

Synthèse de la consultation citoyenne pour une proposition de loi visant à mieux lutter contre les nuisances sonores de l'aéroport de Nantes-Atlantique

Juin 2025

Sommaire

Introduction	Page 2
1. Panel des participant•es	Page 6
2. Réguler le trafic	Page 7
3. Élargir le couvre-feu	Page 10
4. Renforcer les sanctions	Page 12
5. Idées des participant•es	Page 14
6. Témoignages	Page 17
Conclusion	Page 18
Contact	Page 20

Introduction

Avec l'essor des compagnies aériennes low-cost, la fréquentation et l'activité de l'aéroport de Nantes-Atlantique est passée en 10 ans de 4 millions à plus de 7 millions de passagers. Cette hausse du trafic a engendré mécaniquement une augmentation considérable des nuisances pour les populations survolées. Dans un contexte post-abandon du projet de transfert à Notre-Dame-des-Landes, la problématique de cohabitation entre cette croissance du trafic et la qualité de vie des riverains et riveraines est restée en suspens. Ces derniers sont exaspérés et, aux côtés des élus et élues du territoire, ne cessent d'interpeller les autorités de l'État pour que des mesures fortes et durables soient prises. Mais en vain... Ils et elles [dénoncent le manque de transparence](#) dans les chiffres (bruit, trafic, retombées économiques) et au sein des instances de discussions (Comité aéroport, Groupe contact) dont les avancées concrètes se font toujours attendre. À titre d'exemple, Ouest France titrait ces derniers mois : "[des échanges sans surprise sur le développement de l'aéroport à Nantes](#)" ou encore "[un comité de suivi mais peu d'annonces, il faudra attendre 2026](#)".

Tous les acteurs du territoire qui prennent part à ce dossier souhaitent en outre une gouvernance plus ouverte et démocratique pour une meilleure prise en compte de leurs besoins. Beaucoup insistent sur la nécessité d'une « Étude d'Impact selon l'Approche Équilibrée » (EIAE), indépendante et transparente qui intégrerait santé publique, climat, qualité de vie et écosystèmes, et dépasserait les retombées économiques parfois jugées opaques ou exagérées.

La régulation du trafic aérien est un vaste chantier, tant les règles mondiales de l'aviation civile protègent le développement du trafic et des compagnies aériennes. L'analyse de nos avocats nous l'a démontrée. La volonté de Mme Laernoès est d'apporter un cadre légal pour que la jurisprudence de l'aéroport d'Amsterdam Schiphol puisse tomber et que la voix des riverains soit entendue. **Oui c'est une bonne idée !** mais les résultats se feront attendre avant qu'une telle loi soit votée et appliquée car elle sera très certainement contestée devant les instances internationales pour les raisons évoquées plus haut.

L'appel à la réalisation d'une **étude d'impact selon l'approche équilibrée** relance le débat de l'évaluation des impacts économiques et de l'impact sur la Santé qui doit être étendue à l'environnement, en l'occurrence sur les sites protégés ou sensibles.

Sur le volet économique, l'évaluation ne peut pas uniquement s'appuyer sur des outils tels que ceux proposés par l'OACI – Organisation Aviation Civile Internationale – (cf. l'étude récente de la région rendue publique par le COCETA) qui excluent d'une part les coûts directs et indirects et par ailleurs, intègre des évaluations de bénéfices opaques et très artificiels. Ces études doivent être réalisées par des **cabinets indépendants, sous le contrôle d'un comité de pilotage paritaire**. L'étude ne peut être confiée à la DGAC (cf. décision du conseil d'état avril 2022, ni au préfet qui, en l'occurrence pour l'aéroport de NA n'est pas impartial.

Enfin, la question de l'**intérêt général** doit être réintégrée dans la loi et dans les arbitrages des conclusions de l'Etude d'Impact selon l'Approche Equilibrée.

Les nuisances évaluées portent tant sur le bruit que sur la **qualité de l'air**, qu'elles soient émises de manière directe et indirecte.
<https://www.legifrance.gouv.fr/ceta/id/CETATEXT000045521642>

Malgré l'instauration d'un couvre-feu de 6h, instauré en 2022 entre minuit et 6h du matin, les nuisances ne se sont pas atténuées et la situation pour les riverains et riveraines empire. Certaines compagnies aériennes font fi de cette mesure, en toute impunité, au détriment de la santé et du cadre de vie des habitant•es. L'aéroport reste néanmoins en capacité d'accueillir d'éventuels vols retardés, des vols sanitaires, humanitaires, gouvernementaux ou des vols déroutés pour raison médicale, de sécurité ou de sûreté.

Selon l'Autorité de contrôle des nuisances aéroportuaires (ACNUSA), près de 20% de l'ensemble des infractions potentielles à la "réglementation couvre-feu" en 2024 proviennent de l'aéroport de Nantes, l'un des plus mauvais élèves de France en matière de respect des règles environnementales et de nuisances. Avec cela, les riverains et riveraines n'ont pas pu compter sur les amendes pour dissuader les infractions car, [faute d'un nouveau président par Emmanuel Macron, l'ACNUSA n'a pas été en capacité d'adresser des amendes aux compagnies pendant plusieurs mois.](#)

C'est dans ce contexte que s'inscrit la consultation publique, ouverte aux habitantes, habitants, aux élus, élues du territoire, aux associations, collectifs et à

toute personne concernée par les nuisances de l'aéroport Nantes-Atlantique. Cette démarche participative vise à nourrir une proposition de loi rédigée autour de trois outils principaux :

- la régulation du trafic aérien
- l'extension du couvre-feu, en imposant à l'État d'engager des études d'impact "selon l'approche équilibrée", préalable indispensable à l'adoption de nouvelles restrictions d'exploitations liées au bruit (conformément à la réglementation européenne)
- l'augmentation des pénalités contre les compagnies aériennes enfreignant la réglementation.

Menée sur la plateforme de démocratie directe Purpoz, la consultation a recueilli 214 contributions et 1 053 votes, reflétant une forte mobilisation des riverain•es et usager•es. Chaque participant ou participante avait l'opportunité de voter sur une version martyre de la proposition de loi (3 articles) mais aussi sur les autres contributions des participants et participantes.



RST

13 février 2025 à 18:15

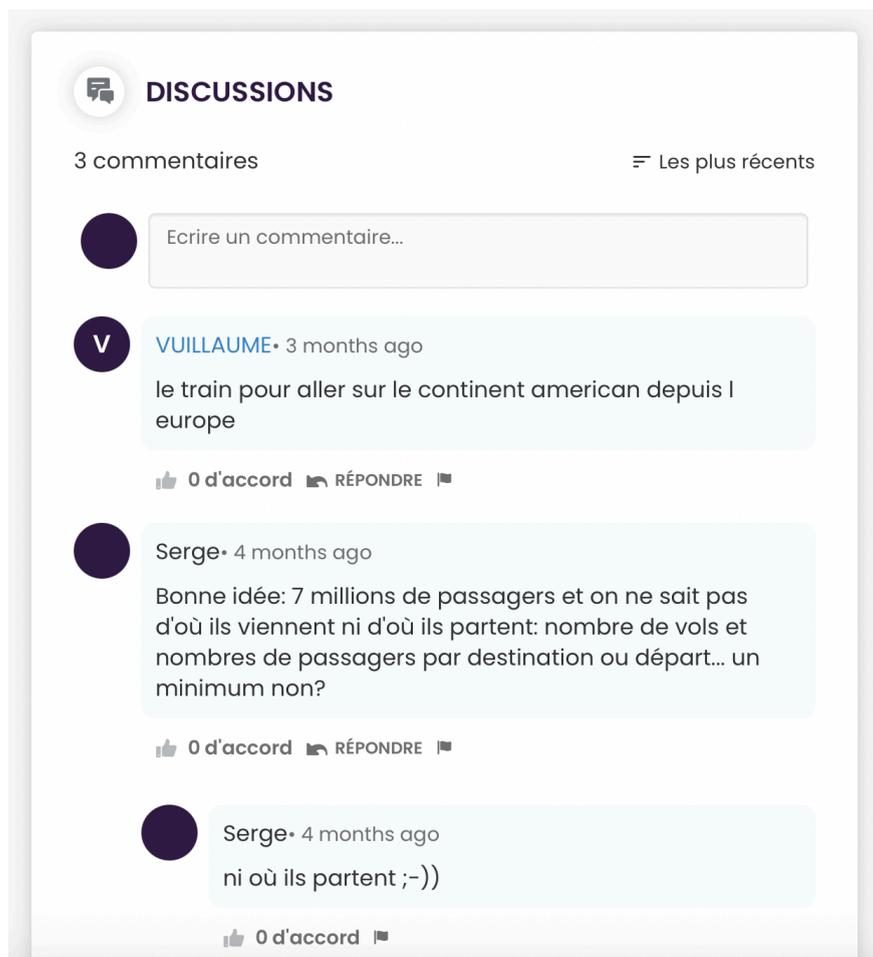
C'est inadmissible que les amendes ne soient pas payées dans un délai court. Une compagnie aérienne qui ne paierait pas ses amendes ne devraient plus être en droit d'utiliser l'aéroport, ou alors il faudrait "immobiliser" l'avion.

D'accord 8 Signaler Partager

Contribution déposée sous la proposition d'article sur le renforcement des amendes

The screenshot shows a proposal interface on the Purpoz platform. At the top, there is a blue header with a hash tag # 333-7. Below this, the title of the proposal is "Réduire le trafic aérien et augmenter le trafic ferroviaire". The author is identified as Maxime DAVID, with a profile picture 'M', and the submission date is 7 février 2025 à 11:41. There are buttons for "Partager" and "Signaler". To the right, a section titled "État d'avancement" shows a progress bar with two stages: "Formulez de nouvelles propositions" (4 févr. 2025 - 30 avr. 2025) and "Synthèse" (1 mai 2025 - 31 mai 2025). Below this, a section "Soutenez cette proposition" shows a thumbs-up icon and "11 votes". At the bottom left, there are tabs for "Présentation" and "Votes 11".

Idee déposée dans l'onglet "Déposez vos nouvelles idées"



DISCUSSIONS

3 commentaires ≡ Les plus récents

V **VUILLAUME** • 3 months ago
le train pour aller sur le continent american depuis l europe

👍 0 d'accord [RÉPONDRE](#)

Serge • 4 months ago
Bonne idée: 7 millions de passagers et on ne sait pas d'où ils viennent ni d'où ils partent: nombre de vols et nombres de passagers par destination ou départ... un minimum non?

👍 0 d'accord [RÉPONDRE](#)

Serge • 4 months ago
ni où ils partent ;-))

👍 0 d'accord [RÉPONDRE](#)

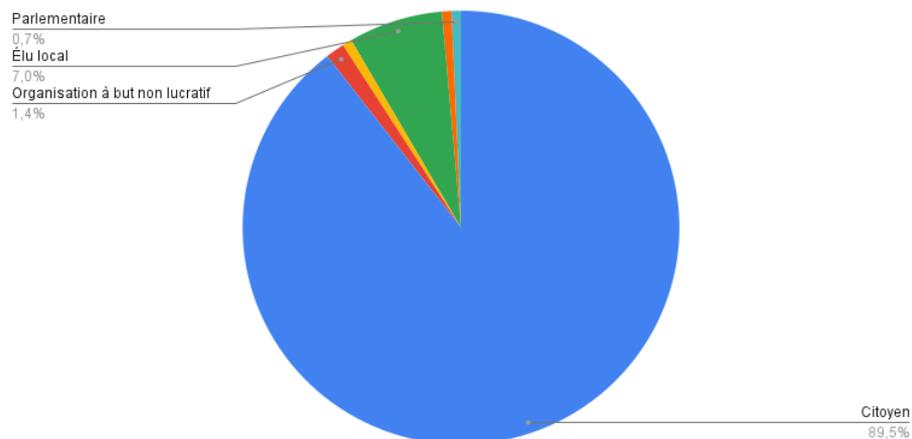
Échange de commentaires sous une contribution

Ce document propose une synthèse des contributions exprimées dans ce cadre. Il ne prétend pas à l'exhaustivité, mais s'efforce de restituer les grands axes, les préoccupations dominantes, les propositions structurantes et les témoignages partagés. Il constitue une base précieuse pour éclairer les débats parlementaires à venir et pour orienter les décisions politiques vers une véritable conciliation entre liberté de circuler et droit à un environnement sain

1. Panel des participants et participantes

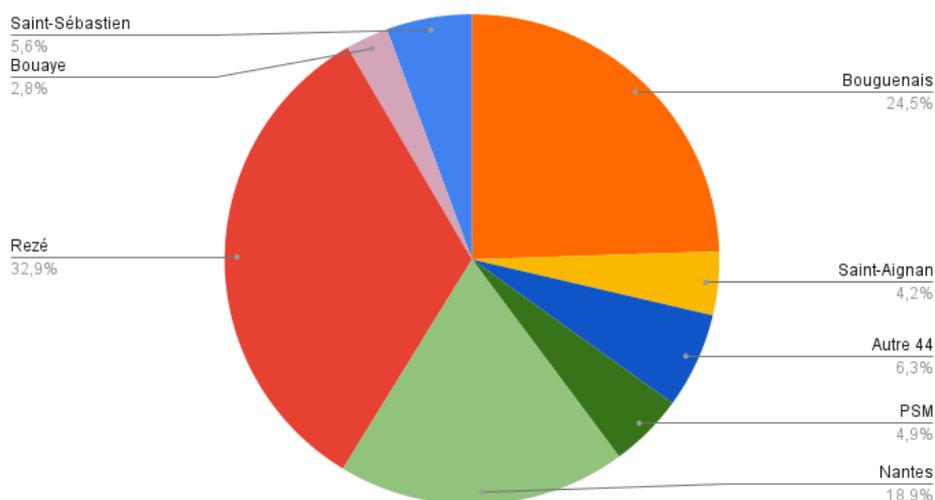
En tout, ce sont plus de 150 personnes qui ont contribué sur la plateforme et donné leur avis sur la proposition de loi. Les citoyens et citoyennes du territoire se sont majoritairement mobilisés mais on note également la participation de plusieurs acteurs locaux importants qui suivent le dossier depuis des années, comme le COCETA, la Ville de Rezé ou le Groupe Ecologiste et citoyen de la Ville de Nantes.

Organisations ou citoyen·nes



Les participants et participantes sont principalement issus de la Métropole de Nantes mais également d'autres communes de Loire-Atlantique. Rezé, Nantes et Bouguenais se placent sans grande surprise en tête des communes avec le plus nombre de participants et participantes.

Communes d'origine des participant·es



2. Réguler le trafic

La régulation du trafic est une mesure encore peu mise en œuvre aujourd'hui mais qui se trouve être une piste très sérieuse pour limiter les nuisances sonores et ainsi préserver la qualité de vie des riverains et riveraines d'aéroports. Dans le cas de Nantes-Atlantique, l'idée fait son chemin notamment auprès des collectivités riveraines.

Les riverains et riveraines de l'aéroport dénoncent une croissance désordonnée et non maîtrisée du trafic aérien depuis les années 2000, et particulièrement entre 2014 et 2019, où la fréquentation est passée de 4 à plus de 7 millions de passagers. En avril 2025, la presse locale annonçait déjà un [nouveau record de trafic annuel](#).

Le plafonnement apparaît comme un changement de paradigme, se fondant non plus sur des considérations économiques à court terme, mais sur la protection de la santé publique, sur le respect de la qualité de vie, et sur une cohérence écologique. Il permet de transformer la hiérarchie des priorités : protéger les populations et préserver l'environnement doit primer sur la croissance économique et les profits des compagnies aériennes.

*Les élus de la ville de Rezé soutiennent cette proposition qu'ils n'ont eu de cesse de porter et de faire valoir auprès des représentants de l'Etat. Nous sommes convaincus du nécessaire plafonnement des vols au bénéfice de la santé et du bien-être des habitants et nous demandons la réalisation d'une Étude d'Impact selon l'Approche Equilibrée (EIAE) dans cette perspective. Nous avons également demandé que cette étude soit réalisée dans le cadre d'un courrier à destination du préfet signé avec les autres élus métropolitains ainsi que dans le cadre de la consultation publique sur le Plan de Prévention du Bruit dans l'Environnement (PPBE). Cette démarche semble la plus adaptée, selon la réglementation européenne, pour obtenir gain de cause, mais nous soutenons toute démarche qui pourrait aller dans ce sens, comme la limitation de la capacité physique de la plateforme pour contraindre l'accueil d'un trop grand nombre d'avions. **Nous souhaitons également proposer un plafonnement du nombre de mouvements à 56 000 conformément à la définition de la capacité de l'aéroport de Nantes Atlantique dans la Déclaration d'Utilité Publique de Notre Dame des Landes.***

La majorité des contributions appellent à un plafonnement strict du nombre de vols annuels, à 56 000 mouvements maximum. C'est le seuil considéré comme supportable selon les études antérieures et proposé par plusieurs groupes d'élus et

associations du territoire, comme le Groupe écologiste et citoyen de la Ville de Nantes ou la Ville de Rezé.

La hausse du nombre de vols à Nantes Atlantique a été particulièrement rapide depuis les années 2000, passant de 1,2 millions de passagers en 1995 à 7,2 millions en 2019. Pour 2040, l'État projette 9,2 millions de passagers, soit un trafic équivalent à 30 fois la population de Nantes et 14 fois celle de la métropole. Cette croissance irraisonnée est directement à l'origine des nuisances que subissent les populations survolées et riveraines, déjà exaspérées par le ballet incessant et assourdissant des avions qui déchirent aujourd'hui le ciel jusqu'à 20 fois par heure. / De plus, l'impact des trajets aériens sur le climat n'est plus à prouver : les émissions de gaz à effet de serre produites par l'aviation civile correspondent à 1 milliard de tonnes équivalent CO₂, si on compte seulement la combustion du carburant. Soit l'équivalent des émissions du Japon, 3^{ème} puissance économique mondiale et 5^{ème} pays le plus émetteur. Notre territoire doit être exemplaire et doit encourager l'émergence d'un nouveau modèle économique qui repose sur des alternatives au trafic aérien, plutôt que de continuer à subir un modèle obsolète. Notamment, le train de nuit gagnerait à être développé comme en Autriche ou en Allemagne, où le réseau ferroviaire permet de proposer une alternative fiable, efficace et confortable aux trajets aériens. De plus, il serait plus que temps de supprimer les vols Nantes-Paris, étant donné que les 2 villes sont à 2h de train. / Pour ces raisons, un plafonnement du nombre de vols autorisés est incontournable, et le lancement d'une étude d'impact selon l'approche équilibrée est nécessaire pour y parvenir en respectant le droit européen. Il s'agit d'adopter une trajectoire cohérente avec les accords de Paris et la Stratégie Nationale Bas Carbone, notamment. **Le plafond en question pourrait être fixé à ce que l'aéroport dans sa taille actuelle est capable d'accueillir, soit 56 000 vols/an, chiffre avancé par l'État au moment du projet Notre-Dame-des-Landes.**

Certains vont plus loin, en proposant de descendre à 30 000 vols par an, notamment en supprimant les vols courts aisément remplaçables par le train. En effet, certaines liaisons intérieures semblent particulièrement incompréhensibles pour les riverains et des riveraines qui subissent les nuisances, car les alternatives en train ont largement prouvé leur efficacité et beaucoup moins polluantes. Les vols Nantes - Paris en ce sens peuvent apparaître comme absurdes.

Plusieurs propositions appellent à une meilleure répartition du trafic à l'échelle régionale. L'aéroport de Rennes, par exemple, est jugé largement sous-exploité et alors qu'il pourrait absorber une partie du trafic nantais, en particulier pour les passagers et passagères en provenance de la région Bretagne. Cette mesure pourrait permettre de désengorger Nantes tout en favorisant une gestion plus équilibrée et plus équitable des nuisances.

La réduction du trafic passera probablement par une meilleure répartition des vols entre Nantes et Rennes. L'aéroport de Rennes est sous exploité et vie de subventions. NDDL devait remplacer les 2 aéroports, pourquoi Nantes se retrouve à avoir toute l'augmentation du trafic ? Ne pourrait-on pas envoyer les vols doublons à Rennes ? Les Bretons prennent aussi l'avion...

Il apparaît donc que la demande de plafonnement des vols ne relève pas d'une opposition idéologique à l'aviation, mais d'une volonté raisonnable de concilier mobilité, santé publique et soutenabilité environnementale. Elle traduit une volonté forte de sortir d'un modèle économique fondé sur une croissance infinie au profit d'un modèle plus sobre, plus juste, et mieux adapté aux enjeux du XXI^e siècle.

3. Élargir le couvre-feu

Parmi les revendications les plus largement partagées dans la consultation, la question de l'extension du couvre-feu fait consensus. L'objectif affiché d'un couvre-feu est de limiter voire de supprimer complètement l'ensemble des vols de nuit, particulièrement perturbateurs pour le sommeil des habitants et habitantes qui vivent près de l'aéroport et subissent le survol à basse altitude. Si un couvre-feu théorique existe déjà (de minuit à 6h), il est jugé largement insuffisant, mal appliqué, et surtout inadéquat face aux besoins de protection sanitaire des riverains et riveraines, et en particulier les plus fragiles. En accord avec les retours que je reçois sur le territoire depuis le début de mes mandats, la demande d'un couvre-feu plus strict et plus long est omniprésente.

Actuellement le couvre-feu s'étend sur six heures seulement. Plusieurs contributions font référence à la recommandation de l'Organisation Mondiale de la Santé (OMS) qui préconise 8h de sommeil réparateur par nuit pour un adulte en bonne santé et 9h pour les enfants et les adolescent•es. Une mauvaise qualité de sommeil peut induire des conséquences sur la santé cardiovasculaire des adultes et le développement cognitif des enfants.

Aussi, plusieurs contributions proposent une plage horaire allant de 23h à 7h. D'autres, comme le Collectif des Citoyens Exposés au Trafic Aérien (COCETA) proposent des aménagements différenciés entre les jours ouvrés et les week-ends et jours fériés.



Stop aux vols

26 février 2025 à 00:22

7h du matin ne doit pas être négociable. Et le week-end 8h pour le repos des locaux.

 D'accord 7  Signaler  Partager ▾

Une contribution fait référence à l'aéroport de Sydney qui, dans les années 1990, imposait un couvre-feu entre 22h et 7h du matin. Il a depuis été restreint à une amplitude horaire de 7h entre 23h et 6h. D'autres aéroports proposent des dispositifs similaires ambitieux comme à Santa Ana en Californie où les vols commerciaux sont interdits entre 22h et 7h depuis 1985.

Dans un communiqué du 1^{er} février 2023, l'ACNUSA (Autorité de Contrôle des Nuisances Aéroporutaires considère que la régulation du nombre de départs dans la première heure qui suit la levée d'un couvre-feu ainsi que du nombre d'arrivées dans l'heure qui précède le début d'un couvre-feu est nécessaire. Plusieurs témoignages

recueillis dans la consultation font état de premiers vols du matin particulièrement gênants, corroborant les recommandations de l'ACNUSA.

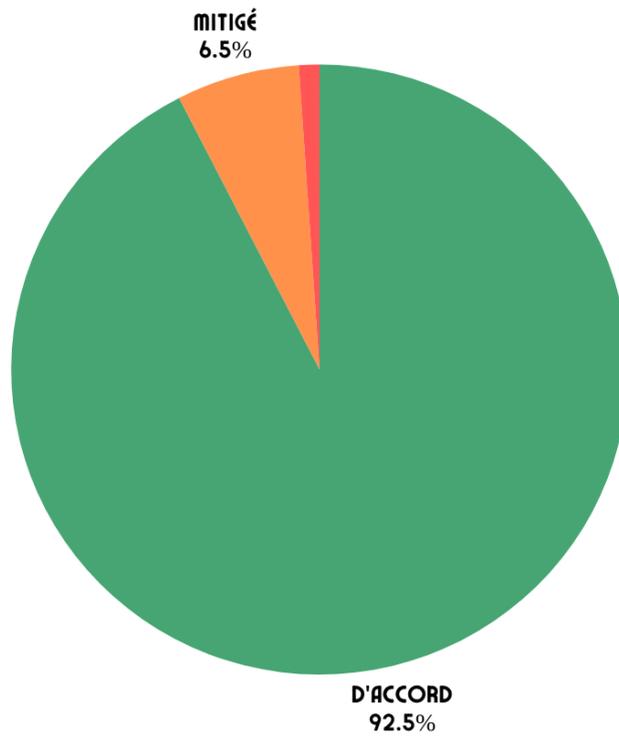
En ce sens, des mesures de réduction progressives ont aussi été suggérées par les participants et participantes.

[...] Il serait plus pragmatique, dans le cadre d'une approche équilibrée, d'imposer dans un premier temps un calendrier de diminution des niveaux de bruit pour les marges de nuit : 23h 24h et 6h 7h par exemple 15 EPNdB dans un premier temps, puis 18EPNdB ultérieurement.

Un couvre-feu de 6 heures apparaît insuffisant, surtout dans une métropole densément peuplée comme Nantes Métropole, où le trafic aérien se produit à basse altitude au-dessus des habitations.

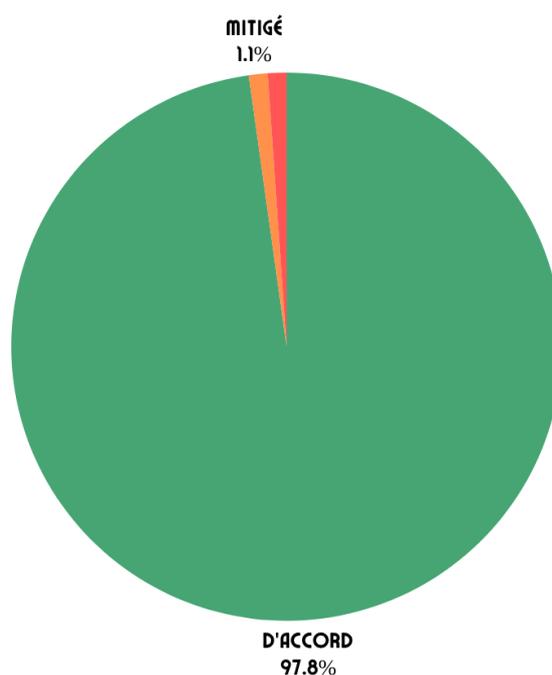
Si les retours d'expériences des riverains et riveraines de l'aéroport Nantes-Atlantique sont claires sur les nuisances subies, il apparaît tout de même un manque d'informations scientifiques. Le projet d'étude participatif mené par le collectif [SonoRezé](#) a permis de réaliser un diagnostic des environnements sonores de la ville de Rezé, en collaboration avec les habitants et habitantes eux-mêmes.

[...] Nous souhaitons également souligner l'importance d'une information claire, juste et transparente sur ce sujet. En effet, les indicateurs de bruit utilisés dans l'élaboration des cartes réglementaires sont non seulement construits en intégrant des seuils moins protecteurs que ceux recommandés par l'OMS (qui recommande fortement de réduire les niveaux sonores produits par le trafic aérien à moins de 45 dB Lden pour protéger la santé des riverains), mais également en suivant une méthodologie qui va mécaniquement lisser le bruit et réduire ainsi la zone de diffusion du bruit prise en compte dans les projets urbains. Il apparaît ainsi nécessaire de produire des analyses complémentaires qui permettent au grand public de mieux comprendre la réalité de leur situation, comme l'a permis le projet SonoRezé. [...]



4. Renforcer les sanctions

L'un des piliers de la proposition de loi soumise aux citoyens et citoyennes concerne le renforcement des sanctions en cas de non-respect du couvre-feu. De nombreux participants et participantes dénoncent l'inefficacité, l'indulgence et le caractère peu dissuasif des sanctions actuelles. Bien que perçue comme technique, l'augmentation significative du montant des amendes semble donc plutôt acquise mais des interrogations persistent sur les modalités d'application.



Les délais de paiements ainsi que les contestations permettent trop souvent aux compagnies d'échapper aux sanctions et cela semble logiquement incompréhensible pour les riverains et riveraines.

C'est inadmissible que les amendes ne soient pas payées dans un délai court. Une compagnie aérienne qui ne paierait pas ses amendes ne devraient plus être en droit d'utiliser l'aéroport, ou alors il faudrait "immobiliser" l'avion.

L'idée de sanctionner les compagnies par une réduction de leur activité revient plusieurs fois. Une série de mesures est proposée pour renforcer les sanctions en cas de non-respect du couvre-feu ou des couloirs aériens :

- amendes systématiques et dissuasives, pouvant aller jusqu'à 120 000 € ;
- système de « permis à points » pour les compagnies ;
- inéligibilité temporaire ou permanente pour les récidivistes ;

- assignation des recettes des amendes aux transports alternatifs plus écologiques

Les sanctions ne pourraient-elles pas être qu'uniquement financières ? Pourraient-elles être organisationnelles ? Ainsi, en complément de l'amende, des vols pourraient être annulés (à 6 mois) avec une réattribution possible du créneau à d'autres compagnies ; ou bien une restriction de la plage horaire de cette compagnie pour l'année suivante ; jusqu'à l'interdiction d'exercer en cas de récidive.

Derrière les chiffres, ces contributions témoignent d'un besoin de justice, au sens large : les habitants et habitantes veulent que les règles soient respectées, et que les compagnies qui les enfreignent ne soient ni exemptées ni protégées. Plusieurs interventions expriment une perte de confiance envers les institutions de contrôle, comme l'ACNUSA ou la DGAC, jugées trop lentes ou insuffisamment réactives.

Pour permettre une meilleure action de l'ACNUSA j'ai déjà déposé, avec mon collègue député Romain Eskenazi, une proposition de loi visant à renforcer ses pouvoirs (PPL n°1323 déposée en mai 2025). Elle vise notamment à :

- étendre le mandat de l'ACNUSA aux pollutions atmosphériques
- doubler le plafond des amendes
- clarifier et harmoniser les procédures de sanctions
- améliorer le processus de consultation publique.

Renforcer les amendes n'apparaît pas comme une fin en soi car cela ne permet pas de réduire les nuisances à court terme. Mais cette mesure est perçue comme un outil supplémentaire pour mettre fin à l'impunité actuelle des compagnies. Elle doit s'inscrire dans une approche globale, en complément du plafonnement, d'un couvre-feu renforcé, d'une meilleure répartition des vols, et d'une transformation profonde de nos modes de déplacements.

5. Idées des participants et participantes

a. Financement des alternatives et tarification incitative

Plusieurs participants et participantes proposent de moduler les redevances aéroportuaires en fonction des plages horaires et des performances environnementales des aéronefs, pour encourager les vols en journée et les avions moins bruyants. Une taxation plus juste des modes de transport est citée et met en évidence l'incompréhension face aux écarts de tarifs entre un voyage en train et un voyage en avion.

Flécher le montant de ces amendes sur le développement du ferroviaire, du fret, du covoiturage.

Dans cette lignée, beaucoup appellent à la relance du transport ferroviaire et à l'arrêt des vols courts ou de loisirs superflus. La proposition d'interdire les liaisons réalisables en train en moins de 2h30 — comme le proposait déjà la Convention Citoyenne pour le Climat — recueille un large soutien, preuve que la transition écologique n'est plus une utopie mais une attente concrète.

b. Sensibilisation du public

Des propositions ont été faites pour sensibiliser les usagers et usagères de l'aéroport Nantes-Atlantique à l'impact de leurs choix de transport, encourageant l'utilisation de modes de transport plus écologiques. Des panneaux d'affichage ou des supports audiovisuels pourraient être installés dans l'enceinte de l'aéroport, en particulier dans les espaces d'attente.

*[...] Je vote pour une politique de **sensibilisation majeure des populations à utiliser des transports écologiques**, à réfléchir à son impact sur le vivant, la biodiversité, les espèces protégées et menacées, nous sommes tous responsables... mais certains plus que d'autres.*

*Outre les mesures restrictives et/ou coercitives, est-il possible d'ajouter une mesure de **sensibilisation aux abords de l'aéroport pour informer les voyageurs des impacts de leur geste**. Informer sur les nuisances sonores et la pollution visuelle et l'impact local en plus de l'impact écologique qui ne suffit malheureusement pas à les dissuader... De prendre l'avion. En outre, réduire les subventions/absence de taxe notamment sur les heures du couvre feu pour*

l'ensemble des compagnies

Des propositions juridiques plus poussées et plus originales ont été déposées comme celle qui propose l'instauration d'un passeport kilométrique destiné à limiter le nombre de kilomètres parcourus en avion par personne.

*On devrait faire un **passeport kilométrique** pour les voyageurs de tourisme. Partir à l'autre bout du monde pour une semaine me paraît indécemment en 2025, alors que tout le monde est conscient du réchauffement planétaire...*

c. Prendre en compte la pollution environnementale

Plusieurs contributions proposent de remplacer le terme « nuisance » par « pollution », en particulier dans le titre de la proposition de loi pour marquer la gravité du phénomène et désigner les activités humaines comme responsables de cette situation. En effet, on peut considérer que les nuisances ne se limitent pas au bruit mais incluent également les émissions de particules fines, les résidus de kérosène et les effets sur le climat. L'aéroport est perçu comme un contributeur significatif au dérèglement climatique et à la perte de biodiversité.

La santé des populations exposées aux survols aériens est un sujet de préoccupation prioritaire pour les élus de Rezé, qui se battent, au sein de chaque instance et à chaque occasion, pour une évolution du cadre réglementaire afin qu'il soit le plus protecteur possible. Dans cette perspective, il nous semblerait opportun d'accentuer l'impact négatif de l'aéroport sur la santé des riverains en remplaçant dans le titre le terme de « nuisances » par celui de « pollutions »

d. Autres

Parmi la quarantaine de nouvelles idées soumises sur la plateforme Purpoz, il était également proposé de :

- Redéfinir les couloirs aériens pour éviter les zones résidentielles denses ;
- Favoriser le co-avionnage pour mutualiser les vols quasi vides ;
- Limiter les vols low-cost, souvent responsables du bruit et de la dégradation du service public ;
- renforcer et communiquer sur les dispositifs d'aide aux riverains (aides à l'insonorisation, le droit de délaissement ou l'aide à la revente) pour compenser les nuisances subies
- taxer davantage les compagnies et le kérosène.

*Faut-il continuer à subventionner les riches ? Le changement climatique s'accélère. La Cop 28 à Dubaï avait acté la nécessaire transition vers des énergies non fossiles. Hors il existe encore de nombreuses exemptions de taxe sur les carburants fossiles ; agriculture, pêche, transport routier et aviation. S'il est compréhensif que les domaines visant à produire notre nourriture (besoins vitaux) soient exclus de taxe, voire pour la transporter, il en est autrement pour le domaine du tourisme et de l'aviation. L'avion même pour ce qui est du low cost reste un moyen toujours utilisé par une minorité de personnes (Env 4% le prend régulièrement et 36% tous les ans). Il n'y a pas de raison valable à ce que l'état subventionne le kérosène en le détaxant. **Il faut donc taxer l'aviation et rééquilibrer les prix entre l'avion et le train.** Le développement du low cost repose sur le prix du kérosène trop bas et sur les mauvaises conditions de travail des salariés du secteur. Les collectivités territoriales doivent également arrêter de subvention l'aviation low cost. Sans ce changement, je crains que le nombre de vols poursuivent leur augmentation. Faut-il continuer à subventionner les riches ?*

Plusieurs commentaires et contributions font référence à l'orientation de la piste et aux couloirs aériens pour éviter les zones d'habitations denses. Malheureusement ce ne sont pas des problématiques sur lesquelles il est possible d'agir aujourd'hui, le décollage et l'atterrissage des avions étant principalement définis par des critères sécuritaires puis météorologiques.

6. Témoignages

L'abandon du déménagement de l'aéroport à Notre-Dame-des-Landes est encore vécu comme une trahison par certains et certaines. Pour rappel, le "Oui" l'avait emporté à 55% lors référendum organisé en 2016 pour les habitant·es de Loire-Atlantique.

Nous en avons marre que des avions survolent notre logement. Le bruit est insupportable.

Nous ne pouvons pas tenir une conversation normale quand nous sommes dans notre jardin. Certains jours il ne se passe pas plus de 2 mn sans passage d'avion. La pollution que ça engendre. Les arrivées tardives vers 23h et au-delà qui nous empêchent de dormir. Le nettoyage des toitures encrassé par cette pollution. Quand nous avons acheté cette maison il y a plus de 20 ans nous étions persuadés que l'aéroport déménagerait.

Nous avons voté pour son déménagement en 2018.

Que de mépris envers les citoyens.

De nombreux retours en ce sens se font sentir sur le terrain avec parfois une certaine rancœur. L'impression que le dossier n'avance pas, que les citoyens et citoyennes ne sont pas entendus ni pris en compte.

Depuis plus de 50 ans toutes les parties concernées ont conclu qu'il n'y avait pas d'autre solution que de déplacer cet aéroport. A quoi sert de vouloir à tout prix aller contre l'évidence. Les décisions politiques n'ont plus aucune crédibilité. Les avis des citoyens concernés n'ont jamais été entendus, pourquoi continuer de leur demander leur avis ? Bon courage Madame la députée.

Plus largement, ce sont les conséquences sur la santé qui inquiètent les riverains et riveraines : qualité de sommeil mais aussi qualité de l'air respiré sont des préoccupations prégnantes pour les populations impactées par le survol à basse altitude. La colère et l'amertume se distinguent à travers les lignes.

L'avion passe juste au-dessus de ma maison et je m'en inquiète. Pour ma santé, celle de mon fils. Je ne suis pas la plus proche de l'aéroport, et pourtant, je subis des nuisances dès 6h du matin.

Conclusion

Les citoyens et citoyennes se sont emparés du débat avec sérieux. Leurs témoignages ne relèvent pas de la simple opinion, mais d'une véritable expertise d'usage : ils traduisent une expérience du quotidien rythmé par les nuisances aériennes, une vigilance nourrie par des années de déceptions et de promesses non tenues, et une capacité à formuler des propositions concrètes et cohérentes.

Cette consultation citoyenne met en évidence les tensions entre le développement économique libéral de l'aéroport, la préservation de la qualité de vie des riverains et riveraines et la protection de l'environnement. Malgré un essoufflement de la mobilisation ces dernières années dû notamment à l'inaction de l'État dans ce dossier, une volonté collective de prendre part au débat se dégage de la part des populations impactées.

L'argument de la santé publique revient avec force, non comme une simple justification d'ajustements réglementaires, mais comme fondement d'une nouvelle hiérarchie des priorités : dormir, respirer, profiter de son jardin ou de sa terrasse, vivre sans stress sonore ni chimique est réaffirmé comme un droit fondamental et revendiqué par les riverains et riveraines de l'aéroport Nantes-Atlantique.

Les contributions ont permis de faire émerger un consensus sur la nécessité de préserver la santé des habitants, en particulier des enfants et des personnes âgées, mais plus généralement de toutes les populations concernées par le survol des avions à basse altitude. Derrière les revendications techniques (extension du couvre-feu, plafonnement des mouvements, sanctions renforcées), c'est une remise en question du modèle aéroportuaire et plus largement de la politique de mobilité actuelle qui se dessine. Ce que les participants et participantes expriment massivement, ce n'est pas simplement un malaise face aux nuisances, mais un besoin de changement de paradigme : fin de l'impunité des compagnies, plus de transparence des autorités, prise en compte des limites planétaires. La majorité des participants et participantes prônent une réduction du trafic aérien, un encadrement strict de l'activité de l'aéroport et une transition vers des mobilités durables, équitables et respectueuses de la santé et de l'environnement.

Il est maintenant crucial que cette parole soit prise en compte dans les textes législatifs, mais aussi dans les arbitrages à venir. Car ce qui se joue à Nantes-Atlantique dépasse largement le territoire de la Loire-Atlantique : c'est notre capacité, en tant que société, à concilier mobilité, justice sociale et survie écologique, qui est en jeu.

Ce texte pourrait donc servir de socle à une loi cadre sur les aéroports urbains, fondée non plus sur le développement économique à tout prix, mais sur le respect

des limites planétaires, la santé des populations, et une vision coopérative et régulée du transport aérien.

- + mettre en perspective avec le projet de réaménagement de la DGAC

Les propositions exprimées s'articulent autour de plusieurs axes majeurs visant à réduire les nuisances sonores et environnementales, améliorer la qualité de vie des habitantes et des habitants mais aussi des mesures pour renforcer la transparence des décisions liées à l'aéroport.

Contact

Julie Laernoès - julie.laernoès@assemblee-nationale.fr

Romain Gascher - romain.gascher@clb-an.fr - 07 81 98 34 84

Alice Bodineau - alice.bodineau@clb-an.fr - 06 69 49 42 95