



**PRÉFET
DE LA LOIRE-
ATLANTIQUE**

*Liberté
Égalité
Fraternité*



**MINISTÈRE
CHARGÉ DES
TRANSPORTS**

*Liberté
Égalité
Fraternité*

COMITÉ DE L'AÉROPORT DE NANTES ATLANTIQUE

Réunion du 5 avril 2024

Compte-rendu

Le Comité de l'aéroport de Nantes-Atlantique s'est réuni le 5 avril 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

- Mme Sophie ERRANTE, députée et M. NICOLLE, collaborateur
- Mme Ségolène AMIOT, députée,
- Mme Julie LAERNOES, députée et M. Romain GASCHER, collaborateur
- Mme Marina FERRERUELA, suppléante et collaboratrice de M. Andy KERBRAT, député
- Mme Syndie-Laure DEMBELE, collaboratrice parlementaire,
- Mme Karine DANIEL, sénatrice
- Mme Sophie NORMAND-COUDER, collaboratrice de M. Philippe GROsvALET sénateur
- M. Ronan DANTEC, sénateur

Collège 1 : au titre des représentants des collectivités territoriales

- M. Julien BAINVEL, conseiller régional
- M. Freddy HERVOCHON, vice-président du conseil départemental
- M. Fabrice ROUSSEL, vice-président de Nantes Métropole,
- M. Bertrand AFFILÉ, vice-président de Nantes Métropole,
- M. Eric PROVOST, vice-président de la CARENE
- M. Johann BOBLIN, président de Grand Lieu Communauté et maire de la Chevrolière
- M. Thomas QUERO, adjoint au maire de la ville de Nantes
- M. Jean-Claude LEMASSON, maire de Saint-Aignan-de-Grand-Lieu
- Mme Sandra IMPERIALE, maire de Bouguenais
- Mme Agnès BOURGEOIS, maire de Rezé, accompagnée de Mme Claire GUIU, adjoint au maire et Mme Marie-Agnès TUR, chargée de mission
- M. Benoît POULAIN, adjoint au maire de Saint-Philbert-de-Grand-Lieu

Collège 2 : au titre des représentants des services de l'État

- M. Nils RAYNAUD, DGAC/DTA/MNA, M. Thierry BUTTIN, DGAC/DSAC Ouest
- Mme Léa LUDECKE, DREAL
- M. Mathieu BATARD, directeur DDTM 44
- Mme Karen BURBAN-EVAIN, ARS directrice de la santé publique et environnementale

Collège 3 : au titre des représentants des acteurs socio-économiques et associatifs

- Mme Marie-Thérèse BONNEAU, présidente du CESER
- M. Marc BOUCHERY, directeur CESER

- Mme Frédérique BARTEAU, MEDEF Pays de la Loire, accompagnée de M. Matthieu HYBERT, DG MEDEF 44
- M. Guillaume DRENIAUD, secrétaire général CPME44

Collège 4 : au titre de représentants des usagers, des riverains et de la protection de l'environnement

- M. Eric LENOIR, président comité régional aéronautique FFA
- M. Cyril BEUCHET, FNAM
- M. Paolo FERREIRA, président du COCETA

Liste des autres participants :

- Mme Brigitte FARGEVIELLE, garante CNDP
- M. Nicolas JURDY, DDTM44
- M. Sylvain DEMARET, DGAC DSAC/Ouest
- M. Aubin LOPEZ, DGAC DSAC/Ouest
- M. Sylvain RICQ, DGAC/DSNA
- M. Nicolas AUBERT, conseil régional, chargé de mission
- M. Jérôme BARATIER, DGA Nantes Métropole
- M. Baptiste LE COZ directeur de cabinet adjoint Nantes Métropole
- M. Jean-Philippe AUBRY, directeur de la coordination des politiques publiques et de l'appui territorial – Préfecture
- Mme Astrid HERON-DELAPLACE, adjointe à la cheffe du bureau des politiques publiques et de l'appui territorial

M. RIGOLET-ROZE ouvre la séance à 10 h 35.

1. Installation de la nouvelle gouvernance

- Accueil, introduction par M. le Préfet

M. RIGOLET-ROZE remercie les participants à cette première réunion du comité de l'aéroport de Nantes-Atlantique qui s'inscrit dans la dynamique initiée par M. Clément BEAUNE, alors ministre des Transports. Ce dernier avait annoncé un certain nombre de décisions relatives au réaménagement de l'aéroport de Nantes-Atlantique, notamment le retrait de l'allongement de la piste, des mesures complémentaires de protection des populations et la volonté du Gouvernement et de l'État de consacrer une instance plénière à ce projet, lieu d'échange et de dialogue sur l'ensemble des problématiques et des sujets posés.

- Présentation et mot de M. Emmanuel MERCENIER, délégué ministériel au réaménagement de l'aéroport de Nantes-Atlantique et coprésident du comité de l'aéroport.

M. MERCENIER remercie les participants. Il remercie les Ministres M. Christophe BECHU et M. Patrice VERGRIETE de lui avoir accordé leur confiance en proposant sa nomination au président de la République actée par décret du 15 mars dernier. Il remercie également M. Clément BEAUNE et son engagement sur le projet Nantes-Atlantique, notamment les décisions prises en novembre dernier et qui seront rappelées en séance. M. MERCENIER pilotera ce projet en coordination étroite avec la DGAC et les parties concernées du territoire. M. MERCENIER souhaite désormais que le territoire se dote enfin d'une infrastructure aéroportuaire digne de ce nom, à la fois moderne et attractive, résiliente, sobre et intégrée à son environnement.

2. Avancement des décisions du Ministre

- Gouvernance

En attendant la nomination du délégué ministériel, M. RIGOULET-ROZE rappelle qu'il a souhaité maintenir un niveau d'engagement fort de l'ensemble des services de l'État pour mettre en œuvre l'ensemble des décisions mentionnées par le ministre des Transports et issues de la concertation. Deux points majeurs ressortaient de la consultation :

- travailler sur l'appel d'offres et dans le même temps finaliser des travaux d'urgence sur l'infrastructure aéroportuaire
- renforcer les mesures de protection des populations avec, notamment, un arrêté de couvre-feu.

Les réunions régulières d'instances consultatives et obligatoires (CCE, groupes de travail sur le PPBE, etc.) ont permis de continuer ce travail. Ce Comité d'aéroport n'a pas vocation à se substituer à des instances obligatoires, mais à réunir dans un format plénier l'ensemble des acteurs afin de partager l'information, permettre le dialogue et favoriser la transparence la plus totale à propos du nouvel appel d'offres. M. RIGOULET-ROZE ajoute que des réunions ont déjà été organisées avec les élus afin de travailler sur certains de ces éléments.

Le Comité de l'aéroport, créé par arrêté préfectoral du 29 décembre 2023, est constitué de quatre collèges. Y sont présents l'ensemble des parlementaires, les représentants de toutes les collectivités concernées, les représentants des services de l'État, les représentants des acteurs sociaux économiques et associatifs, les représentants des usagers, des riverains et des associations de protection de l'environnement. Il a pour vocation de diffuser l'information dans une logique de coordination de l'ensemble des sujets relatifs au réaménagement de l'aéroport de Nantes-Atlantique. Ce Comité se réunira tous les trimestres. Son rôle est également de faire le point sur l'ensemble des travaux et l'ensemble des dossiers ayant trait au réaménagement, qu'il s'agisse de l'infrastructure, de la protection des populations, etc. De plus, un certain nombre de structures existent à l'échelle du territoire et continuent de fonctionner telles que le CCE. Elles pourront donc effectuer des points d'étapes chaque trimestre.

M. BOBLIN évoque la composition des collèges. M. le maire de Pont-Saint-Martin a exprimé le souhait d'en faire partie. Or, ce n'est pas le cas. M. BOBLIN s'enquiert des raisons qui expliquent cette situation.

M. RIGOULET-ROZE répond que la création des collèges se fonde sur un format préexistant auquel ont été ajoutés les parlementaires. Elle fait suite aux deux réunions présidées par M. Clément BEAUNE. La constitution des collèges prend donc en compte la sensibilité des différents acteurs et la sensibilité politique des collectivités. Les informations pourront ensuite être transmises aux communes intéressées. L'objectif reste de trouver un équilibre entre un format qui permet un travail de qualité et la réalisation des points d'étape évoqués sans forcément ouvrir le Comité à tous les acteurs.

Mme LAERNOES estime que M. le maire de Pont-Saint-Martin devrait être invité lors des réunions du Comité. Sa présence ne causera aucun désordre. À l'inverse, il est utile que toutes les parties prenantes de ce projet soient invitées.

M. RIGOULET-ROZE souligne que le terme « désordre » n'a pas été utilisé. L'objectif est uniquement d'assurer le bon ordonnancement des travaux. M. RIGOULET-ROZE affirme être favorable à la participation de M. le maire de Pont-Saint-Martin. Cependant, l'ensemble des participants doivent s'accorder sur le fait que le format adopté est définitif. En effet, l'invitation de nouveaux participants risque de provoquer d'autres demandes. Or, le Comité n'a pas pour vocation d'évoluer en permanence.

M. MERCENIER s'accorde sur ce point avec M. RIGOULET-ROZE. L'objectif est de trouver un équilibre.

M. FERREIRA observe que le collège 4 est constitué au titre des représentants des usagers, des riverains, et de la protection de l'environnement. La protection des riverains est intimement liée à la protection de l'environnement. Or, la représentation des associations de protection de l'environnement ne semble pas suffisante dans ce collège. Leur présence permettrait de les faire intervenir sur toutes les questions soulevées par ce projet à ce sujet.

M. RIGOULET-ROZE répond que l'administration compte sur les représentants des associations et leur expérience, membres de ce Comité, afin qu'ils portent leur message.

M. POULAIN représente M. le maire de Saint-Philbert de Grand Lieu ce jour. Il exprime le souhait que le collectif de défense des riverains de Saint Philbert de Granlieu puisse être associé.

M. RIGOULET-ROZE explique que le but de ce Comité est de favoriser le dialogue avec l'ensemble des parties prenantes. Cependant, le travail nécessaire ne pourra être réalisé si le nombre de participants est trop important. Du reste, l'association évoquée peut également être représentée par M. le maire de Saint-Philbert, mais l'intégration de l'ensemble des acteurs est impossible. La requête qui concerne le maire d'une commune est légitime, car sa représentation est institutionnelle. De plus, la mairie évoquée est concernée par le projet sur un certain nombre de sujets. Toutefois, il est possible de planifier un point sur ce sujet afin d'examiner les requêtes des acteurs qui estiment que les informations ne leur sont pas correctement transmises.

M. BAINVEL s'enquiert de la nature des échanges et des débats qui auront lieu au sein de ce Comité. Il est indispensable d'initier des échanges avec les acteurs du territoire. De plus, ces réunions ont lieu dans la même temporalité que l'appel d'offres. Un certain nombre d'intervenants présents ont signé un accord de confidentialité afin de respecter la concurrence et les procédures en cours. Par conséquent, il est nécessaire de clarifier la manière dont l'information doit être transmise.

M. RIGOULET-ROZE informe les intervenants que deux sphères d'informations différentes existent. Une première sphère concerne les marchés publics. Dans ce cas, les élus sont associés à l'élaboration de l'appel d'offres en amont conformément à leur demande, ce qui donne lieu à la signature d'accords de confidentialité. Ils peuvent ainsi être associés tout en respectant le code des marchés publics. En conséquence, l'ensemble des informations qui entrent dans le cadre de cet accord de confidentialité ne doivent pas être communiquées. Par ailleurs, le Comité est un format global qui permet d'informer l'ensemble des acteurs sur les différents points d'étape du réaménagement. Il ne s'agit donc pas d'une instance décisionnelle, mais d'une instance d'information et de dialogue au cours de laquelle un certain nombre d'acteurs au service de l'État ont la vocation de rendre compte aux élus de l'état d'avancement d'un certain nombre de travaux : l'appel d'offres, les travaux d'urgence, le couvre-feu, les mesures de protection, etc. Or, ce partage d'informations avait déjà lieu de manière unilatérale ou dans certaines instances dédiées, mais ne permettait pas une visibilité globale sur tous les sujets. Par exemple, certaines instances évoquaient davantage les mesures de protection des populations. D'autres instances abordaient le sujet du couvre-feu. Les travaux d'urgence étaient peu traités. En outre, M. RIGOULET-ROZE indique qu'il n'a pas signé l'accord de confidentialité. Les élus qui l'ont signé ont donc plus d'information en leur possession.

M. RIGOULET-ROZE prend acte de la modification de l'arrêté afin d'intégrer le maire de Pont-Saint-Martin.

M. FERREIRA s'enquiert de la capacité de M. MERCENIER à remettre en question ce projet. Il souhaite savoir si l'objectif de ce Comité est de poursuivre les missions précédemment données ou de réellement questionner ce projet, de prendre du recul quitte à le remettre en question.

M. MERCENIER invite chacun à relire le décret du 13 mars dernier créant le poste de délégué ministériel qui décrit précisément les fonctions qui lui sont assignées. En outre, un cadrage a été opéré par le ministre des Transports en fin d'année. M. MERCENIER reste bien évidemment à l'écoute des acteurs du territoire et de propositions d'alternatives crédibles.

- Appel d'offres

M. MERCENIER rappelle la déclaration sans suite du 29 septembre dernier concernant le premier appel d'offres. Une nouvelle procédure d'appel d'offres a été lancée avec la publication de l'avis d'appel à concurrence le 15 décembre 2023. Une première étape importante s'est réalisée vendredi dernier avec la remise des candidatures. M. MERCENIER ne peut fournir de détails à ce sujet, car il reste soumis à une clause de confidentialité. Cependant, il peut indiquer que cette première étape est positive, des candidatures ont bien été reçues. Les services de la DGAC analysent actuellement la recevabilité de ces candidatures dans leur dimension juridique, financière et administrative. Dans le courant du mois de mai, une commission d'appel d'offres sera réunie sur la base de cette analyse et les candidats aptes à déposer une offre auront été identifiés. Un calendrier général sera présenté tout à l'heure. L'objectif reste de signer un contrat à la fin de 2025 ou au début de 2026.

M. MERCENIER rappelle par ailleurs que deux points importants ont été indiqués par le ministre en fin d'année :

- l'abandon de l'allongement de la piste ;
- la volonté d'associer les élus afin de participer activement à l'écriture du cahier des charges.

M. MERCENIER indique que dès sa nomination il y a une quinzaine de jours, certains sujets ont déjà été évoqués en réunion bilatérale avec les élus lors de ses premières rencontres. L'objectif est bien de créer un lien entre le territoire et Paris afin de donner à ce dossier une dimension d'ancrage plus globale.

M. RIGOLET-ROZE précise que le processus est le suivant :

- décembre 2023 — publication de l'avis public ;
- 29 mars 2024 — dépôt des candidatures ;
- constitution du document de consultation de l'entreprise qui permet aux entreprises ayant fait acte de candidature et étant retenues à déposer une offre, de travailler les éléments de réponse sur la base du cahier des charges ;
- analyse des offres, choix du lauréat, attribution.

Au cours de ce processus, un certain nombre de réunions seront organisées sur des points techniques et associeront la métropole, la Région et les représentants exécutifs des collectivités afin d'échanger sur des éléments de contenu du cahier des charges. Les principales collectivités sont donc associées au processus en amont. Ce schéma est atypique, mais correspond aux vœux émis par ces collectivités pris en compte par le gouvernement.

M. MERCENIER précise que dans le cadre du groupe de travail mis en place sur le cahier des charges, associant les élus principalement concernés, des réunions vont être prochainement programmées. Deux réunions seront programmées en mai de manière certaine et une troisième pourra l'être en cas de besoin au mois de juin.

M. LEMASSON évoque la tenue d'une première réunion. Or, un certain nombre de demandes ont été effectuées par les élus autour de la table. Des éléments incontournables doivent être étudiés collectivement avant de démarrer la rédaction définitive du cahier des charges. Dans ce cadre, les élus doivent pouvoir travailler dans les meilleures conditions possibles avec l'ensemble des informations à disposition.

M. MERCENIER partage ce constat. Ainsi, la première réunion programmée au début du mois de mai permettra à chacun de s'exprimer et donnera lieu à l'élaboration d'une « feuille de route » sur les attentes concernant le cahier des charges.

M. LENOIR indique représenter l'association française d'aéronautique. Il souhaite savoir si le cahier des charges a prévu des mesures concernant ce type d'association.

M. MERCENIER assure être à l'écoute. Il indique avoir été déjà sollicité par un certain nombre de personnes afin de planifier des rendez-vous. Une rencontre sur ce sujet particulier aura donc lieu dans un premier temps et donnera lieu à un échange. En tout état de cause, plus le cahier des charges sera précis, meilleures seront les réponses futures des candidats à la concession. En conséquence, les semaines qui viennent sont importantes et permettront de cerner le contenu du cahier des charges.

M. FERREIRA salue l'ambition du calendrier. Cependant, des études d'impact santé devront être menées et peuvent avoir un effet sur le DCE.

M. MERCENIER précise qu'un point sera justement fait lors de ce Comité sur le volet santé.

M. BOBLIN observe que M. le délégué ministériel a proposé de rencontrer les élus. Or, la commune de La Chevrolière est durement impactée par les décollages au Sud. Il souhaite donc rencontrer M. MERCENIER afin de participer aux réflexions menées à ce sujet. Il souhaite également connaître le nombre d'opérateurs en France ayant la capacité de se porter candidat à l'appel d'offres lancé dans le cadre de ce projet.

M. RIGOULET-ROZE répond que cet élément dépend des combinaisons de sociétés. Les candidats à l'appel d'offres ne se limitent pas forcément à une seule entreprise, il peut s'agir de groupements d'entreprises. Or, il n'est pas possible de prédire la manière dont ils vont se constituer.

M. BOBLIN s'enquiert du nombre d'aéroports concédés au niveau national ce jour.

M. RIGOULET-ROZE remarque que l'appel d'offres est large. Dès lors, le champ des possibles concernant les candidatures est très large, d'autant plus qu'il s'agit d'un appel à candidatures international. En revanche, afin d'éclairer les élus, il est effectivement intéressant de déterminer le nombre de concessions de plateformes aéroportuaires en France et le nombre de groupements ou d'entreprises qui possèdent ces concessions. Ces éléments seront donc fournis aux élus lors de la prochaine réunion.

M. DANTEC souhaite qu'une analyse de ces concessions soit présentée aux élus. Elle pourra également expliciter le choix d'associer les collectivités territoriales à cette gestion et fournir une vision globale de la manière dont ces concessions fonctionnent. Cette clarification permettra également aux élus de mieux discerner leur marge de manœuvre dans le dialogue qui se nouera avec les candidats.

M. HERVOCHON souligne que le débat porte sur la recherche d'un point d'équilibre dans ce projet. Un nombre acceptable d'avions survolant le territoire doit être déterminé. Il souhaite donc savoir si la discussion relative au cahier des charges portera sur ce point. En ce qui concerne le Département, le Président a clairement exprimé son souhait d'avancer le débat sur ce point. En effet, il s'agit d'un enjeu essentiel de la concession. L'équation entre le développement du nombre de vols et la protection des populations semble insoluble. Un précédent existe déjà, il s'agit de l'aéroport de Notre-Dame-des-Landes. Or, les élus se positionnent clairement du côté de la protection des populations.

M. MERCENIER convient que ce point renvoie aux conditions d'exploitation, au couvre-feu, aux trajectoires. L'ensemble de ces sujets sont complexes et doivent être mis sur la table.

M. RIGOULET-ROZE souhaite lever une ambiguïté à ce sujet. Le cahier des charges n'est pas un document politique. Il prend en compte un certain nombre d'éléments et son essence est bien d'y associer les collectivités parties prenantes du projet. Par ailleurs, les différentes positions ont été clarifiées et vont dans le sens d'un développement économique du territoire, adossé à la protection des populations et un aéroport résolument inscrit dans une dynamique de transition énergétique. Dans cette optique, de nouveaux espaces de dialogue ont bien été créés et, en particulier, un groupe d'élus dédié au cahier des charges.

Mme ERRANTE signale que le cahier des charges doit être l'expression des ambitions du territoire pour cet aéroport. Pour autant, la protection des riverains est la priorité absolue des élus.

M. RIGOULET-ROZE en convient. Cet enjeu est au centre de la réflexion du groupe de travail élu.

Mme ERRANTE souhaite compléter l'interprétation de M. RIGOULET-ROZE. Le cahier des charges est l'application d'une volonté politique. Un consensus peut être trouvé en prenant en compte les demandes, les idées et les besoins des différentes parties prenantes. Pour autant, son impact est indéniable sur les engagements politiques des uns et des autres.

M. RIGOULET-ROZE reconnaît la véracité de ces affirmations. Cependant, un DCE n'est pas un document d'expression politique. En revanche, les éléments sous-jacents donnant lieu à des hypothèses de travail sur lesquelles les structures vont se positionner sont effectivement politiques. Pour cette raison, le Gouvernement a pris la décision d'associer à ce projet les principaux élus concernés, le plus en amont possible, au travers d'un groupe de travail.

Mme ERRANTE souligne donc l'importance de la mise en place d'un processus transparent.

M. RIGOULET-ROZE estime que le processus est transparent. Toutefois, les instances de dialogue ne sont pas de même nature. Ainsi, il n'est pas possible de mener des discussions de fond sur des éléments du DCE au sein du Comité d'aéroport. Pour cette raison, un certain nombre d'élus, les plus concernés, font partie du groupe de travail dédié au cahier des charges. Ensuite, les sujets importants seront constitutifs des éléments techniques intégrés au DCE et au cahier des charges.

M. DANTEC souhaite savoir si le groupe de travail évoqué définira le cadre de l'appel d'offres notamment concernant la protection des populations ou si les mesures de protection seront à l'initiative des candidats à l'appel d'offres.

M. MERCENIER répond qu'en premier lieu, les élus qui participent à l'élaboration du cahier des charges exprimeront leurs positions sur les différents volets concernés, avec un éclairage qui leur sera présenté. Des grandes tendances ressortiront certainement de ces échanges. Le Comité a encore quelques mois afin de dégager un socle commun qui intégrera en particulier des paramètres environnementaux.

M. FERREIRA attire l'attention des élus sur la confidentialité du cahier des charges. Il ne peut donc s'agir d'un objet politique. En outre, le projet doit être totalement transparent sur sa dimension économique. L'ensemble des informations à ce sujet sont nécessaires afin de mesurer son réel impact.

Mme IMPERIALE souhaite la bienvenue à l'ensemble des élus. L'exercice qui leur est proposé est complexe et donne lieu à de nombreuses réunions. En outre, la question de fond soulevée par les élus comprend deux aspects : l'attendu économique de ce projet d'aéroport et la possible limitation des mouvements dans cette zone. À l'heure actuelle, ce dossier stagne. Le Comité doit donc avancer rapidement et répondre à ces questions. Dans le cas contraire, le résultat final ne sera pas satisfaisant.

M. MERCENIER partage cette idée. Cependant, ces deux éléments ne doivent pas nécessairement être opposés.

Mme BOURGEAIS remarque que les différentes interventions tournent autour du même sujet. Les propos liminaires évoquaient un aéroport moderne et attractif, mais sobre et intégré dans son environnement. Toutefois, les élus estiment qu'une grande attractivité est incompatible avec l'idée de sobriété et d'intégration dans son environnement. Or, ce projet stagne, car le choix de favoriser une de ces deux orientations n'a jamais été clair. De même, les études économiques n'ont jamais été claires sur le pourcentage du PIB représenté par ce projet ou sur l'extension du couvre-feu et l'impact économique sur le territoire. Elle salue le travail mené autour du cahier des charges, et elle en attend beaucoup. En ce qui concerne le contexte global, des rapports affirment que le ciel a atteint ses limites et les trop nombreux vols programmés créent un certain désordre.

M. BAINVEL souligne que l'objectif de cette réunion n'est pas d'engager un débat politique, mais de fournir des informations sur le projet afin d'agir de manière transparente. L'ensemble des collectivités locales ont exprimé leur point de vue, ont écrit au ministre afin d'indiquer leurs problématiques spécifiques. À présent, l'ambition est de trouver un compromis permettant la protection des riverains et le développement économique de la région.

M. RIGOULET-ROZE estime que les volontés politiques de chaque intervenant peuvent être entendues de manière légitime.

M. LEMASSON rappelle que l'ensemble des avis ont été collectés à la fin de l'année 2023 et ont été restitués à M. Clément BEAUNE. Pour autant, les espaces dédiés au débat sur ce projet doivent être clairement identifiés. De plus, lorsque les attentes des territoires sont évoquées par les intervenants, il est également nécessaire de les identifier.

M. MERCENIER souhaite rester à l'écoute des différentes opinions.

- Mise en œuvre des travaux d'urgence

M. MERCENIER rappelle que le contrat avec le nouveau concessionnaire ne sera pas signé immédiatement, et qu'il est donc urgent de gérer avec l'actuel concessionnaire un certain nombre de travaux dits d'urgence. Un résumé du programme de travaux est présenté en séance. Neuf actions ont été identifiées permettant en particulier d'améliorer la qualité de service. Un axe est dédié à l'optimisation de l'offre commerciale avec la refonte de points de vente, l'organisation du parcours client, l'élargissement de l'offre. Un axe est dédié à l'accès aux parkings et à la fluidification de la circulation. Il implique l'installation de systèmes de lecture de plaque par exemple, le renforcement des panneaux dynamiques. Il a également été demandé à AGO d'agir sur le renouvellement des portiques de détection et les détecteurs de trace. L'objectif est de renforcer les moyens alloués à l'accessibilité et à l'infrastructure en aérogare. L'ensemble de ces demandes doivent être réalisées d'ici 2025.

Des actions supplémentaires comprennent un volet consacré à la décarbonation et à l'électrification des postes avion. Un autre volet est consacré à l'infrastructure côté avion et aux cheminements piétons/passagers qui doivent être sécurisés et renforcés. Enfin, le dépôt de carburant doit être étendu afin de permettre une meilleure autonomie.

M. MERCENIER affirme qu'il sera très regardant sur la rapidité de l'engagement de ces travaux. La demande a donc été faite au directeur général de la DGAC de sensibiliser AGO à ce sujet.

M. BAINVEL observe que deux sujets n'ont pas été évoqués. Le premier est la couverture par ombrières des parkings soulevant un certain nombre de questions légales. Le deuxième est relatif à l'installation des bornes de recharge rapides sur les parkings de la plateforme pour les véhicules électriques. Il est important que ces deux sujets soient abordés et ces travaux menés dans le cadre de la concession actuelle.

M. LEMASSON souligne que les différents travaux prévus notamment sur les postes avion ont un impact fort sur la pollution atmosphérique aux particules fines et ultras fines. Quant à la question des ombrières et des bornes électriques, elle a semble-t-il été abordée par la présidente de région avec le ministre, mais n'a pas été partagée collectivement avec les élus. Or, ces mesures ne doivent pas obérer la capacité de la plateforme à se réorganiser dans le futur.

M. AFFILÉ souscrit totalement au propos du maire de Saint-Aignan de Grand Lieu. Les questions relatives à l'installation de panneaux photovoltaïques ne sont pas encore d'actualité. En effet, le travail mené au niveau de la métropole concerne, pour le moment, l'ensemble du quartier aéroportuaire, le pôle industriel et les transports en commun.

Mme LAERNOES s'interroge sur cette initiative précipitée de la présidente de région alors que la COP régionale est mise en œuvre difficilement dans les Pays de la Loire et que les engagements sur les énergies renouvelables ne sont pas satisfaisants. Elle évoque sa rencontre avec des dirigeants de compagnies aériennes présents sur l'aéroport Nantes-Atlantique dont les flottes d'avions, en cours de modernisation, pourraient diminuer considérablement le bruit généré. Ces flottes pourraient soulager les territoires concernés, mais aucune incitation financière n'est mise en place sur l'aéroport pour les attirer. Mme LAERNOES se questionne sur le pouvoir des autorités compétentes afin d'agir dans ce domaine durant la période intermédiaire de mise en œuvre du projet.

M. FERREIRA note qu'une mesure de sûreté devait être adoptée en 2025. L'atterrissage par le nord est réalisé de manière manuelle et pose de sérieuses difficultés. Il devait être aidé par un dispositif d'ILS. M. Clément BEAUNE a écrit un rapport sur cette question en affirmant que ce dispositif ne serait pas installé avant 2027 afin d'éviter d'ajouter une charge au projet. Par conséquent, des risques existent toujours à ce sujet. M. FERREIRA souhaite donc savoir si l'objectif est de revenir au système d'ILS ou d'accélérer la mise en place d'un atterrissage par guidage satellitaire.

M. MERCENIER confirme le moratoire jusqu'en 2027. Le sujet des trajectoires est complexe et il est actuellement discuté, travaillé et expertisé avec la DGAC. Dès que les réflexions seront abouties, elles seront présentées aux élus. En ce qui concerne les compagnies aériennes, plusieurs d'entre elles souhaitent un rendez-vous afin d'évoquer la politique verte. Un certain temps est nécessaire afin que les compagnies puissent passer le cap d'un renouvellement significatif de leurs flottes. Les plus petites auront plus de difficultés à ce sujet.

M. BEUCHET indique que les compagnies aériennes sont engagées dans le renouvellement des flottes. Toutefois, ces investissements prendront plusieurs années. Actuellement, certains chantiers sont immobilisés, car il manque des pièces. Du reste, les aéroports ont la démarche similaire, sous l'impulsion des élus et des riverains, de réduire la marge acoustique des différents avions. Or, la France se trouve en avance à ce sujet par rapport à l'ensemble des pays européens.

- Couvre-feu et bilan de la consultation publique

M. RAYNAUD rappelle que M. Clément BEAUNE a annoncé, compte tenu des échanges et des demandes, des mesures afin d'assurer un meilleur respect du couvre-feu :

- une amélioration de la procédure de sanction ;
- l'amélioration de la lisibilité de l'arrêté existant ;
- un bilan des mesures réalisées d'ici la fin de l'année ;
- une étude d'impact afin de déterminer les éventuelles évolutions structurelles et les restrictions d'exploitation.

Pour cette dernière mesure, toute nouvelle restriction d'exploitation nécessite préalablement de mener une étude afin de justifier sa nécessité auprès de la Commission européenne. En attendant les conclusions du ministre, un travail a été mené sur l'arrêté de couvre-feu à droit constant. Il n'est pas possible de modifier sa nature profonde, mais la manière dont il est appliqué peut évoluer. Des propositions telles que la réduction des vols de nuit ont été effectuées dans ce sens. Des échanges nourris se sont tenus avec les élus, les associations et les compagnies aériennes donnant lieu à une consultation publique dans le courant du mois de février. Ils ont permis de formuler 349 expressions. Leur synthèse sera publiée dans les jours qui viennent sur le site internet du ministère. Le texte est passé en CCE au mois de mars et comprend des expressions très contrastées. Il a été présenté au collège de l'ACNUSA deux jours auparavant, mais son avis n'a pas encore été formulé. Enfin, la signature par le ministère de la transition écologique et le ministère des transports du nouvel arrêté devra intervenir pour une entrée en vigueur au début du mois de juin. Dans le courant de l'année, les travaux seront poursuivis dans le cadre du PPBE et du bilan sur le dispositif afin de lancer une étude d'impact selon le principe d'approche équilibrée.

M. LEMASSON affirme que le calendrier pour 2024 n'est pas tenable. Il ne permettra pas de lancer des études d'approches équilibrées. Les élus demandent donc que des études d'approches équilibrées soient lancées en anticipation de la mise à jour du plan de prévention du gouvernement. Elles doivent être lancées dès maintenant afin d'aborder l'été 2026 dans les meilleures conditions pour les riverains.

M. FERREIRA ajoute que si l'étude d'approche équilibrée est réalisée à la fin de 2024, la validation des mesures d'exploitations sera finalisée au même moment que la finalisation de l'appel d'offres. Or, ces deux éléments sont incompatibles. Il est donc nécessaire d'anticiper le PPBE pour que les études d'approche équilibrée puissent être réalisées dans de bonnes conditions.

M. PROUST souhaite savoir si le nouvel arrêté concerne les deux pistes de la concession.

Mme BOURGEAIS considère que la date de lancement des études à la fin de 2024 est beaucoup trop tardive. Elles doivent être lancées dès maintenant.

M. RIGOLET-ROZE entend les positions divergentes concernant le couvre-feu. En tout état de cause, l'engagement a été pris de modifier l'arrêté de couvre-feu même si cet engagement ne couvre pas forcément l'ensemble des positions exprimées. L'objectif de ces modifications à droit constant est de rendre le couvre-feu plus opérant et de lever les ambiguïtés mises en exergue par l'ACNUSA. Dans ce cadre, l'avancement des mesures prises est communiqué aux élus. Il s'agit de l'unique responsabilité des autorités compétentes.

M. LEMASSON ne remet pas en cause ces affirmations. Cependant, M. Clément BEAUNE a affirmé que cesancements devaient avoir lieu le plus tôt possible.

M. RIGOULET-ROZE souligne que les élus ne doivent pas oublier la mise en place, actée collectivement, d'un cadencement.

M. MERCENIER indique qu'un resserrement de ce calendrier va toutefois être regardé.

M. RIGOULET-ROZE mentionne le compromis du 16 novembre 2023. Ce dernier fait état de la décision de mettre en œuvre ces dispositifs pour la fin de l'année 2024. Le Comité doit donc s'assurer de bien acter les étapes franchies.

- Accompagnement territorial – protection des populations

M. RIGOULET-ROZE rappelle que le ministre avait annoncé le renforcement d'un certain nombre de dispositifs. Le premier est la relance des plafonds forfaitaires d'aides de 25 % effectif depuis le 5 janvier 2024 à la suite d'un arrêté ministériel du mois de décembre 2023. Sur ce point, la commission consultative d'aide aux riverains s'est réunie sur la base de ce nouvel arrêté le 14 février 2024 et 80 dossiers ont été sélectionnés afin de bénéficier d'un montant d'aides total s'élevant à plus de 1 million d'euros. Le renforcement de l'action du GIP FCNA a également été initié avec une aide complémentaire de 10 % validée en Conseil d'Administration au début de l'année. En outre, la commission consultative d'aide aux riverains va continuer de se réunir tout au long de l'année. Par ailleurs, un sujet a été évoqué par M. le maire de Saint-Aignan de Grand Lieu sur le droit de délaissement. Une étude de faisabilité a été menée afin de déterminer les possibilités d'évolution du dispositif de droit de délaissement qui est assez contraignant au niveau local notamment concernant la réutilisation des bâtiments rachetés. Un travail a été mené sur ce sujet avec les élus et une note sera adressée au ministre de la transition écologique pour lui présenter des propositions d'évolution de ce dispositif. L'objectif est d'être en mesure de répondre à la demande des territoires. Enfin, des engagements ont été pris sur l'étude relative à l'avenir du collège de Bouguenais. Les financements ont été obtenus et notifiés. En ce qui concerne l'observatoire territorial Otana, il a été conforté dans sa création.

M. BATARD précise que cet observatoire se concentrait sur les impacts liés au fonctionnement de l'aéroport. Il travaille depuis plusieurs années. Ses travaux se sont orientés récemment sur le volet relatif à la santé au sens large et abordent des thématiques telles que la qualité de l'air et le bruit. D'ici cet été, les membres de cet observatoire doivent conduire une réflexion sur son élargissement en ajoutant de nouveaux contributeurs, sur sa gouvernance et sur l'amélioration des indicateurs utilisés.

M. RIGOULET-ROZE ajoute que l'accompagnement opéré pour la réutilisation des biens délaissés, évoqué précédemment, se fait au niveau local. Le dispositif mis en place par l'État avec la commune concernée est pragmatique. Son bilan fait état de sept dossiers déclarés éligibles depuis 2021. Quatre dossiers ont été traités pour un montant moyen d'un peu moins de 30 000 euros.

Mme IMPERIALE fait savoir que cette concertation a commencé. Il s'agit d'une bonne initiative de l'État afin d'avancer sur ces sujets.

M. HERVOCHON précise que le déplacement du collège de Bouguenais a été demandé par le Département qui a demandé à l'État une contribution au travers d'une aide compensatoire exceptionnelle. Le Premier ministre l'a annoncé lors de la décision du maintien de l'aéroport. De plus, le début de la concertation ne date pas du 28 mars. Un travail est réalisé depuis deux ans et demi afin de choisir un site permettant de pallier la problématique du survol continu par des avions des élèves et des équipes. M. HERVOCHON prend acte de l'étude diligentée par M. le préfet en espérant qu'elle ait des effets positifs.

M. RIGOULET-ROZE précise que cette étude s'inscrit dans un temps assez court et donne lieu à l'examen de plusieurs scénarios. Elle permettra d'éclairer le choix des collectivités concernées.

Mme IMPERIALE estime que la présence d'un tiers est positive. En effet, le choix de déplacer le collège a été effectué avant son élection. Il est donc important de respecter le choix des électeurs. De plus, quatre écoles sont également présentes à 200 mètres du collège.

M. FERREIRA considère que ces réunions appellent des remarques sur deux éléments : la transparence et le niveau d'éducation du grand public. Les élus souhaitent donc savoir si les responsables de ce projet vont rencontrer le grand public.

M. LEMASSON souligne que le droit commun s'applique de manière stricte actuellement, ce qui explique les difficultés rencontrées pour travailler sur ces dossiers au niveau local. Il est donc temps de travailler sur leur dimension législative ou réglementaire.

M. RIGOULET-ROZE avance que des propositions de modification de décret ont été poussées au niveau réglementaire. Il est également possible d'effectuer des propositions d'optimisation législative.

Mme LAERNOES remarque que ce message devra être transmis aux députés de la majorité.

- Accompagnement territorial — santé

M. MERCENIER indique que des initiatives importantes ont été engagées conformément aux annonces du ministre au mois de novembre dernier. Il rappelle que des études ont déjà été réalisées depuis 2020. Elles sont conduites par Air Pays de la Loire et portent sur les dépôts de suie et les particules ultrafines. Elles sont disponibles en ligne. De plus, une étude indépendante sera menée sur les enjeux de santé liés à l'activité aéroportuaire. La convention est en cours de signature par l'ensemble des parties prenantes (Préfecture, DGAC, ARS) et confiera à l'observatoire régional de santé un premier volet qui devrait durer sept mois. Il est également possible de proposer aux élus un COPIL de lancement avant l'été.

- Accompagnement territorial — mesures de bruit

M. MERCENIER annonce que le nombre de stations de mesure mobiles et fixes sera nettement renforcé. Au total, 17 points de mesure vont être implantés et les collectivités seront associées à leur localisation. La CCE validera le dispositif final.

Mme LAERNOES fait savoir que les élus ont rencontré des difficultés pour faire publier les résultats en temps et en heure. Ces freins ont été mis par la DGAC, ce qui contrevient à l'esprit d'Air Pays de la Loire et son indépendance. Il est donc souhaitable que cette situation ne se renouvelle pas. En ce qui concerne l'observatoire régional de santé, l'étude d'Air Pays de la Loire a été réalisée en 2020 à un moment où le trafic aérien n'était pas à son maximum. L'élu se demande donc si une autre campagne est prévue.

M. RAYNAUD répond que les rapports sont publiés régulièrement depuis environ deux ans. Les études se poursuivent et un rapport final sera publié d'ici cet été. En fonction de ses conclusions, de nouvelles recherches pourront être menées. Du reste, les campagnes sont publiées et accompagnées d'une synthèse réalisée avec Air Pays de la Loire. Les rapports intégraux sont publiés sur les sites d'Air Pays de la Loire, le site d'Otana et le site du réaménagement.

Mme LAERNOES salue cette amélioration.

M. FERREIRA rappelle que les questions relatives à la santé sont complexes. Les études d'Air Pays de la Loire sont très intéressantes. Néanmoins, les campagnes doivent prendre en compte un certain biais psychologique.

Mme BURBAN-EVAIN explique que ces campagnes comprennent une partie scientifique analysant l'impact et les causalités sur les différentes parties de la population. La deuxième partie consiste à mener une étude en santé perçue et travailler avec les populations afin qu'elles fassent état de la manière dont elles ressentent les impacts sur leur propre santé.

3. Perspectives et calendrier

M. MERCENIER rappelle que l'appel à concurrence a été lancé le 15 décembre 2023. Les candidatures ont été déposées le 29 mars 2024. Le mois d'avril sera consacré à l'analyse de la recevabilité de ces candidatures. Puis sera arrêtée la liste des candidats admis à présenter une offre. Le

DCE sera envoyé cet été. L'objectif est d'avoir une remise des offres à la fin de l'année ou au début de l'année prochaine pour effectuer une analyse au premier semestre 2025, des négociations et une mise au point au deuxième semestre 2025. Elles donneront lieu à la signature de ce contrat de concession à la fin de l'année 2025 ou au premier trimestre 2026.

M. RAYNAUD explique que la procédure d'étude d'impact selon l'approche équilibrée donne lieu à plusieurs présentations en CCE, une consultation du public après la réalisation de l'étude, la consultation de l'ACNUSA, un examen par la Commission européenne et en parallèle un délai de prévenance de six mois avant l'entrée en vigueur d'un éventuel nouveau dispositif. Dans l'intérêt commun, il serait bénéfique de fournir une vision partagée du territoire le plus vite possible. En tout état de cause, si une évolution du dispositif était validée, elle s'imposerait au nouveau concessionnaire.

M. MERCENIER en conclut que la procédure est lourde. L'objectif est donc de la contracter afin d'avancer sur le travail mené avec les collectivités.

M. LEMASSON observe que l'aéroport est coordonné depuis l'arrêté du 26 septembre 2023. Le délai de prévenance est donc de 14 mois et non de 6 mois.

M. MERCENIER ajoute, en termes calendaires, que des échéances ont été fixées sur le PPBE 2025 -2029 en CCE. Le COPIL Otana est prévu pour l'automne 2024 et actera les évolutions pour la période 2025-2026. Enfin, la conclusion de l'étude sur l'avenir du collège aura lieu à la fin de 2024. De plus, des échéances doivent être précisées d'ici le prochain Comité, notamment les trajectoires, les cartes de bruit et le PEB.

Mme LAERNOES souhaite savoir si des chiffres et des données économiques tangibles seront fournis aux élus à propos des éléments en discussion. Ils seraient de nature à apaiser le dialogue.

M. BEUCHET rappelle qu'un bilan chiffre du couvre-feu a été réalisé par la DGAC le 15 mars.

M. LEMASSON estime qu'il ne s'agissait pas selon lui, d'un bilan chiffré.

M. RIGOULET-ROZE souligne que ces éléments de documentation ont été communiqués en CCE. Ils sont à la disposition de tous les membres du Comité.

4. Conclusion

M. RIGOULET-ROZE remercie les élus de leurs travaux. La prochaine réunion aura lieu le 24 juin 2024. Le compte-rendu de la réunion de ce jour sera communiqué aux participants.

M. MERCENIER remercie l'ensemble des participants pour les échanges. Il reste à l'écoute de l'ensemble des parties prenantes.

La séance est levée à 12 h 51

Le Préfet,

Fabrice RIGOULET-ROZE

Le délégué ministériel,

Emmanuel MERCENIER