



**PRÉFET
DE LA LOIRE-
ATLANTIQUE**

*Liberté
Égalité
Fraternité*



**MINISTÈRE
CHARGÉ DES
TRANSPORTS**

*Liberté
Égalité
Fraternité*

COMITE DE L'AEROPORT DE NANTES ATLANTIQUE

Réunion du 10 juillet 2025

Compte rendu

Le Comité de l'Aéroport de Nantes-Atlantique s'est réuni le 10 juillet 2025 sous la coprésidence de Monsieur Emmanuel MERCENIER, Délégué ministériel au réaménagement de l'aéroport de Nantes-Atlantique, et de Monsieur Fabrice RIGOULET-ROZE, Préfet de Loire-Atlantique.

Les participants sont :

Députés et sénateurs

Monsieur Fabrice ROUSSEL, député

Monsieur Jean-Bosco NICOLLE, collaborateur parlementaire de Mme Sophie ERRANTE, députée

Madame Bertille MEURDESOLF, collaboratrice parlementaire de M. Karim BENBRAHIM, député

Monsieur Romain GASCHER, collaborateur parlementaire de Mme Julie LARNOES, députée

Madame Anaïs VIVION, collaboratrice parlementaire de Mme Karine DANIEL, sénatrice

Madame Sophie NORMAND-COUDER, collaboratrice parlementaire de M. Philippe GROSSVALET, sénateur

Collège 1 : Au titre des représentants des collectivités territoriales

Monsieur Julien BAINVEL, conseiller régional Pays de la Loire

Monsieur Freddy HERVOCHON, vice-président du Conseil départemental de Loire Atlantique

Monsieur Bertrand AFFILE, vice-président de Nantes Métropole

Monsieur Éric PROVOST, vice-président de Saint-Nazaire Agglomération

Monsieur Jean-Claude LEMASSON, maire de Saint-Aignan-de-Grand-Lieu

Madame Sandra IMPÉRIALE, maire de Bouguenais

Monsieur Patrick DUFLOS, maire de Bouguenais

Monsieur Stéphan BEAUGÉ, maire de Saint-Philbert-de-Grand-Lieu

Monsieur Yannick FÉTIVEAU, maire de Pont-Saint-Martin

Monsieur Johann BOBLIN, maire de La Chevrolière

Monsieur Nicolas AUBERT, Conseil régional Pays de la Loire

Madame Jocelyne BERTHO, Conseil départemental Pays de la Loire

Madame Nolwenn BIZEUL, Nantes Métropole

Madame Marie-Agnès TUR, mairie de Rezé

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

Madame Béatrice LEBOND, DGAC/SNA-O
Monsieur Frédéric DANTZER, DGAC/DSAC-O
Monsieur Étienne HERFELD, DGAC/DSAC-O
Monsieur Benjamin AIRAUD, DGAC/DSAC-O
Monsieur Adrien DESCHAMPS, DGAC/DTA
Monsieur Aubin LOPEZ, DGAC/DSAC-O
Madame Laurence CHANUT, Préfecture DCPAT
Madame Manuelle SEIGNEUR, DREAL Pays de la Loire
Monsieur Mathieu BATARD, DDTM Loire-Atlantique
Monsieur Nicolas JURDY, DDTM Loire-Atlantique
Madame Karen BURBAN EVAIN, ARS

Collège 3 : Au titre des représentants des acteurs sociaux-économiques et associatifs

Monsieur Yvic KERGROACH, Vice-Président du CESER Pays de la Loire
Monsieur Jean-François REYNOUARD, Président de la CCI Pays de la Loire
Madame Frédérique BARTEAU, déléguée générale MEDEF Pays de la Loire
Monsieur Matthieu HYBERT, MEDEF Pays de la Loire
Madame Corinne BESNARD, présidente MEDEF Loire-Atlantique
Monsieur Stéphane CHARTIER, Président CPME Loire-Atlantique
Monsieur Christophe DURAND, CPME Loire-Atlantique
Madame Anouk ULLERN, CPME
Madame Audrey MORIN, CPME Loire-Atlantique

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

Madame Sylvie CASTRO, COCETA
Monsieur Paolo FERREIRA, président du collectif COCETA
Monsieur Éric LENOIR, représentant du Président de la Fédération aéronautique
Monsieur Jean-Marie RAVIER, Atelier Citoyen

Liste des autres participants :

Madame Brigitte FARGEVIEILLE, garante CNDP

Monsieur RIGOULET-ROZERIGOULET-ROZE ouvre la séance à 14 heures 30.

M. RIGOULET-ROZE signale qu'il devra quitter la séance à 16 heures 20 et que M. MERCENIER assurera alors la présidence de l'instance.

M. RIGOULET-ROZE exprime sa satisfaction concernant la réunion de ce Comité de l'Aéroport auquel il est très attaché. Il salue les élus et les acteurs présents. L'objectif de cette séance est de porter à la connaissance des personnes présentes et des acteurs du territoire les travaux menés depuis le dernier Comité de l'Aéroport de mars 2025, notamment les actions réalisées ces dernières semaines dans le cadre de l'appel d'offres et les échanges intervenus entre les collectivités territoriales, les participants au groupe de travail sur le cahier des charges et les candidats.

M. RIGOULET-ROZE note que les élus ayant participé à des échanges avec les candidats à l'appel d'offres sont soumis à des clauses de confidentialité strictes. Ce dispositif permet, certes, d'associer les élus très en amont dans le cadre du dialogue entre les collectivités territoriales et les candidats, mais ne leur permet pas d'aborder le fond des dossiers en raison de ces obligations de confidentialité.

M. RIGOULET-ROZE souligne également l'importance de la concertation préalable à la révision du plan d'exposition au bruit (PEB) avec l'organisation, sous l'égide de la Commission Nationale du Débat public, des permanences qui se sont déroulées ces dernières semaines, durant lesquelles les habitants ont pu échanger avec les services de l'État. M. RIGOULET-ROZE remercie les communes qui ont accepté de mettre des locaux à disposition à cet effet.

M. RIGOULET-ROZE donne la parole à M. MERCENIER, Délégué ministériel au réaménagement de l'aéroport de Nantes-Atlantique, pour la poursuite de ces propos liminaires.

M. MERCENIER remercie Monsieur le Préfet. La dernière réunion s'étant tenue le 21 mars 2025, il note que le Comité de l'Aéroport respecte ainsi le rythme trimestriel prévu pour présenter, aux partenaires, les actions réalisées. Diverses rencontres ont eu lieu dans des formats différents, notamment le groupe de travail sur le cahier des charges, ce qui est très positif.

Monsieur RIGOULET-ROZE demande si certains participants souhaitent émettre des propos liminaires. Il constate que tel n'est pas le cas.

1. Appel d'offres

M. MERCENIER rappelle le calendrier de l'appel d'offres. Depuis le Comité de l'Aéroport de mars 2025, des réunions se sont tenues les 26 mars et 28 mai, avec le GT (groupe de travail) des services des collectivités territoriales, et le 12 juin avec le GT élus, pour échanger sur les premiers retours des candidats en lice, par rapport au dossier préliminaire que ces derniers avaient remis le 15 avril. Une analyse a été effectuée par les équipes de la DGAC qui ont partagé leurs conclusions avec les collectivités. Ces travaux ont notamment été préparatoires aux auditions de la semaine précédente organisées à Saint-Nazaire, le 2 juillet et à Nantes, le 3 juillet. La remise définitive des offres est prévue d'ici la fin de l'année 2025. Par ailleurs, l'objectif final demeure la signature du contrat de concession d'ici fin 2026.

M. DESCHAMPS précise que la phase actuelle concerne l'élaboration des offres par les candidats, dont les propositions sont attendues à l'automne. Elle sera suivie d'une phase de mise au point et de la signature du contrat.

M. RIGOULET-ROZE ajoute que, même s'il ne participe pas aux auditions, il reste très attaché au planning partagé avec les élus dès l'installation de ce Comité. Le calendrier est soutenu et il convient de remercier les services pour l'intensité des travaux et des réunions qu'il implique.

M. FERREIRA, représentant du COCETA, note que le Comité de l'Aéroport s'est fixé comme objectif partagé de tenir les délais serrés imposés par l'appel d'offres. Il demande si la préservation des riverains et de la population survolée par le trafic de cet aéroport - dont l'activité est amenée à s'étendre - constitue également un objectif partagé et, dans l'affirmative, en quoi il consiste concrètement.

M. RIGOULET-ROZE répond que ces questions seront abordées dans le cadre de l'examen des points inscrits à l'ordre du jour. Il confirme l'engagement de tenir les délais, car la concession doit être renouvelée, sans pour autant négliger les autres préoccupations qui sont au cœur des travaux du Comité, notamment les questions relatives au bruit et à la santé.

M. FERREIRA demande quelles clauses sont prévues pour dimensionner l'activité de l'aéroport en fonction des évolutions à venir.

M. RIGOULET-ROZE indique, sous le contrôle du Délégué ministériel, qu'il ne peut répondre à ces questions dans ce format, ce qui contreviendrait aux engagements de confidentialité.

M. MERCENIER confirme cette position. Le développement maîtrisé de l'aéroport, afin d'assurer son développement et de moderniser une infrastructure vieillissante, tout en préservant au mieux les populations, constitue bien un entrant du cahier des charges.

M. RIGOULET-ROZE demande si les membres de l'assemblée ont d'autres questions sur l'appel d'offres et constate que tel n'est pas le cas.

2. Bilan de la consultation publique et version finale du PPBE

M. DANTZER, de la DGAC / DSAC-O présente un bilan de la consultation publique qui s'est tenue concernant le PPBE 2025-2029. Il indique également les principales modifications intégrées à cette version finale. L'objectif est de faire signer le PPBE par le préfet d'ici fin juillet.

M. BEAUGÉ, maire de Saint-Philbert-de-Grand-Lieu, évoque la consultation du PPBE, qui a recueilli 500 avis dont 400 émanent de citoyens de Saint-Philbert-de-Grand-Lieu. En dépit de ces propositions, la DGAC suggère de poursuivre des études qui aboutiront à la création d'un couloir aérien. Il exprime sa totale opposition à cette mesure. La commune porte plusieurs projets d'intérêt général, notamment un lycée soutenu par la Région qui accueillera 1 500 jeunes, ainsi que des projets de nouveaux quartiers au nord de la ville. Dans ce contexte, l'établissement d'un couloir aérien paraît problématique. De plus, il existe déjà un couloir aérien qui affecte déjà de nombreuses personnes.

Selon M. BEAUGÉ, les riverains sont écoutés, mais pas entendus, ce qui suscite une inquiétude extrême. Bien qu'une phrase indique qu'il n'y aura pas d'impact sur les autres communes, la présentation de ce jour suscite sa très vive inquiétude.

M. RIGOULET-ROZE évoque la création du lycée à Saint-Philbert-de-Grand-Lieu, largement soutenu par le Conseil régional et ajoute que les équipements sportifs ont également bénéficié d'un important soutien de l'État. Il entend les préoccupations et craintes exprimées et rappelle que M. BEAUGÉ a été reçu par le ministre des Transports. De plus, le libellé de l'action a été mis à jour dans la version finale du PPBE afin de garantir « le non-report de nuisances sur les bourgs de communes actuellement épargnées ». À ce stade, il ne faut pas s'interdire d'examiner si des études permettent d'identifier des opportunités nouvelles pour épargner les bourgs des communes. En cas de résultat positif, des expérimentations seront menées et, à chaque étape, un compte rendu sera présenté en CCE et en Comité de l'Aéroport en présence des élus concernés. Cette démarche transparente permet à chaque acteur du territoire de s'exprimer dans une logique d'écoute.

M. MERCENIER confirme l'écoute attentive de cette demande de la part de l'État. Le ministre a offert des garanties, formalisées par écrit et traduites dans les présentations de ce jour. Les services restent à disposition des élus et sont disposés à engager les discussions selon les garanties offertes par le ministre, rappelées dans son courrier.

M. RIGOULET-ROZE sollicite d'autres prises de parole.

M. FERREIRA rappelle, premièrement, que les projections de modélisation ne sont que des hypothèses. Il met en garde contre une confiance excessive dans les modèles et souligne l'importance de vérifier préalablement les hypothèses.

Deuxièmement, M. FERREIRA se montre extrêmement circonspect quant aux projections fondées sur des engagements des compagnies qui, bien que remarquables, n'engagent que ceux qui y croient. Pour cette raison, il réitère ses questions concernant les contre-mesures.

Troisièmement, avec le renouvellement des flottes d'avions supposément moins bruyants, M. FERREIRA demande la formalisation d'études concrètes établissant le rapport entre les caractéristiques acoustiques de ces futurs appareils et la proposition formulée. Il sollicite la transmission d'une étude spécifique sur ces avions et l'impact acoustique lors de simples survols.

Enfin, M. FERREIRA rappelle que les hypothèses initiales visaient à éviter le survol du centre-ville par approche satellitaire. Les nouvelles dispositions montrent que 14 000 Nantais seront impactés par le survol des avions, selon les études produites. Cette situation soulève des interrogations importantes.

M. RIGOULET-ROZE invite M. FERREIRA à ne pas anticiper l'examen des points inscrits à l'ordre du jour, dont l'un porte sur ce sujet spécifique.

M. FERREIRA souligne que M. le Préfet a refusé de soumettre le PPBE au vote des élus et associations, malgré leur demande instante.

M. RIGOULET-ROZE conteste cette affirmation : l'avis a bien été rendu, mais avec une majorité d'abstentions.

M. FERREIRA exprime son désaccord sur ce point.

M. RIGOULET-ROZE maintient que cet avis a été rendu et fera partie d'un arrêté d'approbation avec un considérant mentionnant « avis rendu ».

M. MERCENIER rappelle que ce PPBE comporte quarante nouveaux engagements et salue le travail constructif des compagnies aériennes et des élus qui a permis de bâtir un PPBE sans précédent (30 nouveaux engagements). Par ailleurs, concernant les engagements des compagnies aériennes, le premier comité des vols de nuit a été très constructif, avec une prochaine échéance fixée en septembre. Chaque engagement fera l'objet d'un suivi rigoureux. De plus, deux mesures particulièrement significatives ont été adoptées. Il s'agit, premièrement, de l'étude d'impact socio-économique, sujet complexe pour lequel il a personnellement sollicité la DGAC. Ce principe est désormais validé et inscrit au PPBE, constituant une avancée concrète. Deuxièmement, l'évaluation intermédiaire et partagée envisagée en 2027 signifie que, dans le cadre du PPBE 2025-2029, une évaluation à mi-parcours sera réalisée concernant la portée et le suivi de ces engagements.

M. BOBLIN, maire de La Chevrolière, indique que la proposition formulée lui convient parfaitement. Une éventuelle modification de trajectoire n'a pas vocation à diriger les avions au-dessus d'autres villages, mais bien à les orienter au-dessus d'espaces peu urbanisés pour diminuer la gêne sonore des autres populations. Le rôle des élus consiste à rechercher l'intérêt public. Il est nécessaire de réaliser ces modélisations, d'installer des stations de mesure de bruit et, grâce aux différentes études, d'atteindre la cible recherchée. La proposition d'amendement lui convient.

Mme CASTRO, du COCETA, demande quel organisme réalisera l'étude d'impact sur l'économie locale, dont elle souhaite connaître le cahier des charges.

M. RIGOULET-ROZE répond qu'à ce stade, l'étude n'est pas encore lancée.

Pour M. FERREIRA, la difficulté réside dans le fait que le PPBE peut conditionner les modalités d'exploitation de l'aéroport. Il est donc essentiel qu'il soit le plus pertinent possible à la fois en termes de diminution des nuisances et vis-à-vis d'un marché en cours de discussion. Plus les hypothèses affichées dans le cadre du PPBE seront nombreuses, plus cela impactera la manière dont l'exploitant gèrera l'aéroport.

M. RIGOULET-ROZE le remercie pour cet éclairage.

3. Bilan actualisé du couvre-feu

M. RIGOULET-ROZE rappelle que ce bilan est réalisé à la demande formulée, légitimement, à la fois par les élus et les membres du Comité de l'Aéroport.

M. MERCENIER précise que les chiffres ont déjà été présentés aux élus rencontrés régulièrement en groupe contact en particulier. Avant le couvre-feu, en 2019, 48 vols de nuit/semaine étaient dénombrés, contre seulement 3 en 2025. Ces trois vols sont, certes, encore de trop, mais cette évolution représente une nette amélioration du respect du couvre-feu. L'arrêté publié par le ministre des Transports en juin 2024 porte ses fruits, avec une meilleure compréhension des règles par les compagnies et pilotes, ainsi qu'un meilleur traitement et suivi des sanctions par l'ACNUSA en lien avec la DGAC. Ces chiffres sont donc encourageants.

Par ailleurs, en 2025, le nombre de nuits sans vol est en nette amélioration. Néanmoins, les équipes de la DSAC Ouest ont constaté une dégradation, en juin, qui a sans doute une justification. Un rappel à l'ordre a été fait aux compagnies aériennes concernées par la DSAC Ouest avec l'appui de M. MERCENIER. Le prochain comité de suivi de rentrée permettra de clarifier les choses. Un retour en sera fait au prochain comité d'aéroport.

M. RIGOULET-ROZE souligne l'importance des réunions régulières du comité de suivi. Deux enjeux majeurs avaient été établis : d'une part, le fait que l'arrêté ministériel de mi-2024 transfère la charge de la preuve aux compagnies aériennes qui doivent désormais justifier les dérogations au couvre-feu ; d'autre part, l'application des amendes jusqu'au plafond, ce qui n'était pas du tout le cas sous l'égide de la précédente présidence de l'ACNUSA. Désormais, non seulement le retard a été rattrapé, mais des amendes ont été infligées, ce qui produit un effet dissuasif.

M. BOBLIN s'enquiert de l'impact de ces amendes sur le bilan économique des compagnies aériennes.

M. RIGOULET-ROZE explique que les amendes sont fixées par voie réglementaire et législative. Jusqu'à présent, elles étaient appliquées au plancher et aujourd'hui, elles le sont pour certaines au plafond.

M. DANTZER précise que le montant moyen des amendes est de 35 000 euros en 2024.

M. LEMASSON souligne qu'il reste à examiner de près ce qui se passe dans les cinq minutes suivant minuit.

M. RIGOULET-ROZE précise que l'action menée a été concentrée sur le respect des critères et sur des sanctions dissuasives envers les contrevenants agissant en connaissance de cause. Il confirme toutefois l'importance de la limite « marginale », qui fera l'objet d'examens spécifiques.

Mme IMPÉRIALE, maire de Bouguenais, ne comprend pas, sur la présentation, l'écart entre le nombre de vols/semaine ne respectant pas la réglementation et le nombre de PV dressés hebdomadairement.

M. DANTZER explique qu'en moyenne, 4,2 vols de nuit/semaine sont dénombrés, parmi lesquels figurent des vols en infraction, des vols exemptés et des vols bénéficiant de cinq minutes de tolérance. Depuis le 1^{er} juin 2024, la DGAC effectue un préfiltre, ce qui explique la diminution du nombre de PV, un certain nombre de vols n'étant pas en infraction. Cette procédure permet d'optimiser le travail de l'ACNUSA et de se concentrer sur les dossiers requérant un examen approfondi. On compte ainsi 4,2 vols/semaine et 1,9 PV/semaine.

M. RIGOULET-ROZE assure que ces informations seront détaillées lors du comité de suivi et présentées à chaque comité de l'Aéroport.

M. FERREIRA s'enquiert du mode de calcul utilisé, car il ne comprend pas pourquoi il y a 1,9 PV et non 3.

M. RIGOULET-ROZE répète que ces résultats détaillés seront présentés au deuxième Comité de suivi de septembre. De plus, en réponse au questionnement de M. LEMASSON, une analyse plus approfondie sera menée sur la tolérance des cinq minutes. Enfin, il souhaite qu'à chaque comité de l'Aéroport, un compte rendu de ces informations soit présenté, estimant qu'il est difficile de faire preuve de davantage de transparence.

M. MERCENIER ajoute que les conclusions de ce comité de suivi seront également présentées en CCE de novembre prochain.

4. Trajectoire RNP-AR 21

M. DESCHAMPS indique que cette trajectoire a été présentée à la CCE du 14 mai et a reçu un avis favorable de l'ACNUSA (7 juillet). Sa mise en œuvre opérationnelle est prévue en avril 2026 et s'échelonnera jusqu'en 2033. Parallèlement, AGO décalera le seuil de 100 mètres vers le sud et installera la rampe d'approche simplifiée.

La carte de la nouvelle trajectoire, présentée lors de la CCE du 14 mai, est projetée.

Mme LEBLOND explique que cette nouvelle technologie aérienne permet de guider les avions dans le virage, lequel est défini à partir d'un point d'entrée et d'un point de sortie. Or le point de sortie de virage doit respecter une distance minimale réglementaire par rapport au seuil d'atterrissage. Cette distance minimale engendre l'écart maximum de 230 mètres par rapport à la trajectoire actuelle.

M. RIGOULET-ROZE sollicite des questions.

M. FERREIRA note qu'il manque une diapositive très intéressante indiquant que 14 000 nouveaux Nantais seront exposés. Il aurait souhaité une explication à ce sujet. Il s'interroge sur ce qui justifie le fait d'exposer certaines personnes plus que d'autres. Enfin, ces projections étant réalisées à partir de chiffres de 2020, elles sont, de fait, minimisées.

M. MERCENIER répond qu'il n'est pas question de refaire, ici, les débats qui ont lieu depuis six mois en CCE. Une étude d'impact sur la circulation aérienne a été réalisée et a reçu un avis de la CCE et de l'ACNUSA. Par ailleurs, il rappelle que la trajectoire actuelle engendre une centaine de déroutements annuels et des remises de gaz, ce qui est préjudiciable pour les riverains ainsi que pour les voyageurs. La nouvelle trajectoire, très proche de l'actuelle (l'objectif était d'éviter le survol de populations nouvelles), améliore ainsi l'accessibilité de l'aéroport.

M. BEAUGE note que, depuis plusieurs années, les avions passent davantage au-dessus des bourgs et des collèges qu'au-dessus des marais. Il se demande dans quelle mesure ce procédé à l'atterrissage précédemment mentionné pourrait s'appliquer à Saint-Philbert-De-Grand-Lieu. Il souhaite également savoir ce que recouvre exactement un couloir aérien (surface), quelles sont les obligations des compagnies aériennes et si elles peuvent y déroger impunément.

Monsieur RIGOULET-ROZE propose d'apporter ultérieurement, à M. BEAUGE, les réponses détaillées concernant les obligations réglementaires, la définition des couloirs aériens et les autres points techniques soulevés.

M. LEMASSON signale qu'il n'a pas eu connaissance de l'avis de l'ACNUSA sur le PPBE.

M. DANTZER précise que le PPBE ne fait pas l'objet d'un avis de l'ACNUSA.

5. Révision du PEB

M. AIRAUD, de la DGAC, indique que la révision de l'actuel Plan d'Exposition au Bruit, qui date de 2004, s'impose, afin de le mettre en cohérence avec le trafic et les trajectoires actuels. Il détaille ensuite le planning des différentes étapes d'élaboration et de mise en concertation de ce PEB.

La procédure de révision, qui a démarré en mars 2025, fait désormais l'objet d'une concertation préalable, sous l'égide de la Commission nationale du débat public, et d'une évaluation environnementale précédée d'un cadrage préalable réalisé par la mission régionale de l'autorité environnementale.

La concertation préalable a débuté le 23 juin, par un premier webinar de lancement (24 juin) et deux permanences à Pont-Saint-Martin (26 juin) et Bouguenais (30 juin). Elles seront suivies d'une troisième permanence à Saint-Aignan-de-Grand-Lieu (3 septembre). Des tables rondes se tiendront en outre à Rezé et Nantes respectivement les 9 et 17 septembre. Des réunions avec certains acteurs, notamment les associations, prévues le 8 septembre, seront l'occasion de discuter de la modélisation acoustique et de présenter les différentes avancées.

M. RIGOULET-ROZE invite les participants à cliquer sur le QR code affiché pour retrouver tous les éléments détaillés du calendrier. Le processus global de révision du PEB s'étale sur une vingtaine de mois, et il importe de communiquer cette vision d'ensemble. Cette méthode d'intégration et de concertation est inédite.

Mme FARGEVIEILLE, garante CNDP, confirme les propos du préfet. Un onglet spécifique est disponible sur le site <https://www.reamenagement-nantes-atlantique.fr/concertations-peb> jusqu'au 25 septembre. Par la suite, un bilan de cette concertation sera réalisé.

Monsieur RIGOULET-ROZE remercie Madame la garante pour cet appui.

M. LEMASSON formule deux demandes.

Premièrement, dès lors que les citoyens n'ont pas connaissance des conditions d'exercice du PEB de septembre 2024 et que les hypothèses retenues à l'époque ne figurent pas sur le site du réaménagement de Nantes Atlantique, il suggère de compléter les éléments pour que chaque citoyen puisse comparer les PEB d'un exercice à l'autre.

Deuxièmement, il soulève une question relative à la doctrine de constructibilité en zone C et propose d'entreprendre un travail, éventuellement avec la DDTM, pour illustrer, à l'aide d'un exemple concret, ce que signifie « une augmentation significative de la population » dans un secteur donné, l'interprétation pouvant varier selon la vision adoptée par l'État.

M. RIGOULET-ROZE répond favorablement à la première demande qui relève à la fois de la DDTM et de la DGAC. Par ailleurs, il souscrit totalement à la deuxième proposition, considérant qu'il serait en effet intéressant d'analyser l'impact selon trois ou quatre cas types et de documenter ces situations pour les partager au sein d'un groupe de travail restreint. Il invite M. BATARD à s'emparer de ce sujet, insistant sur l'importance d'une meilleure visibilité collective.

6. Avancement travaux AGO 2024-2026

M. MERCENIER rappelle qu'il était prévu de réaliser un point trimestriel sur les travaux engagés par l'actuel concessionnaire à l'été 2024, qui représentent un investissement de 40 millions d'euros et concernent la modernisation *a minima* des infrastructures.

M. AIRAUD énumère les opérations terminées (en vert), les travaux en cours (en orange) et les opérations à lancer (en bleu) qui concernent la modernisation de la salle d'embarquement et de la liaison entre les halls 3 et 4 (fin 2026). Le calendrier prévisionnel est tenu à date.

M. MERCENIER demande si la situation concernant le stationnement illicite s'améliore.

M. LEMASSON note une amélioration certaine devant l'hôtel Oceania, ainsi que rue Clément Ader. En revanche, des problèmes persistent sur la VM85.

Mme IMPÉRIALE confirme que, du fait de la présence de techniciens et de la police municipale, des améliorations sont relevées sur la partie droite. En revanche, sur la VM85, aucune amélioration n'est constatée en entrée de métropole. C'est regrettable, car cet axe constitue l'entrée principale de l'aéroport.

M. RIGOULET-ROZE prend note de ce problème et s'engage à alerter à nouveau les forces de sécurité intérieure, afin d'intensifier les verbalisations à cet endroit. Il propose également d'examiner les possibilités d'amélioration de la voirie. Il souligne que c'est précisément l'objectif de ce comité : apporter des solutions aux problèmes identifiés.

7. Étude santé

Mme BURBAN-EVAIN de l'ARS, présente l'avancement des études relatives à la santé. Elle indique notamment que la mobilisation des différentes parties-prenantes pour participer aux groupes d'entretiens s'avère complexe, notamment au sein des communes de Saint-Aignan-de-Grand-Lieu et Bouguenais.

Les prochains entretiens avec les habitants sont prévus le 10 septembre. Les premières présentations des données chiffrées d'analyse seront présentées lors du comité de suivi du 29 septembre.

M. RIGOULET-ROZE demande si cette présentation appelle des questions.

Mme IMPÉRIALE pense que le faible taux de réponse des habitants s'explique par le calendrier retenu pour ces entretiens, en dehors de la période scolaire. Une relance à la rentrée serait souhaitable.

Mme BURBAN-EVAIN confirme qu'un décalage des entretiens est prévu à la rentrée pour ce public cible. Elle invite les élus à relayer l'information.

Mme IMPÉRIALE suggère de programmer la réunion après les vacances de la Toussaint, les élections des parents d'élèves étant prévues durant cette période.

Monsieur RIGOULET-ROZE conclut qu'il convient de clarifier ce point concernant le calendrier, tout en précisant ne pas disposer de la réponse à ce stade.

8. Accompagnement territorial

Mme CHANUT, de la préfecture et directrice du GIP FCNA, présente un point d'actualité concernant les biens délaissés : 18 sont déjà acquis et 5 sont en cours d'instruction, dont 1 en attente de signature et 3 récemment notifiés aux pétitionnaires. Deux nouveaux dossiers viennent par ailleurs d'être reçus concernant Saint-Aignan-de-Grand Lieu. Les travaux relatifs à la réutilisation de ces biens se poursuivent activement.

Une journée de réflexion a été organisée, le 1^{er} juillet 2025, avec les membres du GIP FCNA concernant l'avenir du groupement, abordant les problématiques d'insonorisation, l'accompagnement territorial et la gouvernance.

S'agissant de l'accompagnement territorial, le COPIL de conclusion de l'étude lancée par le GIP FCNA et l'ANCT en mai 2026 a abouti à deux scénarios étayés de chiffrages financiers : soit la reconstruction sur site – qui nécessitera une relocalisation temporaire des élèves pendant les travaux), soit le déplacement vers un site hors zone de nuisance qui éliminerait le problème de bruit, tout en impliquant des coûts d'aménagement supplémentaires – notamment un nouveau gymnase – et nécessitant une acceptation sociale.

Le GIP a également financé une étude confiée au CEREMA, concernant les écoles maternelle et primaire de Saint-Aignan-de-Grand Lieu. Lors du COPIL de restitution du 3 juin, deux scénarios sont également à explorer : le maintien sur site avec définition des modalités de réduction des nuisances sonores actuelles ou une relocalisation sur le (inaudible), ce qui nécessitera la définition d'un avant-projet.

Ces deux scénarios nécessitent encore des explorations complémentaires avant toute décision.

En tant qu'habitante de Bouguenais, Mme CASTRO estime que, outre la problématique du collège, il faudrait prendre en compte celle des écoles maternelles et primaires, des crèches et des équipements sportifs qui se trouvent dans les quartiers survolés et sont donc soumis à des nuisances extrêmes et à la pollution. Elle regrette également que la question des heures de sommeil des enfants soit peu abordée.

Monsieur RIGOULET-ROZE souhaite que Mme CASTRO s'exprime au nom du collectif qu'elle représente au sein de cette instance, en l'occurrence le COCETA, et non à titre personnel.

M. FERREIRA estime que de nombreuses infrastructures, autres que les collèges, comme les écoles, les gymnases et d'autres équipements sont exposés aux nuisances de l'aéroport.

Monsieur RIGOULET-ROZE confirme que la réflexion s'étend au-delà du seul collège de Bouguenais. C'est pourquoi l'État a demandé la réalisation d'études complémentaires sur l'impact de l'aéroport sur la santé. Il note que, selon M. FERREIRA, d'autres équipements collectifs sont également concernés.

M. LEMASSON salue l'intérêt de la journée du 1^{er} juillet durant laquelle les participants ont pu s'exprimer pleinement concernant ce GIP.

Faisant référence à l'étude du CEREMA, M. LEMASSON souligne l'importance de s'assurer que les évolutions envisagées puissent être rendues possibles, ce qui n'est pas acquis à ce jour. Les équipes du pôle métropolitain y travaillent, mais un enjeu de bonne coordination entre les documents d'urbanisme est de mise.

M. BATARD répond, s'agissant des deux scénarios précédemment évoqués, que la position du ministère en charge de l'écologie établit que la traduction réglementaire de la Loi Littoral échoit aux collectivités territoriales compétentes en matière d'urbanisme, en l'espèce le SCOT. C'est dans ce cadre qu'il convient de traiter ce sujet et d'envisager une évolution ou pas des dispositions actuelles.

M. RIGOULET-ROZE indique que la Secrétaire générale clarifiera ce point par une réponse écrite. La décision ne sera pas prise au niveau national, mais cette orientation sera confirmée officiellement.

Mme IMPÉRIALE remercie l'ANCT pour cette étude d'aide à la décision qui a facilité le dialogue entre le département et la commune et a permis d'engager un dialogue constructif et d'adopter une vision plus large sur les différentes approches possibles. Elle explique que le déplacement du collège avait déjà été évoqué avant son élection, en juin 2020, et constituait un prérequis à la négociation à la suite de l'abandon du projet de Notre-Dame-des-Landes. C'est pourquoi les discussions se concentrent sur cet équipement.

Pour autant, il serait cohérent d'élargir la réflexion aux crèches, aux écoles, aux équipements sportifs et aux maisons de santé mentale proches des aéroports, la décision arrêtée pouvant entraîner des conséquences importantes.

M. RIGOLET-ROZE rappelle que l'étude relative à ce collège visait spécifiquement à réduire les nuisances sonores affectant un bâtiment de l'Éducation nationale. Ce sujet est à dissocier de la question de l'impact de la pollution sur la santé publique.

M. HERVOCHON, Vice-Président du Conseil départemental, confirme les propos de Mme IMPÉRIALE et rappelle que les mesures compensatoires du gouvernement à l'époque concernaient le collège, même si d'autres établissements peuvent être concernés à l'avenir. Les deux scénarios évoqués restent ouverts à ce jour et le département prendra sa décision en lien avec le Préfet et les acteurs territoriaux.

Mme BESNARD, Présidente du MEDEF de Loire-Atlantique et des Pays de la Loire, remercie l'assemblée pour l'état d'esprit constructif qui préside aux dialogues et pour la transparence des échanges. Depuis le début, le MEDEF affirme qu'on ne peut opposer le développement économique du territoire et la santé et la protection des riverains. En effet, l'enjeu est double : protéger les riverains tout en préservant un moteur stratégique de l'économie régionale, élément de mobilité indispensable. Sur ce point, la position du MEDEF est sans ambiguïté : l'aéroport de Nantes Atlantique constitue un moteur essentiel de l'économie en favorisant les échanges. Aussi contraindre davantage les conditions d'exploitation de l'aéroport mettrait en péril la plateforme elle-même.

Mme BESNARD rappelle le contexte économique actuel compliqué auquel les entreprises sont confrontées, tant au niveau national qu'au niveau international. Pour la première fois depuis dix ans, une baisse de l'emploi est constatée sur le territoire. Le besoin de soutien des acteurs politiques et institutionnels est plus que jamais requis pour défendre les entreprises, ce qui passe par des infrastructures de transport modernes et durables.

M. BEAUGE souligne que, dès lors que l'on est en 2025 – et non en 1970 – on ne peut minimiser l'impact des nuisances qui touchent 120 000 personnes non protégées. Il exprime le sentiment que le secteur aérien semble exonéré d'obligations en matière de transition écologique, les avions demeurant bruyants et polluants sans solution apparente.

Les évolutions sont, certes, toujours douloureuses, mais leur anticipation s'impose. Dans le cas contraire, des difficultés d'ordre économique surviendront, avec le risque que les compagnies quittent Nantes Atlantique, réduisant l'infrastructure à un aéroport intermédiaire et non celui du Grand Ouest rassemblant la Bretagne et les Pays de la Loire.

M. ROUSSEL, député, souligne que, pour l'instant, l'aéroport se porte plutôt bien. Il estime légitime qu'aujourd'hui, dans le cadre d'un nouveau projet, des études de santé soient réalisées. C'est dans cet état d'esprit qu'il convient de poursuivre le dialogue.

Pour suivre les travaux de l'ACNUSA à l'Assemblée nationale, il relève que cette autorité réclame une clarification des textes réglementaires. Les amendes n'ont pas augmenté, alors que certaines compagnies aériennes persistent dans leurs comportements inappropriés, notamment sur l'aéroport de Nantes.

Monsieur RIGOLET-ROZE estime que l'enjeu du couvre-feu doit s'inscrire dans une réflexion globale sur la régulation du trafic aérien.

M. CHARTIER, Président de la CPME de Loire-Atlantique, réaffirme qu'il est impératif que l'appel d'offres présenté ce jour aboutisse. Un échec serait dramatique pour l'économie ligérienne.

À la CPME, les membres sont attachés, comme les élus de la République, à la recherche de l'intérêt général et souhaitent insister sur deux points essentiels : ils s'opposent à de nouvelles mesures de régulation du trafic. Il ne s'agit pas d'opposer la santé des populations et celle des entreprises qui continuent à maintenir de nombreuses activités sur le territoire.

Il exprime sa grande satisfaction concernant l'ajout, dans le PPBE, de la mention relative à la prévention de nouvelles gênes et affirme soutenir les efforts déployés sur ce point.

Il souligne l'importance de comprendre que la baisse du trafic aérien sur le Grand Ouest affecterait considérablement les populations et PME et TPE, qui dépendent des déplacements d'affaires. Ces connexions sont essentielles pour maintenir l'équilibre et la dynamique du territoire. La santé économique de nombreux artisans en dépend directement. Un aéroport moderne et fonctionnel est nécessaire pour permettre aux entreprises et aux visiteurs de découvrir la région, tout en préservant la santé des riverains.

Monsieur RIGOULET-ROZE quitte la séance.

M. LEMASSON souhaite réagir aux propos des acteurs du monde économique. Il observe qu'en l'état actuel, l'aéroport draine autant de trafic qu'en 2019, avec un nombre d'avions réduit d'un cinquième. Si l'économie fonctionne dans ces conditions, la question se pose de savoir où se situe la capacité d'accueil optimale, pour quelle communauté et quel territoire. Une analyse précise s'avère nécessaire pour réfléchir collectivement aux besoins réels du territoire, tant pour la santé des entreprises que pour celle des habitants. Un équilibre doit être trouvé pour assurer la protection des riverains, dont les habitations sont isolées au niveau des murs, mais pas des jardins. Il indique par ailleurs que lors d'un récent conseil municipal, les discussions ont dû être interrompues douze fois en raison du passage d'avions. Il insiste sur la nécessité de trouver ces équilibres et exprime sa conviction que l'étude socioéconomique à venir permettra d'identifier plusieurs pistes constructives.

M. REYNOUARD, Président de la CCI, convient de l'importance de la préservation de la santé, mais rappelle qu'en l'absence d'activité économique, il n'y a ni travail ni entreprises. Celles-ci sont très impliquées dans la transition écologique. Il invite les participants à venir constater ces efforts et recommande de ne pas opposer les entreprises aux citoyens.

9. Perspectives calendaires

M. MERCENIER invite les participants à noter les dates suivantes :

- concertation préalable relative au PEB : 3 septembre (Saint-Aignan-de-Grand-Lieu), 8 septembre (associations) et 9 & 17 septembre (tables rondes) ;
- groupe contact : 5 ou 6 novembre - *post-réunion (12 novembre finalement retenu à la demande de Nantes Métropole)* ;
- CCE : 26 novembre, en présence du Président de l'ACNUSA, qui présentera son rapport ;
- Comité d'Aéroport : 5 décembre.

M. MERCENIER remercie les participants pour leur présence et la richesse des échanges.

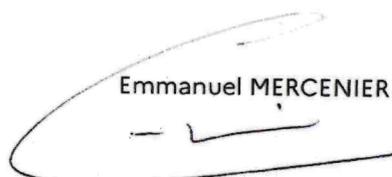
La séance est levée à 16 heures 30.

Le préfet,



Fabrice RIGOULET-ROZE

Le délégué ministériel,



Emmanuel MERCENIER

France RIGOUTET-ROZE