



**PRÉFET  
DE LA LOIRE-  
ATLANTIQUE**

*Liberté  
Égalité  
Fraternité*



**MINISTÈRE  
CHARGÉ DES  
TRANSPORTS**

*Liberté  
Égalité  
Fraternité*

## **COMITÉ DE L'AÉROPORT DE NANTES ATLANTIQUE**

*Réunion du 9 septembre 2024*

### **Compte-rendu**

Le Comité de l'aéroport de Nantes-Atlantique s'est réuni le 9 septembre 2024 sous la coprésidence de M. Emmanuel MERCENIER, délégué ministériel au réaménagement de l'aéroport de Nantes-Atlantique, et de M. Fabrice RIGOLET-ROZE, préfet de la Loire-Atlantique.

Les participants sont :

#### **Députés et sénateurs**

- Madame Sophie ERRANTE, députée
- Madame Julie LAERNOES, députée
- Monsieur Fabrice ROUSSEL, député
- Madame Karine DANIEL, sénatrice
- Monsieur Ronan DANTEC, sénateur
- Madame Laurence GARNIER, sénatrice
- Monsieur Romain GASCHER (collaborateur de Mme LAERNOES)
- Madame Fanny PACREAU (collaboratrice de M. Jean-Michel BRARD)
- Monsieur Nicolas ROBIN, (collaborateur de M. Karim BENBRAHIM)
- Madame Sophie NORMAND COUDER (collaboratrice de M. GROSVLET)
- Madame Anaïs VIVION (collaboratrice de Mme Karine DANIEL)

#### **Collège 1 : Au titre des représentants des collectivités territoriales**

- Monsieur Julien BAINVEL, conseiller régional
- Monsieur Nicolas AUBERT, conseil régional
- Monsieur Freddy HERVOCHON, VP conseil départemental, maire de Bouaye

- Madame Jocelyne BERTHO, conseil départemental
- Madame Nolwenn BIZEUL, Nantes Métropole
- Monsieur Jérôme BARATIER, Nantes Métropole
- Madame Agnès BOURGEOIS, maire de Rezé
- Madame Marie-Agnès TUR, chargée de mission mairie de Rezé
- Madame Sandra IMPERIALE, maire de Bouguenais
- Monsieur Jean-Claude LEMASSON, maire de Saint-Aignan-de-Grand-Lieu
- Monsieur Christian CHIRON, adjoint au maire de Pont Saint Martin
- Madame Louise DREANO TRECANT, mairie de Pont Saint Martin
- Monsieur Eric PROVOST, VP Carene
- Monsieur Michel AURAY, conseiller municipal La Chevrolière

### **Collège 2 Au titre des représentants des services de l'État**

- Monsieur Pierre-Emmanuel PORTHERET, secrétaire général de la préfecture
- Monsieur Adrien DESCHAMPS, DGAC
- Monsieur Sylvain DESMARET, DGAC
- Monsieur Benjamin AIRAUD, DGAC
- Madame Béatrice LEBLOND, DGAC
- Madame Manuelle SEIGNEUR, DREAL
- Monsieur Mathieu BATARD, DDTM 44, directeur
- Monsieur Nicolas JURDY, DDTM 44
- Monsieur Jérôme JUMEL, ARS
- Monsieur François DUCROZ, AIRPL

### **Collège 3 : Au titre des représentants des acteurs socio-économiques et associatifs**

- Madame Corinne BESNARD, présidente Medef
- Monsieur Matthieu HYBERT, Medef
- Monsieur Jean-François REYNOUARD, CCI
- Madame Marie-Thérèse BONNEAU, présidente du CESER des Pays de la Loire
- Monsieur Julien LAMARE, directeur du CESER des Pays de la Loire
- Monsieur Yves Olivier LENORMAND, AIRBUS
- Monsieur Guillaume DRENIAUD, CPME
- Monsieur Christophe DURAND, CPME
- Madame Elisabeth FESSART - Déléguée Générale U2P
- Monsieur Eric GIRARDEAU, U2P

**Collège 4 : Au titre des représentants des usagers des riverains et de la protection de l'environnement**

- Monsieur Jean-Marie RAVIER, Atelier Citoyen
- Monsieur Eric AIT-KACI, COCETA
- Monsieur Eric LENOIR, comité régional aéronautique
- Monsieur Romain SCHULZ, FNAM

**Liste des autres participants :**

- Madame Brigitte FARGEVIEILLE, garante CNDP
- Monsieur Jean-François BUYCK, ORS Pays de la Loire
- Madame Camille FOLTYN, ORS Pays de la Loire
- Madame Clara GALLAND, ORS Pays de la Loire

*M. RIGOULET-ROZE ouvre la séance à 16 heures 09.*

M. RIGOULET-ROZE souhaite la bienvenue aux parlementaires qui assistent à ce comité. Il salue également Pierre-Emmanuel PORTHERET, nouveau secrétaire général de la préfecture de la Loire-Atlantique, qui a pris ses fonctions ce jour.

M. RIGOULET-ROZE rappelle que la présente réunion devait se tenir le 24 juin dernier, mais qu'elle a été reportée en application de la période de réserve électorale.

Le présent ordre du jour répond aux engagements pris par le ministre délégué aux Transports, à l'occasion de ses venues fin 2023 dans le département de la Loire-Atlantique. Le premier axe concernait la refonte de la gouvernance. La présente assemblée l'incarne ce jour.

S'agissant du calendrier, le présent comité a vocation à se réunir de façon régulière, une fois par trimestre, comme les membres en étaient convenus. La prochaine réunion se tiendra ainsi en décembre prochain.

M. RIGOULET-ROZE juge important d'effectuer un point d'étape des travaux qui ont été conduits depuis la séance précédente et propose ainsi au comité de prendre connaissance des points inscrits à l'ordre du jour.

M. RIGOULET-ROZE donne lecture de l'ordre du jour et s'enquiert de prises de parole liminaires avant d'entamer la séance.

*Aucune prise de parole n'est demandée.*

M. MERCENIER rappelle exercer en qualité de délégué ministériel au réaménagement de l'aéroport de Nantes-Atlantique depuis maintenant presque six mois. Dans ce cadre, il a rencontré une cinquantaine d'acteurs du territoire, relevant des sphères politique, économique, associative, des usagers et de protection des riverains. Ces rencontres lui ont permis d'appréhender la complexité du dossier. Les avancées sont nombreuses et M. MERCENIER tient à remercier en particulier les élus qui ont participé au groupe de travail relatif au cahier des charges. Les échanges avec la Direction générale de l'aviation civile (DGAC) se sont avérés parfois difficiles, mais M. MERCENIER souligne l'assiduité des élus aux réunions de ce groupe, ainsi que la liberté d'expression dont ils ont fait montre et qui doit prévaloir.

Un comité de pilotage relatif à une étude de santé a été lancé le 12 juillet dernier, en réponse à une forte attente du territoire. Ses travaux seront abordés ce jour.

M. DESCHAMPS se présente. Nouveau responsable de la mission du réaménagement de Nantes-Atlantique au sein de la DGAC, il a pris ses fonctions en juillet dernier.

M. MERCENIER fait savoir que M. Adrien DESCHAMPS remplace M. Nils RAYNAUD. Par ailleurs, M. DESMARET quittera ses fonctions dans les jours à venir et fera valoir ses droits à la retraite. M. MERCENIER le remercie du travail qu'il a accompli à la Direction de la sécurité de l'aviation civile (DSAC) Ouest. M. Benjamin AIRAUD le remplacera le 20 septembre prochain et deviendra l'interlocuteur local à la DGAC.

M. RIGOULET-ROZE annonce que Mme Laurence CHANUT succède à M. Jean-Philippe AUBRY, au poste de directeur de la Direction de la coordination des politiques publiques et de l'appui territorial (DCPPAT). M. AUBRY a fait valoir ses droits à la retraite au cours de l'été dernier.

## **1. Les travaux d'urgence**

M. MERCENIER rappelle que, début avril, lors de la précédente réunion du comité, la relation entre l'actuel concessionnaire AGO et l'État commençait à se nouer concernant la programmation des travaux d'urgence. Depuis, un accord a été formalisé avec ce concessionnaire, de concert avec la DGAC. Cet accord s'est traduit en mai dernier par un programme d'investissements d'une vingtaine de millions



d'euros. Les travaux sont en cours et s'étaleront jusqu'à la fin de l'année 2025, avant qu'intervienne la signature du contrat avec le futur concessionnaire.

Les travaux portent sur la fluidification des accès, l'accessibilité des terminaux, l'optimisation de l'offre commerciale et la rénovation de l'aérogare, en lien avec des questions de sûreté. Côté piste, l'électrification des postes avions, la rénovation de l'infrastructure de la piste et des stationnements, la sécurisation et le renforcement du cheminement piéton ont été actés, ainsi que des études pour l'extension du dépôt de carburant.

Pour rappel, le ministre et les acteurs s'accordaient en 2023 sur l'urgence à prévoir ces travaux dans le cadre de la concession actuelle. Ces derniers n'impliquent pas d'argent public, mais sont supportés par le concessionnaire.

Ces travaux seront attentivement suivis par la DGAC. Les membres de la présente assemblée sont néanmoins invités à exprimer leurs éventuelles remarques, à la faveur des réunions du comité de l'aéroport.

M. LEMASSON relève l'absence d'éléments relatifs à la régularisation des travaux concernant la loi sur l'eau dans les documents.

Par ailleurs, la solarisation des parkings a fait l'objet de débats. M. LEMASSON avait préconisé de ne pas l'effectuer immédiatement, mais n'a pas connaissance de la décision qui a été prise à ce sujet.

M. MERCENIER indique que les travaux relatifs à la régularisation au titre de la loi sur l'eau ne figurent pas dans les documents, car décidés et engagés avant la définition du présent programme de travaux d'urgence, mais qu'ils sont bien pris en compte.

M. MERCENIER fait savoir par ailleurs qu'il a été décidé d'effectuer les travaux de solarisation des parkings dans le cadre de la prochaine concession.

M. RIGOLET-ROZE rappelle que les travaux à l'étude s'inscrivent dans l'actuelle concession et qu'ils ont par conséquent vocation à être tous réalisés d'ici à la fin 2025. Ceux-ci se chiffrent au-delà de 20 millions d'euros. Certains sujets ont donné lieu à des discussions au sein du groupe de travail et celui de la solarisation des parkings, plus structurel, a en effet vocation à s'intégrer dans le cadre de la prochaine concession.

Les attentes des acteurs portaient en premier lieu sur la réalisation de travaux d'accessibilité des personnes à mobilité réduite.

En second lieu, l'amélioration des circuits, y compris des aubaines de sécurité, était importante à planifier, en vue de fluidifier le contrôle des passagers.

Le ministre des Transports souhaitait vivement que des travaux soient réalisés avant le renouvellement de la concession, lesquels travaux sont attendus depuis plusieurs années. L'accord a été formalisé avec le concessionnaire actuel, dans le cadre d'une convention signée en mai 2024.

M. MERCENIER rappelle par ailleurs qu'un sujet important a trait au stationnement irrégulier. À ce propos, M. MERCENIER a récemment participé à une réunion interne et indique que le sujet progresse bien.

Mme IMPERIALE remercie la Direction générale de l'aviation civile d'avoir reporté la réalisation des travaux de solarisation des parkings.

Par ailleurs, le phénomène du stationnement irrégulier s'est accentué. Les usagers peinent de plus en plus à accéder à l'aéroport et la verbalisation des automobilistes concernés ne suffira vraisemblablement pas à résorber le problème.

M. LEMASSON indique avoir formulé une demande spécifique au directeur d'AGO au sujet de l'accès des voituriers, afin qu'il modifie la zone de stationnement qui leur est dédiée. En effet, l'ensemble des personnes traverse la VM 85 dans un secteur extrêmement dangereux – entre les deux ronds-points. Ce sujet devra être abordé à l'occasion des futures réunions qui seront consacrées à la question du stationnement. Il s'agirait notamment de fluidifier le trafic des poids lourds et des bus.

M. RIGOULET-ROZE a pris note de cette remarque. Le point à l'étude porte sur les travaux dont l'infrastructure fera l'objet, qui s'inscrivent dans le cadre de la convention signée avec le concessionnaire. Néanmoins, il est vrai que d'autres sujets qui ont notamment trait à la sécurité des personnes devront être traités, à l'instar de celui du stationnement irrégulier.

M. BAINVEL rappelle que la possibilité de progresser en matière de décarbonation avait été évoquée, au moyen de l'installation de bornes de recharge de véhicules électriques. M. BAINVEL souhaite s'assurer que ce sujet sera traité dans le cadre de la future concession.

Autrement, les travaux actuels répondant à l'engagement qu'avait pris le ministre sont nécessaires.

La Région sera enfin attentive au respect du calendrier, quant aux engagements qui ont été pris.

À cet égard, M. RIGOULET-ROZE fait savoir que l'appel d'offres relatif à la nouvelle concession ne prend pas de retard.

M. DESCHAMPS signale que le concessionnaire considère que les questions de la solarisation et de l'installation de bornes de recharge de véhicules électriques sont liées. Or la Direction générale de l'aviation civile ne souhaite pas que les travaux de solarisation soient menés dans l'immédiat. Le sujet des bornes de recharge électrique a été traité *a minima*, mais des travaux complémentaires interviendront bien dans le cadre de la future concession.

## 2. L'appel d'offres pour la nouvelle concession

### 1. Les étapes de la procédure

M. MERCENIER rappelle que l'avis d'appel à candidatures a été publié 15 décembre 2023. Des candidatures ont par la suite été reçues le 29 mars dernier. La DGAC les a étudiées au printemps et toutes ont été retenues. La décision d'admission des candidats à déposer une offre a été prise le 26 juin. Il est important que la mise en concurrence des candidats soit préservée jusqu'au terme de la procédure, afin de recevoir les meilleures offres possibles.

M. HERVOCHON s'enquiert du nombre de candidats qui ont été retenus.

M. MERCENIER rappelle que leur nombre a été précisé dans le cadre du groupe de travail auquel participent les élus sous engagement de confidentialité et qu'il demeure donc par nature confidentiel.

Mme BOURGEAIS s'inquiète de ne pas voir figurer sur le calendrier à l'étude la nouvelle séquence qui avait été prévue à la rentrée, lors de la dernière réunion du groupe de travail des élus.

M. MERCENIER assure que cela est bien prévu. Un Save the date partira cette semaine.

Pour l'heure, une dataroom – c'est-à-dire une chambre d'enregistrement de nombreuses données qui doivent être portées à la connaissance des groupements candidats – est en passe d'être mise en ligne. Elle ne dévoile aucun élément du cahier des charges, mais comprend notamment des données relatives au territoire.

Quant à l'élaboration du cahier des charges, trois séances du groupe de travail élus se sont tenues entre mai et juillet derniers. La prochaine séance du groupe de travail est prévue le 13 novembre prochain. Par ailleurs, la consultation du public prévue en juin a dû être reportée en septembre en raison de la période électorale.

L'objectif est de transmettre le dossier de consultation des entreprises (DCE) aux candidats d'ici la fin d'année. La remise des offres est prévue à l'été 2025. Des étapes du travail à venir concerneront notamment la constitution de dossiers préliminaires et les entretiens avec les candidats. Le groupe de travail des élus sera associé à cette démarche. La signature du contrat est enfin envisagée en 2026.

Le travail sur la procédure d'appel d'offres progresse donc bien. Le logigramme projeté montre que la moitié des démarches prévues durant la totalité de la procédure jusqu'à l'attribution ont été entreprises, depuis que l'appel à candidatures a été lancé. Après la transmission du DCE, les offres devront être reçues, analysées, puis une phase de négociation interviendra et enfin, le nouveau concessionnaire sera choisi.

## 2. La consultation du public

M. MERCENIER rappelle que cette consultation du public a été structurée en lien étroit avec la Commission nationale du débat public (CNDP). Cette consultation s'ouvre à compter de ce jour, et ce jusqu'au 30 septembre prochain.

Elle s'effectuera sur une plateforme de consultation numérique et vise l'enrichissement éventuel du cahier des charges par le grand public. Une réunion publique est prévue le 18 septembre prochain, à 19 heures.

Le présent comité obtiendra les résultats de cette consultation, à l'occasion de sa réunion du 9 décembre prochain. Par la suite, une restitution grand public sera organisée.

Mme FARGEVIELLE confirme que la phase de concertation publique relative à la relance du cahier des charges – qui était prévue avant la période de réserve électorale – redémarre ce jour, selon le même format qu'initialement prévu.

Cette concertation intègre une réunion d'information dématérialisée qui se tiendra le 18 septembre prochain. Le format dématérialisé a été retenu, considérant qu'il permettra au plus grand nombre de s'informer et d'intervenir. D'autres séquences de ce type pourront par la suite être organisées. Une synthèse sera diffusée en fin d'année.

Mme LAERNOES se souvient qu'à la faveur du dernier comité, plusieurs élus – faisant office d'interface avec les riverains de l'aéroport – avaient réclamé que la réunion d'information du public se tienne en présentiel.

Par ailleurs, Mme LAERNOES demande si une communication est prévue quant à la réouverture de la concertation publique dans le cadre de l'élaboration du cahier des charges. Une réunion en présentiel aurait permis d'avertir le public et de faire contribuer les différentes parties prenantes à l'écriture de cahier des charges, en prenant en considération le ressenti des riverains et citoyens ainsi que les enjeux afférents.

M. RIGOLET-ROZE s'étonne de cette intervention. Les parlementaires du présent comité sont précisément censés incarner la réalité du terrain et faire part de ces différentes remontées.

Plusieurs groupes de travail ont été organisés conjointement avec les élus, à propos des éléments du cahier des charges. La DGAC a de surcroît travaillé sur ce sujet avec la CNDP.

Le calendrier s'est par ailleurs trouvé contraint, en raison du report de la consultation qui était initialement prévue en juin dernier. Pour autant, la DGAC est soucieuse de respecter le calendrier qui a été fixé et d'effectuer une restitution de la concertation d'ici à la fin de l'année.

Autrement, les éléments relatifs à la concertation seront naturellement communiqués. Il ne s'agit pas en revanche d'une coécriture du cahier des charges, mais de la consultation du public la plus large possible visant à recueillir des éléments à ce sujet. Le cahier des charges sera alimenté par ces contributions qui seront connues des groupements qui ont été retenus dans le cadre de l'appel d'offres.

En matière de transparence, d'association et de concertation, M. RIGOLET-ROZE juge ainsi la démarche assez exemplaire allant même au-delà des strictes obligations du Code de l'environnement.

La concertation est lancée ce jour et la DGAC communiquera le plus largement possible à ce sujet. Celle-ci sait pouvoir compter sur les élus, les associations et les structures présentes ce jour, pour inciter tout citoyen ou partie prenante à nourrir cette concertation. M. RIGOLET-ROZE espère qu'elle sera la plus riche possible.



M. HERVOCHON note que des thématiques ont été mises en avant sur la plateforme précitée, qui permettent de guider l'ensemble des contributeurs dans le cadre de la concertation. Cependant, le sujet central du nombre de mouvements d'avions avait fait l'objet d'une discussion d'ampleur au niveau du groupe de travail et ne figure pas parmi les thèmes de la consultation.

Les élections législatives offrent une occasion de tenir un débat démocratique. Les maires relevant de la quatrième circonscription – du secteur de l'aéroport – ont interpellé à ce propos l'ensemble des candidats qui se sont présentés. Il conviendrait ainsi de revoir les thèmes proposés sur la plateforme.

Mme FARGEVIELLE reconnaît que le nombre de mouvements d'avions a été évoqué à maintes reprises, dans le cadre de la concertation préalable, puis au cours de la concertation continue. Elle précise cependant que la présente consultation du public cible prioritairement les usagers de l'aéroport.

M. RIGOULET-ROZE souligne la dimension politique de ce sujet. Il considère cependant que la consultation ne s'apparente pas à un référendum. Il s'agit d'une consultation administrative, sur le projet d'établissement d'un cahier des charges.

M. RIGOULET-ROZE assure que l'ensemble des contributions sera traité, y compris celles qui pourraient porter sur le nombre de mouvements d'avions.

Par ailleurs, la DGAC rendra compte au présent comité de toutes les contributions, et ce de manière exhaustive. Ainsi, la DGAC outrepassa une fois encore les mesures que prévoient les prescriptions administratives qui l'obligent. Les contributions seront notamment évoquées à l'occasion de la réunion intermédiaire du groupe de travail des élus. Or cette action ne figure pas non plus dans le Code de l'environnement.

Du reste, il n'est pas envisagé d'écarter les contributions qui n'entretiendraient pas de rapport avec les thèmes proposés. Ceux-ci ne sont pas exhaustifs.

M. DANTEC juge évident que les questions du nombre de mouvements d'avions et des garanties qui seront apportées en la matière seront centrales, dans le cadre du choix du concessionnaire. Dans le cas où le concessionnaire ne serait pas choisi en priorité sur la question des mouvements et de la nuisance sonore, le projet ne serait pas approuvé par le territoire.

M. LEMASSON suggère d'inclure au cahier d'acteurs la question relative à la manière dont le concessionnaire organisera le dialogue avec les riverains, ainsi que les dispositions techniques qui concerneront les mesures à réaliser sur le site.

En l'état, le cahier d'acteurs est à la fois ouvert et fermé. Chaque item permet en effet de renseigner un avis libre. Il n'offre pas en revanche la possibilité de donner son avis sur d'autres thèmes que ceux qui sont proposés. Ainsi, ce cahier d'acteurs devrait intégrer une huitième catégorie, qui offrirait une liberté d'expression aux répondants, et leur permettre d'évoquer notamment la question du dimensionnement de l'outil.

M. MERCENIER fait savoir qu'une catégorie « Divers » d'expression libre est prévue.

Pour répondre à l'intervention de la députée LAERNOS, M. MERCENIER confirme que la diffusion de l'annonce de la consultation par la presse était bien prévue, en juin dernier, mais qu'elle a dû être annulée au dernier moment en raison de l'organisation d'élections législatives. La même action est prévue, dans le cadre de la concertation à venir. M. MERCENIER et M. le préfet produiront un communiqué de presse à l'issue du présent comité de l'aéroport, de sorte à relayer largement l'information de l'organisation d'une concertation. Les supports presse habituels sont également déployés.

Des échanges sont prévus le 13 novembre prochain, sur les questions que mentionne M. LEMASSON. Le point d'équilibre n'est pas aisé à atteindre. Pour autant, il conviendra de concilier la question de la protection des populations, tout en n'obérant pas le développement de l'aéroport et l'attractivité du territoire.



M. RIGOLET-ROZE considère qu'un champ d'expression libre est souhaitable, sur toutes les thématiques que propose le cahier d'acteurs. La DGAC souhaite en effet organiser la consultation la plus large possible et enrichir le projet de cahier des charges. Dans ce contexte, elle s'efforce d'y associer au mieux l'ensemble des parties prenantes.

M. BAINVEL rappelle que le sujet du plafonnement du nombre de vols et du nombre de passagers aurait des conséquences négatives sur l'attractivité du territoire.

Il précise qu'il convient de ne pas laisser penser que la position qui a été prise par le vice-président du département est unanimement partagée.

M. RIGOLET-ROZE tient à rappeler que le présent comité a vocation à favoriser le dialogue et à partager un certain nombre d'éléments structurants avec l'ensemble des parties prenantes qui le composent. Il a également vocation à leur rendre compte – de la façon la plus exhaustive et précise – de l'état d'avancement des différentes étapes de procédure administrative. Il n'est cependant pas le lieu d'expressions politiques, lesquelles sont du reste traitées au sein du groupe de travail des élus.

M. LEMASSON s'inscrit en faux avec les derniers propos de M. BAINVEL. Le débat relatif au projet ne s'est pas tenu sur le territoire, avec ses équipes. Or le projet implique le territoire et ne sera pas conduit sans lui.

M. LEMASSON souhaite une fois encore que l'intérêt de l'outil sur le territoire fasse l'objet d'un débat et que celui-ci intègre la question du niveau d'acceptabilité des populations, en lien avec les problèmes d'attractivité et de desserte de la région.

Mme BESNARD souligne pour sa part que l'aéroport de Nantes-Atlantique participe au développement économique et social – par l'accès au territoire et l'ouverture au monde des Ligériens. Il favorise également la logique d'accueil des étudiants, l'ouverture culturelle et le rayonnement du territoire pour et par ses habitants.

L'approche adoptée est équilibrée, elle intègre la protection des riverains et la capacité de l'ensemble de la population régionale de conserver un accès aéroportuaire.

M. HYBERT partage l'avis que l'approche équilibrée qui est adoptée prend en compte le citoyen et le monde économique qui fait vivre le territoire.

L'aéroport est de stature internationale et doit rayonner.

Il conviendrait ainsi de considérer les flux économiques que génère l'aéroport. Du reste, sa vocation n'est pas uniquement économique, mais également touristique. Il permet par ailleurs le rapprochement des familles qui sont éclatées en Europe et à l'international.

Mme BESNARD remercie le présent comité de défendre l'établissement d'un cahier des charges objectif qui ne prenne pas uniquement en compte la demande de certains de ses membres. L'aéroport constitue un sujet prioritaire pour l'ensemble des acteurs du territoire.

Elle invite les acteurs à respecter le calendrier afférent, débouchant sur la nomination du futur concessionnaire.

M. DURAND souligne l'importance de la réalisation de travaux intermédiaires. Si certains travaux ne sont pas engagés, l'aéroport risque de ne plus être conforme aux normes, ce qui poserait des problèmes sur le plan économique.

M. SCHULZ ajoute que l'aéroport induit des milliers d'emplois indirects et qu'il favorise ainsi l'économie du territoire.

### 3. La navigation aérienne

#### 1. Le couvre-feu

M. MERCENIER rappelle que ce sujet avait fait l'objet d'une annonce du ministre fin 2023. Le couvre-feu datant de 2022 interdit la programmation de vols entre minuit et 6 heures, ainsi que le vol des avions les plus bruyants entre 22 heures et minuit.

Le travail entrepris sur l'arrêté en question a consisté, à droit constant, c'est-à-dire sans nouvelle restriction, à y inscrire un cadre plus clair, un suivi plus strict et un traitement plus rapide, de sorte que le couvre-feu soit mieux respecté.

La nouvelle mouture de l'arrêté a été abordée lors du comité d'aéroport d'avril dernier. Après consultation de l'ACNUSA et la consultation publique réalisée par M. le préfet du 5 au 25 février – qui a obtenu 350 expressions –, le nouvel arrêté a été signé, puis publié au Journal officiel le 25 mai 2024. Il est entré en vigueur le 1<sup>er</sup> juin suivant.

Son cadre est donc désormais plus clair, alors qu'il lui avait été reproché à certains de ses items de ne pas être suffisamment précis. Il prévoit un suivi plus strict du couvre-feu, conformément au souhait du ministre que les services de la DGAC fassent montre de davantage de vigilance. Le nouvel arrêté prévoit enfin un traitement plus rapide des infractions, lesquelles doivent désormais être traitées dans un délai de 48 heures.

M. DESCHAMPS signale que depuis 2022, le nombre d'infractions marque une nette baisse. Entre 2018 et 2019, sept vols étaient en moyenne enregistrés chaque nuit entre minuit et 6 heures. En 2022, le nombre était d'un peu plus d'un vol par nuit. En 2024 ce chiffre a été divisé par 2. Ainsi depuis la période 2018-2019, le nombre de vol de nuit a été divisé par 12. Le nombre de procès-verbaux produits chaque nuit par là même été réduit. Enfin le nombre de nuit sans vol dans le couvre-feu est en augmentation constante depuis la publication de l'arrêté en 2022.

M. MERCENIER rappelle ensuite l'important travail mené depuis plusieurs mois sur le plan de prévention du bruit dans l'environnement (PPBE) des 5 prochaines années (2025 à 2029). Il indique avoir rencontré les représentants des compagnies aériennes pour les y sensibiliser fortement.

Ce dossier est complexe et chacun doit en effet acter des engagements avec une perspective à moyen et long termes. Les compagnies ont pris des mesures en compte, de sorte à améliorer la situation. Un comité de suivi des vols de nuit a notamment été intégré. Ce plan est en train d'être largement consolidé, et c'est une réelle avancée.

M. DESMARET signale que le groupe technique se réunira le mercredi suivant et qu'il examinera dans le détail les engagements volontaires des compagnies aériennes. Le cadre du PPBE s'étend néanmoins au-delà de ces dernières.

M. LEMASSON pointe qu'un vol de nuit suffit à réveiller les riverains. Des statistiques fondées sur des centaines de milliers de vols présenteraient par ailleurs un plus grand intérêt que les données à l'étude.

Du reste, l'évolution est certes sensible, mais des programmations tardives subsistent et les compagnies aériennes ne respectent pas toujours leurs engagements. La veille au soir, des avions ont par exemple décollé peu avant minuit et l'un d'eux après minuit.

Il conviendrait ainsi que les compagnies aériennes respectent plus fermement leurs engagements et qu'elles ne les prennent pas uniquement pour plaire aux acteurs.

M. RIGOLET-ROZE reconnaît qu'un seul avion qui décolle tardivement suffit à enfreindre le couvre-feu. Néanmoins, les éléments présentés ce jour sont concrets et objectifs. Ils visent à montrer une dynamique encourageante et une photographie de la situation.

Du reste, la DGAC n'affiche pas ces résultats pour s'en féliciter et partage l'avis que la situation peut encore être améliorée, eu égard notamment aux vols programmés tardivement. Le travail se poursuit sur ce sujet.

Un certain nombre d'acteurs présents ce jour a estimé que la situation se dégradait et que les atteintes au couvre-feu étaient de plus en plus nombreuses, ce que démentent les chiffres.

En sus, le comité de suivi précité se réunira et consacrera ses travaux au suivi des infractions du couvre-feu. Les membres du présent comité seront régulièrement informés de leur avancée.

## 2. Les trajectoires

M. MERCENIER indique que le sujet des trajectoires a été abordé au sein du groupe de travail des élus. La DGAC y travaille ardemment. À la faveur du dernier comité, il y a un peu plus de trois mois, les questions de la double approche et de la technologie dite ILS ont été évoquées.

Une solution alternative avait été suggérée et celle-ci a été travaillée depuis trois mois. La technologie RNP AR – consistant dans un guidage satellitaire – permettrait de ne pas disposer d'instruments au sol. Nombre d'aéroports l'utilisent. Cette solution a été présentée de façon précise au groupe de travail des collectivités.

M. DESCHAMPS rappelle que la double approche présente l'inconvénient de survoler de nouvelles populations en cas de mauvaises conditions météorologiques sans arrêter les survols actuels. La technologie RNP AR permettrait au contraire de conserver globalement la trajectoire actuelle, sans pour autant y être exactement identique pour des raisons techniques.

La mise en place de la double approche nécessite par ailleurs la conduite d'enquêtes publiques. La technologie RNP AR en ferait l'économie, en raison de son faible impact sur la population nouvellement concernée.

Une consultation publique sera cependant nécessaire, dans le cadre de la révision du plan d'exposition au bruit (PEB).

Par ailleurs, la technologie ILS est encore plus répandue et n'impacte pas le fonctionnement des compagnies aériennes, contrairement à la technologie RNP AR qui nécessite que les avions en soient équipés et que les pilotes y soient formés.

Des travaux au sol sont nécessaires à la mise en place de la double approche, mais pas dans le cadre de l'approche RNP AR.

Le PEB actuel date pour rappel de 2004 et est maintenant ancien. Le porter à connaissance d'octobre 2021 prévoyait la mise en place de la double approche. Un travail récent – qui se poursuivra en groupe de travail avec les collectivités – modélise la carte de bruit dans le cadre de la mise en place de la trajectoire RNP AR. Cette carte a été produite cet été.

M. MERCENIER ajoute que M. DESCHAMPS a prévu de présenter prochainement ces sujets aux différents services, comme il a été convenu à l'été dernier.

Le scénario alternatif impliquant le guidage satellitaire a donc désormais passé les études de faisabilité, ce qui est une avancée majeure pour le dossier, et représente de réels avantages (fiabilité, impact, etc...)

Mme NORMAND-COUDER comprend que l'option à l'étude suppose de renoncer complètement à la double approche – laquelle est évoquée depuis longtemps –, moyennant un certain nombre d'adaptations des compagnies aériennes. Cette alternative limiterait l'impact sur les nouvelles populations, résidant notamment dans l'hypercentre de Nantes.

Pour rappel, au moins 100 000 Nantais supplémentaires seraient impactés en cas de maintien de la décision d'adopter la double approche. Mme NORMAND-COUDER s'enquiert du processus de décision et du calendrier, relatifs à l'option qui sera retenue.

M. MERCENIER indique que la DGAC souhaite que la trajectoire soit actée dans le cahier des charges, d'ici à la fin de l'année. Des compléments seront apportés prochainement aux collectivités. Le cahier des charges vise pour rappel à cerner le mieux possible les entrants. Or il est important que le candidat à la concession future ait connaissance du type de trajectoires qui sera mis en place.

M. DANTEC juge important que plusieurs cartes et scénarios soient étudiés dans le cadre de ces débats. Par ailleurs, disposer d'une zone C qui ne dépasse pas la route de Pornic présenterait un intérêt pour les territoires. Cet élément est central, dans le cadre du présent débat.

Autrement, M. DANTEC demeure convaincu que Nantes pourrait disposer d'un modèle de développement aéroportuaire qui ne soit pas uniquement fondé sur l'attractivité. Celle-ci est du reste relative, dans la mesure où si le territoire perd en qualité de vie, il sera nécessairement moins attractif.

Un contrat d'objectifs pourrait être élaboré, avant la production du PEB, qui permettrait au concessionnaire d'effectuer les choix les plus pertinents afin d'optimiser au mieux le potentiel de sa plateforme et de sa concession.

M. LEMASSON comprend par ailleurs que l'enquête publique préalable à l'application du PEB – prévu en 2027 – interviendra pendant une période complexe sur le plan électoral.

M. LEMASSON juge en outre important de présenter les hypothèses liées au trafic et la typologie des aéronefs qui seront retenus. Ces hypothèses feront d'une part varier la couverture du PEB. D'autre part, les élus et M. le préfet devront se prononcer sur l'indice Lden à retenir pour les limites des zones B et C.

M. HERVOCHON signale qu'en attendant que ledit PEB soit applicable, les maires accordent des permis de construire. Or si le PEB est amené à être modifié, les maires pourraient être attaqués, dans le cas où les personnes se trouveraient trois ans plus tard concernées. Sur le plan juridique, les maires seront tenus pour responsables. L'État devrait aider les maires à lever les incertitudes de cette nature.

Par ailleurs, il a été question de prolonger légèrement la trajectoire de décollage de la zone sud. En effet, les aéronefs qui décollent y effectuent des survols différents, en cas de virages. Des élus avaient suggéré que ces derniers soient réalisés plus loin.

M. RAVIER fait observer que les approches satellitaires seront rendues obligatoires par la réglementation internationale, à partir de 2030. Les aéronefs les plus récents sont déjà équipés de la technologie idoine. M. RAVIER considère par conséquent qu'il serait logique d'adopter la technologie RNP AR.

En outre, le nombre de mouvements compte moins que la question des zones qui seront soumises au bruit. Le progrès est rapide, entre les différentes générations d'aéronefs. Les derniers appareils d'Airbus ont notamment divisé par deux leur zone d'émission de bruit, par rapport à la génération précédente.

Il conviendrait ainsi de disposer de mesures précises du bruit et de fixer des objectifs de réduction du bruit.

Mme IMPERIALE considère qu'un équilibre doit être trouvé entre les deux critères. La question du nombre de mouvements et de l'accueil des voyageurs préoccupe en effet les riverains.

En raison de la procédure de porter à connaissance, des personnes assignent les élus au tribunal et ceux-ci perdent généralement en justice.

M. RIGOULET-ROZE fait savoir que la carte à l'étude est mise à jour de façon continue. Elle a été présentée à l'ensemble des membres du comité de l'aéroport et au groupe de travail des élus. Elle continue d'être précisée.

Une fois encore, une hypothèse alternative de trajectoire a été identifiée. Le 5 avril dernier, une étude de faisabilité technique a été lancée. La nouvelle hypothèse RNP-AR est finalement viable.



Une première analyse a été conduite, laquelle permet de comparer les avantages et les inconvénients des deux hypothèses. Elle est présentée ce jour.

Au-delà de l'équipement technique qui sera imposé à compter de 2030, la question de la formation des pilotes se pose et doit être anticipée.

Sur le plan calendaire, la DGAC souhaite de nouveau échanger à ce sujet avec le présent comité, à propos de l'hypothèse à l'étude, dont la viabilité est confirmée. Le calendrier pourrait par là même être recalibré, de sorte à étudier les conditions de l'adoption de la technologie qui pourrait être privilégiée.

M. AITKACI souhaite connaître le nombre de mouvements et de passagers que prévoit la simulation relative à la carte à l'étude. La notion de bruit est largement évoquée, mais la question de la qualité de l'air est absente des échanges.

M. RIGOLET-ROZE précise qu'il n'est pas question, à ce stade, d'augmenter le nombre de mouvements. Pour l'heure, la présentation à l'étude vise simplement à apprécier la possibilité d'adopter l'hypothèse alternative qui avait été évoquée en séance, le 5 avril dernier.

M. MERCENIER rappelle qu'il conviendra d'ici la fin de l'année de retenir le type de trajectoires à adopter, eu égard à la conduite du processus d'appel d'offres en cours. Préciser ce point permettra en particulier de recevoir de meilleures réponses à l'appel d'offres.

M. RIGOLET-ROZE reconnaît qu'un équilibre doit être trouvé, entre l'exploitation et la protection et l'exposition des populations, aux nuisances sonores notamment.

Une fois que les cartes auront été affinées, l'ensemble des éléments méthodologiques seront partagés. Pour l'heure, il ne s'agit que d'un projet de carte – non définitif – qui tend à démontrer que l'hypothèse à l'étude mérite d'être approfondie, eu égard à sa viabilité.

Il convient à présent d'achever ce travail d'intérêt général, au regard du calendrier très serré auquel il est lié.

Concernant le sujet PEB/PAC, M. RIGOLET-ROZE souhaite qu'une réunion soit organisée sur ce sujet avec la direction départementale des territoires et de la mer, dans le but d'établir une feuille de route.

Pour rappel, en droit français, tant que le cadre n'a pas été modifié, il convient de travailler sur l'existant.

M. DESCHAMPS ajoute qu'un arbitrage sur la trajectoire RNP-AR s'avère en effet indispensable. Pour autant, la carte ne s'en trouve pas figée. Il conviendra de retenir une technologie avant la transmission du cahier des charges aux candidats. Le travail fin sur la carte du PEB pourra néanmoins se poursuivre dans le cadre des échanges qui porteront sur sa révision.

## **4. L'accompagnement territorial**

### **1. Les aides aux riverains**

M. RIGOLET-ROZE rappelle que le ministre avait pris des engagements, au moment où le comité de l'aéroport a été constitué, le 5 avril 2023.

En premier lieu, le présent comité devait travailler sur la réduction du reste à charge, dans le cadre des travaux liés à l'insonorisation. Ceux-ci ont été réalisés.

Le GIP a par là même pris en compte une augmentation visant à réduire le reste à charge des particuliers qui procèdent à des travaux d'insonorisation.

Le second engagement du ministre portait sur la gestion des droits de délaissement et la reprise possible par les collectivités de biens acquis au titre de ce droit de délaissement. À cet égard, une analyse juridique a été conduite, puis transmise à la direction de l'immobilier de l'État (DIE) à l'été dernier. Une réponse de sa part est attendue à l'automne prochain.

## 2. L'accompagnement des territoires

M. RIGOLET-ROZE signale que le troisième élément concernait l'accompagnement territorial avec la mobilisation de l'ANCT. Dans ce cadre, une étude a été réalisée pour le compte à la fois du département et de la commune de Bouguenais, sur le devenir de son collègue. Un comité de pilotage doit se réunir à ce sujet en octobre prochain. Les conclusions de l'étude seront portées à la connaissance des deux collectivités à la fin 2024.

M. LEMASSON rapporte que le territoire de Saint-Aignan de Grand Lieu ne parvient pas à s'affranchir des règles de la loi littoral. Ainsi, la mairie n'est pas en mesure de proposer d'éventuelle réutilisation des équipements publics, notamment scolaires.

La commune se trouve dans une impasse et M. LEMASSON fait valoir qu'un cas d'exemption du respect de cette loi permettrait de solutionner ce problème qui concerne des équipements d'intérêt général.

## 5. La Santé

M. MERCENIER rappelle que le ministre avait annoncé à la fin 2023 le lancement d'une étude indépendante sur les impacts sur la santé d'une infrastructure aéroportuaire. Un comité de pilotage conjoint à l'ORS et l'ARS a ainsi été lancé, le 12 juillet dernier.

Air Pays de la Loire a par ailleurs conduit un rapport sur les particules ultrafines, lequel a été mis en ligne le mois dernier.

### 1. Étude de l'ORS

M. JUMEL rappelle que la DGAC représente le maître d'ouvrage de cette étude. L'ARS est partenaire et travaille sur ces sujets, en réponse aux annonces du ministre faites à la fin 2023.

L'objectif de cette étude consiste à objectiver un ensemble de données, relatives notamment à la qualité de l'air, au bruit et à la santé. L'ORS et de nombreuses collectivités produiront une étude, à partir de données médico-administratives du territoire.

Mme GALLAND déclare que l'objectif de l'étude qui a été produite par l'ORS et travaillée avec la DGAC consiste à décrire de la façon la plus objective et globale possible l'état de santé des riverains de l'aéroport. Les données médico-administratives disponibles et le ressenti des habitants – en matière de santé, mais aussi de qualité de vie et d'environnement, ont été prises en compte.

Les problématiques de santé liées au bruit peuvent se traduire par des problèmes de sommeil, lesquels sont plus difficiles à mesurer. Une enquête a ainsi été conduite auprès de la population, sur la base d'un échantillon représentatif de l'ensemble du territoire.

Par ailleurs, un comité de pilotage a été constitué et installé en juillet, et un comité de suivi constitué de l'ensemble des parties prenantes devrait se réunir à l'automne prochain.

M. MERCENIER précise que la première partie de l'étude durera environ un an.

### 2. La qualité de l'air

M. DUCROZ déclare que les mesures liées à l'étude ont été prises pendant trois ans. L'objectif de cette étude, qui a été commandée par la DGAC, consistait à évaluer le niveau de particules ultrafines en zone habitée, dans l'environnement de l'aéroport, et à les mettre en regard des mesures qui ont été relevées en milieu urbain de l'agglomération nantaise non influencée par le trafic aérien.

En parallèle, il s'est agi d'étudier l'influence du trafic aérien sur les concentrations en particules ultrafines. L'étude la démontre. Cette influence est conditionnée par des mouvements d'avions – ces concentrations n'existent pas la nuit – et les vents qui portent les émissions vers le site de mesure.

L'influence décroît par ailleurs à mesure que la distance par rapport aux pistes de l'aéroport augmente. Elle est de plus visible jusqu'à environ 3,5 kilomètres, dans l'alignement de la piste.

Le dernier rapport concerne les mesures de juillet 2023 à janvier 2024. Un site de mesure a été utilisé, où des mesures avaient été prises en novembre 2020, alors que le trafic aérien était très faible. Les données de 2020 ont permis d'évaluer la reprise du trafic aérien sur les concentrations en particules ultrafines. La corrélation entre le nombre de mouvements d'avions et le nombre de pics de concentrations a ainsi pu être établie.

Ainsi, la reprise du trafic aérien contribue à augmenter le nombre d'élévations des particules, lorsque le vent provient de la piste. En revanche, on ne note pas d'augmentation de l'amplitude des concentrations.

M. MERCENIER rappelle que l'étude d'Air Pays de la Loire est disponible sur le site Internet de la DGAC, [reamenagement-nantes-atlantique.fr](http://reamenagement-nantes-atlantique.fr). Une newsletter a été mise en ligne le 29 août dernier, comprenant la publication du rapport final de l'étude, ainsi que la parution d'une synthèse.

M. LEMASSON rapporte avoir contesté les présentations de ce rapport, car il les juge partielles et partiales. M. LEMASSON demande une nouvelle fois que l'ensemble des membres du comité de l'aéroport et de la CCE dispose de l'ensemble des conclusions qui sont proposées par Air Pays de la Loire.

Autrement, M. LEMASSON constate une évolution sensible de la concentration des décollages dans la zone sud et s'inquiète pour les populations concernées. Cette situation multiplie les tendances d'exposition à une concentration extrêmement forte.

Mme ERRANTE souhaite que des communications didactiques puissent être faites aux populations, quant aux engagements qui ont été pris, aux résultats des différentes études et aux actions qui ont été mises en place à destination des populations les plus impactées par le trafic aérien.

M. MERCENIER prend note de cette demande. La DGAC travaillera à la production d'un support de communication plus synthétique compilant des données importantes.

M. RIGOLET-ROZE considère qu'il convient de reprendre les engagements qu'a pris le ministre des Transports et de formaliser les mesures qui ont été actées sur ces sujets.

M. PROVOST rappelle que la question du déport du trafic pendant la phase de travaux concernera directement le territoire de l'agglomération nazairienne. Les élus souhaitent rencontrer le délégué ministériel pour évoquer ce sujet et s'assurer que le cahier des charges prenne en compte et objective cette situation, laquelle inquiète à la fois les élus et les riverains qui auraient à subir ce déport de trafic.

M. MERCENIER indique qu'il a bien prévu prochainement d'échanger préalablement avec le sous-préfet de Saint-Nazaire, avant de convenir cet automne d'une réunion avec les élus pour aborder l'ensemble des sujets les concernant.

### 3. Les mesures de bruit

M. MERCENIER signale que le nombre de stations de mesure a été démultiplié. À ce jour, 17 points de mesure sont en place, ce qui permet de suivre le bruit de façon objective.

## 6. Perspectives et calendrier

M. MERCENIER rappelle que la consultation du public est lancée ce jour, pour une durée de trois semaines. La réunion publique dématérialisée se tiendra le 18 septembre prochain.

La réunion de la CCE aura lieu le 11 octobre prochain, qui sera notamment consacrée à la poursuite du travail sur le PPBE.

Concernant la desserte de l'aéroport, un comité des procédures se réunira le 17 octobre 2024.

Le 13 novembre prochain se tiendra une 4<sup>ème</sup> session du groupe de travail des élus sur le cahier des charges.

Le groupe de contact se réunira quant à lui le 27 novembre.

Un comité de suivi relatif aux études de santé se tiendra à l'automne prochain, vers la mi-octobre.

Le prochain comité de l'aéroport aura lieu le 9 décembre.

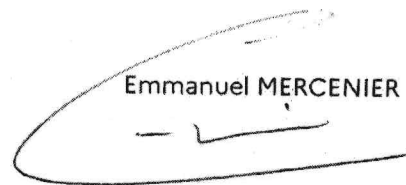
*La séance est levée à 18 h 10.*

Le Préfet,



**Fabrice RIGOULET-ROZE**

Le délégué ministériel,



Emmanuel MERCENIER