



À l'attention de Monsieur . Fabrice RIGOLET-ROZE
Préfet de Loire Atlantique

Préfecture de Loire Atlantique

6 quai Ceineray - BP 33515- 44035 Nantes Cedex 1

Le 10 juillet 2025,

Courrier adressé par voie postale et par voie dématérialisée

Objet : Publication PPBE 2025-2029 et contribution à la concertation préalable PEB

Monsieur le Préfet,

Vous vous apprêtez à publier le PPBE 2025-2029, malgré les réticences de la CCE et en particulier, les avis et les publications successives du COCETA. Il n'y a en effet aucune raison objective de croire que l'essentiel des hypothèses, sur lesquelles reposent les bénéfices attendus du PPBE, soit réalistes :

- **Le renouvellement de la flotte, pour des avions moins bruyants (NEO), serait plus efficace**
Nous renouvelons notre demande faite lors de la CCE du 14 mai 2025, de transmettre les éléments objectifs de l'impact des NEO sur les survols à basse altitude (planchers 900m à 100m sur des mesures en conditions réelles) ;
- **L'augmentation du trafic serait moins élevée que prévue :**
Nous renouvelons notre demande de transmettre les éléments détaillés (et la méthode) permettant d'établir ces projections de trafic ;
- **Le total de la population impactée baisserait compte tenu des mesures prises :** Nous renouvelons notre demande de produire des analyses d'impact sur la population basée sur des chiffres et des projections à jour en prenant en compte les programmes immobiliers connus. Pour rappel, l'analyse d'impact intégrée dans le PPBE porte sur des données INSEE 2020 ;
- **Il serait admis que l'on puisse décider d'exposer aux nuisances aériennes, volontairement et arbitrairement, 14 000 nouvelles personnes, pour l'essentiel des Nantais, pour éviter de survoler l'hypercentre de Nantes (CCE du 14 mai 2025)¹ et de concentrer les vols sur les habitants déjà largement exposés ?** Nous vous demandons de nous transmettre le fondement juridique qui vous permette de le faire et ce, sans consultation explicite des populations concernées². Nous vous demandons par ailleurs que vous nous transmettiez les mêmes projections avec des données de populations à jour, intégrant les programmes immobiliers connus (notamment les 3200 logements prévus par le programme Pirmil les Iles porté par la Métropole ainsi que les 1700 logements prévus sur le site de l'ancienne caserne Mellinet à l'Est du Centre-Ville de Nantes) ;
- **Il serait possible de valider le PPBE alors que les zones calmes n'ont pas été intégrées dans le PPBE (pour la 2^{ème} version consécutive du PPBE) :**
Les Zones Calmes n'ont toujours pas été intégrées au motif que Nantes Métropole ne les a pas définies. Ignorer leurs existences signifie qu'elles ne sont pas à préserver et, comme vous semblez l'entendre dans le PPBE, elles ne sauraient être préservées étant en proximité de l'aéroport³. La

¹ pour une balance estimée de 8 500 personnes exposées supplémentaires par rapport au scénario sans RNP-AR 21

² L'évaluation de l'impact du RNP-AR21 a été présentée en CCE sans faire l'objet d'une communication explicite auprès des populations.

³ Extrait p53 du PPBE : Les « zones calmes » apparaissent comme un concept plus adapté aux PPBE des agglomérations qu'aux PPBE des grands aéroports 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 nuisance vers d'autres zones qui pourraient revendiquer également le statut de « zones

métropole, par l'intermédiaire de M. Tristan RIOM, l'élu en charge de ces sujets, s'est engagé en séance, à définir ces zones calmes. Il convient donc de surseoir à la validation du PPBE jusqu'à la production de ces éléments.

- **Les modèles employés pour les CSB démontreraient l'efficacité des mesures :**

Nous renouvelons notre demande de rapprocher la Carte Stratégique de Bruit (CSB) 2023, des mesures constatées la même année, par les appareils de mesures de bruit actuellement exploités par le concessionnaire AGO. Un tel rapprochement montre que le CSB 2023 ne reflète pas la réalité, ce qui tendrait à remettre en cause la pertinence des CSB 2030⁴;

Nous demandons que les paramètres sur lesquels s'appuie l'élaboration des modèles soient revues et confrontés à la réalité. A titre d'illustration :

- L'emploi des marges acoustiques des appareils minimisent les impacts et faussent les projections produites par ces modèles ;
- La sensibilité de la variation des hypothèses sur les projections CSB doit être illustrée par différentes projections issues des modifications des différentes variables selon des hypothèses hautes, médianes et basses (augmentation du trafic, répartition des vols 21 – 03 ; renouvellement des flottes et impacts réels des NEO...);
- Des projections portant sur des indicateurs complémentaires doivent être intégrées pour évaluer les cartes de bruits et produire une information juste, complète, du public et des décideurs :
 - Modélisation des zones reprenant les indicateurs recommandés par l'Organisation Mondiale de la Santé. Elle définit des seuils de bruit considérés comme une forte gêne > 45 dB Lden et fortes perturbations du sommeil >40 dB Ln la nuit. Pour rappel, les premiers seuils considérés par les CSB sont supérieurs à 55 dB Lden ;
 - Modélisation des zones dont les modèles comptent plus de 25 évènements à plus de 62dB et 65dB (zones NA65:25 et NA62 :25). Ces modélisations sont à confronter avec les mesures réalisées ;
 - Établissement des CSB selon la saisonnalité (1^{er} semestre et 2nd semestre) comparés aux CSB actuellement élaborés selon une journée type choisie dans l'année. Il a été constaté une différence notable des nuisances selon la période considérée : l'ampleur du trafic et la répartition des vols en fonction de la météo⁴ varient selon la période considérée.

Je vous rappelle que vos services se sont opposés à un nouveau vote sur le PPBE après la phase de concertation, malgré l'insistance du collège des élus et des associations au motif qu'il n'y avait pas eu de modifications structurantes du PPBE . Ce faisant, vos services ont détourné l'intention des élus qui, lors du premier vote, s'étaient abstenus afin d'intégrer les retours de la concertation et la prise en compte de leurs propositions pour garantir des mesures plus efficaces. Aucun élément n'a été apporté dans ce sens.

Nous vous demandons que le PPBE ne soit pas publié en l'état, faute de raisons valables et objectives. Notre demande s'appuie sur les manques observés et votre incapacité à produire les éléments détaillés permettant d'évaluer les hypothèses sur lesquelles reposent les CSB. Nous vous sollicitons officiellement pour que les éléments identifiés et rappelés dans ce présent courrier nous soient transmis dans les plus brefs délais.

Nous vous demandons, par ailleurs, que les travaux d'élaboration du Plan d'Exposition au Bruit (PEB) intègrent des hypothèses réalistes qui s'appuieront notamment sur des analyses et des projections objectives.

Force est de constater que la concertation lancée pour le PEB reprend les mêmes hypothèses que celles du PPBE, sans les étayer. Cela renforce d'une part l'urgence de nous transmettre les éléments précités et d'autre part, d'adopter les principes méthodologiques exposés pour le PPBE qui devrait également

calmes ».

⁴ Nous vous renvoyons à l'étude publiée par le COCETA sur son site : <https://coceta.org/2025/03/28/le-coceta-demonstre-que-les-cartes-strategiques-de-bruit-emises-par-la-dgac-permettent-une-manipulation-grossiere-pour-justifier-de-la-diminution-des-nuisances-sonores/>

prévaloir pour le PEB. A ces principes, s'ajoutent l'élaboration d'un PEB en rapport avec le dimensionnement prévu par le projet d'aménagement de l'aéroport (en nombre de passagers et nombre de mouvements), sans tenir compte de l'évaluation des délais pour atteindre cette cible. **Il s'agit en l'occurrence d'établir des cartes complémentaires prenant pour hypothèse un nombre de mouvement compris entre 80 000 et 110 000 mouvements, correspondant à 11,4 et 15 millions de passagers, cible envisagée jusqu'alors⁵.** En effet, notre demande est légitime puisqu'elle vise à anticiper sur le Plan d'Exposition au Bruit (PEB)⁶, l'impact d'une concession qui engage le territoire sur les 40 prochaines années, alors que des programmes immobiliers densifiant les zones survolées sont en cours de livraison ou en cours de réflexion.

A ces principes, nous demandons **votre appui pour qu'une analyse de nouveaux scénarios soient mis à l'étude pour les comparer aux projections établies sur le site actuel. En l'occurrence, il s'agit d'intégrer un scénario de transfert de l'aéroport sur un nouveau site plus approprié pour le développement de l'aéroport et la protection des riverains.**

Compte tenu des risques identifiés, en particulier par l'absence des éléments permettant d'établir la robustesse des hypothèses prises pour établir le PPBE , nous vous demandons qu'une étude d'impact selon l'approche équilibrée (EIAE) soit engagée dans les plus brefs délais. Nous vous demandons qu'elle soit par ailleurs confiée à un cabinet indépendant et qu'elle soit pilotée par la CCE. Nous précisons par ailleurs que l'étude socio-économique inscrite dans le PPBE n'est qu'une réponse d'attente. En effet, elle ne correspond pas à notre demande, puisqu'elle n'a pas la même portée, en particulier dans le contexte du renouvellement de l'actuelle concession, dès lors qu'elle devrait avoir pour objectif d'évaluer les conditions d'exploitation de l'aéroport⁷.

Le COCETA vous propose une rencontre afin que nous évoquions ces sujets en dehors des instances.

Je vous informe que le contenu de ce courrier fait également office de contribution du COCETA pour la concertation préalable PEB, lancée conjointement par la Préfecture, la DGAC et la CNDP. **Il sera déposé sur la plateforme déployée pour la concertation.**

En vous remerciant par avance pour votre attention et la suite que vous voudrez bien donner à nos différentes demandes, je vous prie d'agréer, Monsieur le Préfet, l'expression de mes salutations distinguées.

Président du COCETA
Paolo FERREIRA

Copie dématérialisée :

M. Emmanuel MERCENIER, Délégué Ministériel

M. Pierre MONZANI, Président de l'ACNUSA

Mme Chantal BEER-DEMANDER, Présidente de l'UFCNA

Mmes les garantes de la concertation publique sur l'aéroport de NA (CNDP)

Maître Louise DUMONT SAINT-PRIEST – Cabinet Arborescence

Maître Benjamin DE DREUZY - Avocat au Barreau de Paris

Diffusion aux membres de la CCE de l'aéroport de Nantes-Atlantique et aux membres du comité aéroport.

⁵ Cette cible, à fort impact sur la population concernée, est devenue opportunément confidentielle sous couvert « du respect du secret des affaires et de la concurrence » !

⁶ Le PEB est un document d'urbanisme qui vise à éviter que de nouvelles populations soient exposées aux nuisances sonores générées par l'activité d'un aéroport. Il régit l'utilisation des sols en vue d'interdire ou de limiter la construction de logements et prescrit des types d'activités peu sensibles au bruit ou compatibles avec le voisinage d'un aéroport.

⁷ Le PPBE prévoit une évaluation des effets socioéconomiques des mesures de restriction mises en œuvre en 2022, dont les conclusions seraient remises en 2027.