-Atlantique est tenu de mettre en place et d'entretenir un dispositif de mesure de bruit et de suivi des trajectoires des aéronefs. Il revient en particulier à l'ACNUSA d'établir « un programme de diffusion auprès du public, ou de toute personne qui en fait la demande, des informations sur le bruit résultant du transport aérien et de l'activité aéroportuaire, en particulier, des enregistrements qui proviennent des réseaux de mesure de bruit (...) ». C'est donc dans ce cadre que l'exploitant d'aéroport communique les données issues des stations de mesure déployées sur le territoire via l'outil Aérovision accessible sur internet : <https://maestro.stats.nantes.aeroport.fr/>.

Cette communication répond aux exigences de communication étendue des données qui ont un lien direct avec l'environnement prévue par le code de l'environnement (L. 124-1 du code de l'environnement).

Action C2025-01 – Suivi des instances de concertation et d'information du public et des parties prenantes

Une personne estime que les réunions de concertation et de suivi prévues par le PPBE ne garantissent pas une réelle prise en compte des revendications des riverains. Il juge que sur un sujet impactant directement la santé des riverains de l'aéroport, « *il ne serait pas illogique de faire preuve de démocratie directe* », et demande « *afin que la parole des citoyens soit bien prise en compte, pourquoi ne pas instaurer un droit de veto citoyen sur certaines décisions stratégiques ?* ».

Réponse des services de l'État :

La commission consultative de l'environnement de l'aéroport de Nantes-Atlantique et les différentes instances de dialogue avec les parties intéressées mises en œuvre dans le cadre du projet de réaménagement de Nantes-Atlantique (groupe contact, comité d'aéroport) permettent des échanges réguliers et constructifs et notamment de porter les préoccupations environnementales des riverains de l'aéroport de Nantes-Atlantique. En effet, ces instances réunissent toutes les collectivités riveraines de la plateforme ainsi que les associations de riverains. Enfin la consultation du public durant deux mois, prévue lors de l'adoption d'un nouveau PPBE, permet de collecter les éventuelles contributions qui n'auraient pas déjà trouvé de relais dans ces instances.

D'autre part, soucieuse d'être à l'écoute des riverains de l'aéroport au plus proche du terrain, la DGAC a tenu cinq forums d'information entre février et mai 2025, sous l'égide des garantes de la commission nationale du débat public, dans le cadre de la concertation continue liée au réaménagement de l'aéroport. Ces forums ont été l'occasion d'aller à la rencontre d'environ 360 personnes et de pouvoir échanger sur les différentes thématiques liées à l'aéroport de Nantes-Atlantique.

Action C2025-AGO01 – Déploiement de nouveaux points de mesure de bruit

8 expressions ont porté sur cette action. Pour certains, « *il faut augmenter rapidement le maillage du territoire en stations de mesure de bruit, déployées sous les trajectoires afin d'objectiver les évaluations et les projections* » dans le but de vérifier concrètement l'impact des actions sur la pollution sonore.

D'autres suggèrent de positionner des stations de mesure de bruit :

- dans les zones de virages « *car nous nous rendons bien compte, en décollage par le nord, que deux avions de deux compagnies différentes allant pourtant à la même destination à 5 minutes d'intervalle ne prennent pas leur courbe de virage de la même façon ni à la même altitude et donc le bruit n'est pas le même* » ;
- sous la trajectoire de vol « *et non pas à 500 – 600 mètres comme celle qui semble prévue à Trentemoult* », permettant par ailleurs « *d'affirmer qu'on peut construire dans la future ZAC des Isles à Rezé et sur l'île de Nantes sans difficulté* » ;
- au niveau de l'EHPAD du Vert Praud à Rezé ;
- dans le secteur Ragon à Rezé, « *vers l'antenne télécom située au niveau de la rue de la Bauche Thiraud* » afin de différencier le bruit émanant du périphérique nantais de celui ponctuel lié au passage d'avions ;
- dans la rue du Moulin Laheux à Bouguenais.

Une personne demande enfin « *à quoi va servir d'installer d'autres stations ?* »

Réponse de la DGAC :

Le déploiement se fait de manière progressive mais continue avec comme objectif de prioriser la surveillance des principaux flux de trafic. La validation du positionnement des nouvelles stations fixes et le planning de déploiement des stations mobiles est discutée en CCE. Enfin, le déploiement des nouvelles stations fixes doit répondre aux prescriptions de l'ACNUSA et fait l'objet d'une homologation par le ministre chargé de l'aviation civile et le ministre chargé de l'environnement.

Le présent plan prévoit 17 points de mesure de bruit avec notamment la mise en place de 3 nouvelles stations fixes à fin 2025. La première a été validée en CCE du 19 décembre 2024 et est déjà en service sur la commune de La Chevrolière. Lors de la réunion de la CCE du 14 mai 2025, l'emplacement et l'installation de deux nouvelles stations fixes ont fait l'objet d'un point d'information. Elles seront installées et mises en service d'ici la fin de l'année 2025, sur la commune de Nantes dans le quartier de la Bottière et sur la commune de Pont-Saint-Martin.

Proposition de nouvelles mesures dans la catégorie C – Communication et information

De nouvelles actions au sein de la catégorie C - Communication et information sont proposées par 9 contributeurs.

Mesure et suivi des nuisances sonores

- Ajouter aux dispositifs de mesure des nuisances un sondage des riverains de l'aéroport sur leur perception du bruit pour départager ces chiffres.
- Organiser et compléter les campagnes de mesures acoustiques sur l'ensemble du territoire pour identifier les émergences en L_{Amax} dans les zones d'habitats ouvertes par le PEB et en limite.
- Intégrer l'impact du bruit sur les espèces protégées présentes sur la réserve ornithologique (la première de France en nombre d'espèces).

Transparence, publication et accès à l'information

- Repositionner l'engagement ministériel d'étude d'impact selon l'approche équilibrée pour étudier de nouveaux scénarios de restriction d'exploitation, considérant que les populations ne peuvent attendre la fin d'une nouvelle période du PPBE rallongée des temps d'études et de validation.
- Rendre public le suivi des indicateurs du PPBE (notamment du pilier S afin de valoriser les compagnies aériennes les plus volontaristes) : il est fait mention à plusieurs reprises du suivi des indicateurs du PPBE par la CCE et il s'agirait d'étendre la publicité de ce suivi en partageant ces informations au grand public (via l'OTANA par exemple).
- Développer un site web permettant de consulter l'évolution du bruit sur différentes plages horaires et de télécharger les données, similaire à la plateforme survol.bruitparif.
- Publier les données de mesure en mode open-data.
- Publier le nombre et le montant des sanctions effectivement réglées par les compagnies.
- Publier le nombre de vols non sanctionnés du fait de la révision de l'arrêté du couvre-feu.
- Rendre accessible le cahier des charges au grand public et mettre en place un moratoire à la procédure d'appel d'offre en cours afin de le réorienter le cas échéant pour répondre aux urgences actuelles et rendre possible plus tard une nouvelle orientation du projet.

Gouvernance, contrôle et médiation

- Mettre en place une médiation technique et scientifique pour mieux communiquer sur l'observation des nuisances aéroportuaires.
- Mettre en place un comité, intégrant les associations, permettant de contrôler la sincérité et la probité des éléments de communication produits auprès du grand public (sur le site, les médias ou les « permanences publiques ») afin d'éviter de tromper le public (volontairement ou involontairement).
- Intégrer des mesures de précautions sur la communication qui est faite sur de l'information non fiable, notamment celle basée sur des CSB fausses ou un PPBE qui n'est pas encore validé. À cet effet, constituer une commission réunissant les parties-prenantes et en particulier celle de défense des citoyens et de l'environnement semble une mesure indispensable afin de contrôler les communications fausses.

Dialogue et concertation

- Organiser une plénière, à la rencontre du grand public, en y intégrant l'intervention de toutes les parties prenantes (COCETA compris) afin d'apporter de la contradiction pour éclairer le débat.

- Organiser un travail sur les hypothèses de destinations, d'emport, de trafic et de tarifications en respect de la demande territoriale, afin de répondre aux enjeux et apports économiques régionaux.
- Faire bénéficier au PPBE le travail en cours de d'élaboration sur le Plan de Protection de l'Atmosphère Nantes – Saint-Nazaire pour programmer des actions spécifiques permettant d'améliorer la qualité de l'air en lien avec l'activité aéroportuaire.

Réponse des services de l'État :

PEB et LAmex : de la même façon que les cartes stratégiques de bruit, le PEB est construit à partir de données qui servent L_{den} . Les données LAmex sont utilisées lors des études d'impact de circulation aérienne réalisées dans le cadre de la mise en place de nouvelles trajectoires de survol.

Suivi indicateurs PPBE : le GT PPBE est chargé de suivre les engagements du PPBE. Il se réunit avant chaque CCE et transmet ses résultats aux membres de la CCE. Dans le cadre du renouvellement de la charte OTANA (action reconduite C2020-3), ces données devraient pouvoir être mises à la disposition du public via le site internet OTANA.

Information du public sur l'évolution du bruit : la DGAC réfléchit actuellement à inciter l'exploitant d'aérodrome à améliorer l'information du public sur le sujet dans le respect des prescriptions de l'ACNUSA (nouvelle action C2025-AGO01) . Cette mention a été portée dans la version finale du plan.

Sanctions environnementales : les sanctions administratives pour non-respect des règles environnementales sont de la compétence de l'ACNUSA. Elles sont publiées sur le site de l'ACNUSA.

Vols « non-sanctionnés » : la révision à droit constant des modalités de gestion du couvre-feu en programmation intervenue le 1^{er} juin 2024 n'a pas changé les règles que doivent respecter les compagnies aériennes. Avant chaque vol susceptible d'opérer entre minuit et 6 heures, la compagnie aérienne adresse à la DGAC une notification tactique. Sur la base des éléments transmis, la DGAC peut prononcer une opposition au vol (2 oppositions ont été prononcées et respectées en 2024). Enfin, si le vol est bien opéré entre minuit et 6 heures, la compagnie aérienne dispose d'un délai de 2 jours ouvrés pour transmettre à la DGAC les éléments justificatifs des raisons indépendantes évoquées. C'est sur la base de l'analyse de ces données que la DGAC peut décider soit d'établir un PV et de l'adresser à la compagnie aérienne et à l'ACNUSA, soit, si les raisons invoquées sont considérées indépendantes de la volonté du transporteur, de ne pas transmettre de PV. Cette tâche est confiée à des inspecteurs de surveillance qualifiés et en toute transparence vis-à-vis de l'ACNUSA.

Probité des éléments de communication : la gouvernance pluripartite et sa charte garantissent la probité des données diffusées sur le site internet OTANA.

A – Tous les autres types qui ne rentrent pas dans les catégories précédentes

Cette catégorie a été commentée 31 fois.

Quelques contributeurs ont souhaité s'exprimer de façon générale sur les engagements pris par les compagnies aériennes au sein de ce PPBE. Pour certains, ces engagements concerneraient *« des objectifs déjà réalisés, et ne devraient donc pas apparaître dans le document (ou en tout cas ne devraient pas être présentés comme une amélioration) »*. Un participant note toutefois que *« seules deux compagnies aériennes s'étaient engagées dans le cadre du précédent PPBE 2020-2024, portant ensemble huit actions volontaires »*. Il souligne cette *« progression notable »* dans le nouveau plan qui témoigne d'une mobilisation élargie et d'un renforcement significatif de l'implication des transporteurs en matière de réduction des nuisances sonores. *A contrario*, un contributeur déplore qu'*« aucune mesure concrète n'a été intégrée dans le PPBE pour s'assurer que [ces promesses] seront tenues »*. Il regrette que l'évaluation de l'impact de chacune d'elle n'ait pas été identifiée ce qui ne permet pas de mesurer leur portée et donc leur hiérarchisation.

Action A2025-02 – Mise en place d'un comité de suivi des vols de nuit

3 parties prenantes se sont exprimées sur cette action. Elles insistent sur le rôle clé du comité de suivi des vols de nuit prévu par le PPBE 2025-2029.

Transavia souligne que *« toute politique de réduction des nuisances sonores doit être abordée dans une logique d'équilibre entre la préservation de la qualité de vie des riverains et le maintien d'une infrastructure essentielle au dynamisme économique régional »*. Elle salue le projet de PPBE pour son approche pragmatique et rappelle que le comité de suivi est indispensable pour assurer *« un suivi rigoureux de la mise en œuvre des engagements »*. Dans la même lignée, Air France met en avant que *« la création d'un comité de suivi constitue une avancée majeure »*, favorisant *« l'échange continu entre parties »* et permettant de *« traiter rapidement les nouvelles problématiques »*. Cette initiative est vue comme un levier important pour réduire les nuisances sur les horaires sensibles pour les riverains.

La FNAM rappelle quant à elle les efforts déjà réalisés par les compagnies, avec *« 28 engagements volontaires portés par neuf compagnies représentant 85 % du trafic »*, visant à améliorer les performances acoustiques et optimiser les procédures. Elle considère que *« le lancement en 2025 d'un comité de suivi, réunissant Autorité, Opérateurs et Élus, constitue un cadre précieux de dialogue et de transparence »*, garantissant un suivi partagé et durable.

Action A2025-V01 - Engagement de Volotea sur la diminution des atterrissages pendant le cœur de nuit

9 expressions ont porté sur cette action.

La plupart s'interrogent ainsi : *« Pourquoi Volotea s'engage à ne pas violer le couvre-feu (entre 55 [ou 35] à 25 fois selon les années) ? Le respect du couvre-feu est-il optionnel ? »* Un participant met en comparaison le fait que d'autres compagnies s'engagent à respecter le couvre-feu et à ne pas programmer de vols sur des plages proches du début de celui-ci et y oppose cette position de Volotea. D'autres participants demandent ainsi dans quelle mesure la DGAC peut inscrire cet engagement au PPBE et donc autoriser une compagnie à *« s'auto-affranchir »*.

Un de ces participants prolonge son propos et demande pourquoi ne pas faire payer les compagnies dès qu'il y a violation du couvre-feu et les rembourser après enquête de l'ACNUSA, si violation non avérée.

Volotea a déposé un avis dans le cadre de la présente consultation et précise à son tour avoir mis en place des mesures concrètes pour limiter les nuisances sonores, comme la suppression des arrivées programmées après 22h30 à Nantes et l'optimisation de ses opérations nocturnes, en cohérence avec les attentes des riverains et le respect du couvre-feu. La compagnie aérienne rappelle son rôle dans le renforcement de la connectivité régionale au départ de Nantes tout en s'engageant fortement dans la réduction de son impact environnemental. Elle estime essentiel de souligner que ses avions sont basés à Nantes, où leur maintenance et leur avitaillement sont effectués et rappelle sa contribution au

développement économique local par la création d'emplois. Elle indique soutenir pleinement les objectifs du PPBE 2025-2029, en prônant une approche proactive et coopérative pour une aviation plus responsable.

Réponse des services de l'État :

Action A2025-V01 : l'engagement de Volotea sur la diminution des atterrissages pendant le cœur de nuit va au-delà des exigences réglementaires en vigueur. Le couvre-feu en programmation permet aux compagnies aériennes d'opérer des vols entre minuit et 6 heures à condition d'être en mesure de démontrer que les causes des retards subis par le vol sont indépendantes de la volonté du transporteur. Avec cet engagement, Volotea s'interdit d'opérer des vols entre minuit et 6 heures au-delà de l'objectif retenu (35 pour 2025), même si les causes qui ont conduit aux retards sont indépendantes de sa volonté. Enfin, cette mesure vient compléter les autres engagements de Volotea sur la composition de sa flotte, la programmation de ses vols et l'utilisation de l'aéroport de Rennes-Bretagne comme aéroport de dégivrage.

Action A2025-TO01 - Engagement de Transavia sur la programmation des vols

1 contributeur estime « *plutôt cocasse* » l'engagement de Transavia « Adapter la programmation des vols pour minimiser les risques de non-respect du couvre-feu », indiquant que si l'on transposait cet « engagement » à un automobiliste, cela donnerait : « *Adapter la conduite pour minimiser les risques de non-respect du code de la route* ». Il affirme qu'une norme est édictée pour être respectée.

Proposition de nouvelles mesures dans la catégorie A –Autres

Quelques contributeurs proposent d'autres mesures n'entrant pas dans les catégories précédentes.

Pour réduire l'activité de l'aéroport ou encore le désengorger, certains proposent des solutions alternatives :

- rééquilibrer le trafic aérien entre les aéroports de Nantes-Atlantique et de Rennes-Bretagne, car la montée prévue de trafic sur l'aéroport de Nantes-Atlantique n'est tout simplement pas compatible avec les préconisations de santé publique en termes de nuisances sonores ;
- orienter les *low-cost* vers l'aéroport de Saint-Nazaire Montoir, doté d'infrastructures adaptées pour accueillir des vols commerciaux, notamment grâce à la construction ou rénovation d'un terminal dédié, l'augmentation des capacités d'accueil, et des aménagements spécifiques pour les avions de type Airbus A320 ou Boeing 737 ;
- réévaluer le maintien de l'aéroport sur son site actuel en lançant une étude d'impact indépendante et une analyse économique approfondie, pilotées par un comité incluant les associations locales ;
- penser un nouveau modèle économique de l'exploitation de la plateforme et des compagnies aériennes pour cet aéroport urbain, au-delà des dispositions réglementaires communes à l'ensemble des plateformes aéroportuaires ;
- déménager cet aéroport urbain sur une zone à faible densité d'habitants, aux confluent de la Bretagne et des Pays de Loire, et fermer les 6 autres aéroports locaux afin que les collectivités locales ne financent plus les déficits d'exploitations liés.

Autres propositions :

- l'intégration du principe de programmation des vols avec la COHOR toute l'année et non exclusivement sur la période aéronautique estivale tel que le prévoit l'arrêté de septembre 2023, pour notamment organiser les périodes vacances de la saison aéronautique hivernale. (demandé par les villes de Bouguenais et de Saint-Aignan de Grand Lieu ;
- la mise en œuvre d'un dispositif de contrôle et de pénalités en cas de non-respect des engagements des compagnies aériennes ;
- l'électrification obligatoire des équipements au sol pour réduire les nuisances sonores lors du roulage et de l'escale.

Réponse des services de l'État :

Rééquilibrage du trafic entre aéroports : la liberté du marché du transport en Europe ne permet pas à l'État d'intervenir sur la répartition du trafic entre Nantes-Atlantique, aéroport de Nantes-Mérignac et Rennes-Bretagne, aéroport de Nantes-Mérignac propriété de la région Bretagne. De plus, dans l'état actuel de son infrastructure, Nantes-Mérignac ne dispose pas actuellement d'infrastructures suffisantes, et notamment de l'ensemble des dispositifs liés à la sûreté, pour accueillir de manière satisfaisante les vols commerciaux de passagers opérés par les compagnies à bas coûts à Nantes-Atlantique.

Contrôle de la programmation des vols par COHOR : la gestion de la programmation des vols sur l'aéroport de Nantes-Atlantique est de la compétence de l'association COHOR, organisme indépendant chargé de la coordination des créneaux horaires en France. Cette gestion est réalisée en tant que coordination de niveau 3 de début avril à fin octobre durant la saison aéronautique été. Durant la saison aéronautique hiver, COHOR met en place un mécanisme moins contraignant dit de « facilitation horaire » qui repose sur une coopération volontaire des transporteurs aériens à partir de recommandations d'horaires d'opérations émises par COHOR. Le respect de ces recommandations horaires est estimé par le taux de ponctualité qui correspond au pourcentage de vols réalisés à plus ou moins 20 minutes de l'heure attribué par COHOR. Le taux de ponctualité pour la dernière saison aéronautique hiver 2024-2025 était de 79 % alors qu'il était légèrement inférieur à 75 % pour la saison aéronautique été 2024. Par conséquent, la facilitation horaire convient pour l'instant parfaitement au trafic accueilli à Nantes durant les saisons aéronautiques hiver.

Contrôle du respect des restrictions d'exploitation : le contrôle du respect des restrictions d'exploitation en vigueur à Nantes-Atlantique est réalisé par des inspecteurs de surveillance de la direction de la sécurité de l'Aviation civile Ouest. Lorsque ces derniers constatent un potentiel non-respect des restrictions d'exploitation, ils rédigent un procès-verbal d'infraction qui est transmis au transporteur concerné et à l'ACNUSA. C'est l'ACNUSA qui est chargée de mener la procédure contradictoire avec le transporteur et de prononcer une amende administrative.

Électrification des équipements au sol : lors de la phase de roulage, les avions se déplacent à la force de la poussée de leurs moteurs. Cela permet notamment pour les avions au départ de faire chauffer les moteurs avant le décollage. À l'arrivée, la plupart des compagnies aériennes utilisent des procédures visant à réduire la consommation de carburant en n'utilisant qu'un seul moteur au roulage, ce qui réduit le bruit induit. Les équipements au sol sont utilisés pour réaliser toutes les opérations d'escale telles que le chargement/débarquement des passagers, des bagages de soute et des consommables de bord, ainsi que les opérations d'avitaillement. Ces opérations sont menées par des assistants en escale. Air France en tant qu'assistant en escale sur Nantes-Atlantique s'est engagé par l'action A2025-AF01 à électrifier l'intégralité de son parc de matériels et véhicules de piste d'ici fin 2029. Enfin, conformément aux exigences réglementaires en vigueur, l'action A2025-AGO01 mise en œuvre par l'exploitant aéroportuaire actuel porte l'engagement d'électrifier tous les postes avions au contact et faux contact pour un montant de 15 millions d'euros environ, co-financé pour partie par l'Union européenne ; cet équipement sera étendu à tous les autres postes de stationnement d'ici fin 2029 par le futur exploitant.

04 Les modalités de consultation du public

Cette catégorie concerne la concertation préalable avec la Commission consultative de l'environnement (CCE) et les modalités de consultation du public. Elle a fait l'objet de 19 expressions.

Modalités d'élaboration du PPBE et de concertation avec la CCE

Les modalités d'élaboration du PPBE ont été évoquées dans 5 expressions.

Air France et la FNAM rappellent que le projet de PPBE a été « *validé en Commission Consultative de l'Environnement (CCE) en décembre 2024* ».

Pour la FNAM, le PPBE a été « *conçu dans une logique de coopération inédite entre toutes les parties prenantes* », et pourrait marquer « *une étape importante vers une gouvernance du bruit plus partagée, innovante et constructive* ».

De son côté, Air France salue « *la qualité des travaux menés par le groupe de travail dédié à ce PPBE* », et « *l'esprit de concertation qui a animé l'ensemble des échanges* » avec « *la participation active des associations de riverains, du gestionnaire de l'aéroport, des compagnies aériennes et des services de l'État* ». L'entreprise souligne également « *la mobilisation des compagnies aériennes, qui portent à elles-seules 28 actions concrètes* ». La commune de Rezé regrette toutefois « *qu'une grande partie des échanges avec les compagnies aériennes ait eu lieu en dehors des instances de discussion prévues à cet effet* ».

Modalités de consultation du public

14 expressions concernent les modalités de consultation du public.

Quelques participants évoquent leur « *difficulté à déposer leur avis* » face à une procédure « *trop complexe* » et « *mal adaptée* ». Des personnes ont rencontré des difficultés à trouver une adresse électronique à laquelle faire une demande rendez-vous ainsi qu'à déposer un avis en préfecture, estimant que cette modalité de consultation ne favorise pas l'expression des parties prenantes. Un autre regrette une « *participation insuffisante* » des citoyens au regard des enjeux. Le caractère technique de consultation est également dénoncé : un participant souligne que « *les 180 pages de données techniques rendent dissuasives l'envie de participer à cette consultation* ». La question du respect de la parole des riverains revient également, notamment après la perte de confiance à la suite de l'annulation du transfert de l'aéroport à Notre-Dame-des-Landes. Enfin, un des contributeurs souhaite connaître « *le nombre d'avis non publiés sur le site internet en raison de la modération* ».

Réponse des services de l'État :

Modalités de consultation du public : comme cela a été annoncé par voie de presse le 17 janvier 2025 ainsi que sur le site <http://www.reamenagement-nantes-atlantique.fr>, les documents soumis à la consultation ont été mis à la disposition du public en version numérique à la rubrique « Transports » du site internet des consultations publiques des ministères de l'aménagement du territoire et de la Transition écologique (<http://www.consultations-publiques.developpement-durable.gouv.fr>), ainsi qu'en version papier à la préfecture de la Loire-Atlantique.

05 Hors sujet

23 contributions peuvent être qualifiées de « hors sujet ». Les éléments mentionnés par les contributeurs dans ces commentaires concernent des mesures qui ne relèvent pas du PPBE.

Le réaménagement de l'aéroport de Nantes-Atlantique

- Certains perçoivent d'un bon œil le développement de cet aéroport dans une logique de décentralisation et de mise en valeur du territoire.
- D'autres estiment que la question du maintien de cet aéroport à son emplacement actuel n'est pas compatible avec une croissance du trafic ou encore avec les objectifs environnementaux de réduction des émissions. Le réaménagement est vu comme une solution transitoire qui se confronte à des limites d'exploitation poussant à envisager sa relocalisation. Certains regrettent en ce sens que le projet de Notre-Dame-des-Landes n'ait pas abouti malgré un certain soutien populaire lors du référendum.

Les impacts climatiques, la biodiversité et la qualité de l'air

- Des contributeurs se sont prononcés en défaveur du maintien de l'aéroport en l'état pour des raisons écologiques et environnementales, y opposant les enjeux de développement économique.
- D'autres questionnent les impacts du secteur aéronautique sur les espaces protégés, la faune et la flore tels que les marais de l'Erdre ou le lac de Grand-Lieu, classé zone Natura 2000 et ZNIEFF. Ils questionnent l'application du droit environnemental pour protéger plus efficacement ces zones.

Réponse des services de l'État :

Ces contributions n'abordant pas directement l'objet de la consultation, elles ne supposent donc pas de réponse dans ce cadre, mais la DGAC prend note des remarques soulevées.

06 Conclusion

La direction générale de l'aviation civile (DGAC) a constaté que la participation à la consultation publique a été effective avec 511 contributions reçues et 756 expressions identifiées.

La DGAC a analysé l'ensemble des observations formulées et s'est attachée à répondre, au travers de la présente synthèse, aux questions qui ont été soulevées en lien avec l'objet de la consultation. Il en ressort un certain nombre de modifications et d'ajouts au plan. Les principales modifications apportées à la version finale du plan sont les suivantes :

- ajout au paragraphe 4.1.1 de données complémentaires relatives à la typologie des aéronefs pris en compte lors de la réalisation des CSB
- ajout de précisions au paragraphe 4.2 sur la notion de « zone calme »,
- précision au paragraphe 5.1.1 du code couleur utilisé dans le tableau de synthèse du bilan des actions du plan précédent,
- ajout à l'action reconduite O2020-4 « Si l'opportunité est confirmée, modification des trajectoires de décollage face au sud pour éviter le survol du bourg de La Chevrolière et de Bouaye » d'une précision relative à la contrainte de ne pas créer de nouvelles gênes pour les habitants des bourgs des communes actuellement épargnées, et d'une mention relative à l'association des collectivités concernées à l'étude portée par l'État,
- mise à jour dans le chapitre 5.3 du suivi des nouveaux engagements des compagnies aériennes,
- ajout à la nouvelle action O2025-02 relative à l'optimisation des profils verticaux des procédures au départ vers le nord (QFU 03) de l'association de la mairie de Rezé à l'étude réalisée,
- amendement de l'action C2025-AGO01 avec pour objectif d'améliorer l'information du public sur l'évolution du bruit,
- ajout d'une nouvelle action C2025-02 relative à l'évaluation de l'impact socio-économique des mesures de restrictions adoptées en 2022,
- ajout d'une nouvelle action C2025-03 relative à l'évaluation intermédiaire et partagée du respect des engagements et de leur impact.

Les compléments ainsi apportés au projet de plan de prévention du bruit dans l'environnement de l'aéroport de Nantes-Atlantique pour la période 2025-2029 permettent de répondre aux principales contributions relevées lors de la consultation publique et notamment de donner des garanties supplémentaires sur la bonne conduite des actions de ce plan, sur la prise en compte accrue des impacts des nombreux engagements forts qu'il porte et sur un suivi pertinent et continu des mesures mises en œuvre.

07 Annexes

Groupe de travail PPBE :

Le GT PPBE a été institué en 2022 par le comité permanent de la commission consultative environnement de l'aéroport de Nantes-Atlantique. Il est composé de membres du comité permanent (élus territoriaux, représentants d'associations de riverains, professionnels de l'aéronautique) et des compagnies aériennes non-membres de la CCE qui fréquentent régulièrement Nantes-Atlantique. En 2022, le GT PPBE était chargé de produire le bilan à mi-parcours de la mise en œuvre du PPBE Nantes-Atlantique 2020-2024. Son mandat a ensuite élargi à l'établissement du bilan final du PPBE Nantes-Atlantique 2020-2024 puis, en 2024, il a été chargé de proposer des nouvelles actions à intégrer au PPBE Nantes-Atlantique 2025-2029.

Principes de la démarche d'approche équilibrée :

Le principe de la démarche d'approche équilibrée définie par l'OACI repose sur la mise en œuvre de mesures appartenant aux trois premiers piliers de l'approche équilibrée (réduction du bruit à la source, gestion et contrôle de la politique de planification des sols, mesures opérationnelles sur les procédures de vol autour de l'aérodrome) avant d'envisager de recourir au quatrième pilier qui correspond à la mise en œuvre de mesures de restriction d'exploitation. Les actions appartenant aux trois premiers piliers peuvent prendre la forme d'engagements de l'État, de l'exploitant aéroportuaire ou des opérateurs de la plateforme dans le cadre d'un plan de prévention du bruit dans l'environnement (PPBE) propre à l'aéroport. En tant qu'engagements volontaires, ils peuvent être mis en œuvre dès le début du plan et donc avoir un impact immédiat sur le bruit.

En revanche, conformément au règlement (UE) n° 598/2014, la mise en œuvre de nouvelles restrictions d'exploitation nécessite au préalable de réaliser une étude d'impact selon l'approche équilibrée (EIAE) pour évaluer les effets des mesures de restriction d'exploitation envisagée sur la réduction du bruit et leurs conséquences socio-économiques. La réalisation de cette étude comprend des étapes obligatoires de consultation des parties prenantes et de coopération technique avec les principaux acteurs. Une fois le choix du scénario retenu, le projet d'arrêté portant restriction qui le traduit juridiquement est soumis à la consultation du public, ainsi qu'à l'avis de la CCE et enfin de l'ACNUSA. De plus, l'arrêté ne peut entrer en vigueur qu'après application d'un délai de prévenance des opérateurs de la plateforme. Cette séquence peut durer plus d'un an, ce qui fait qu'il peut s'écouler plusieurs années (de l'ordre de trois ans) entre la décision de lancer une EIAE et la mise en œuvre effective de nouvelles restrictions d'exploitation. Enfin, la Commission Européenne peut, dans un délai de trois mois suivant la date de réception du délai de prévention des opérateurs, informer l'État membre de l'avis qu'elle rend sur la restriction d'exploitation. L'État membre examine l'avis de la Commission Européenne et informe celle-ci de ses intentions avant d'introduire la restriction d'exploitation.

Conformément aux principes de l'approche équilibrée, le choix a été fait, pour le PPBE Nantes 2025-2029, d'aller au bout des trois premiers piliers par le biais d'engagements de l'État, de l'exploitant aéroportuaire et des acteurs économiques de la plateforme, en portant une attention particulière à la mise en œuvre rapide des mesures proposées. Cette démarche permet de faire bénéficier les riverains au plus tôt des avancées attendues du PPBE, comme l'illustre l'action A2025-V01 de Volotea dont un engagement porte notamment sur 2024 et a été respecté. C'est ainsi que plus de 70 % (31 des 44) des nouveaux engagements de ce plan ont déjà été mis en œuvre dès le 1^{er} janvier 2025.