



**PRÉFET
DE LA LOIRE-
ATLANTIQUE**

*Liberté
Egalité
Fraternité*



**MINISTÈRE
DES TRANSPORTS**

*Liberté
Egalité
Fraternité*

COMITE DE L'AEROPORT DE NANTES ATLANTIQUE
Réunion du 5 décembre 2025

Compte rendu

Le Comité de l'Aéroport de Nantes-Atlantique s'est réuni le 5 décembre 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

Mme Julie LARNOES, députée de la 4^e circonscription de Loire-Atlantique
Madame Bertille MEURDESOLF, collaboratrice parlementaire de M. Karim BENBRAHIM, député
Madame Anaïs VIVION, collaboratrice parlementaire de Mme Karine DANIEL, sénatrice de Loire-Atlantique
Madame LEGNANI, collaboratrice parlementaire de Mme Ségolène AMIOT, députée de Loire-Atlantique
Monsieur Romain GASCHER, collaborateur parlementaire de Mme Julie LARNOES, députée de Loire-Atlantique

Collège 1 : Au titre des représentants des collectivités territoriales

Monsieur Julien BAINVEL, vice-président du Conseil régional Pays de la Loire
Monsieur Bertrand AFFILE, Vice-Président Nantes Métropole
Monsieur Jean-Claude LEMASSON, maire de Saint-Aignan de Grand Lieu
Madame Sandra IMPÉRIALE, maire de Bouguenais
Monsieur Yannick FÉTIVEAU, maire de Pont-Saint-Martin
Monsieur Johann BOBLIN, maire de La Chevrolière
Monsieur Benoît POULAIN, adjoint au maire de Saint-Philbert-de-Grand-Lieu
Monsieur Nicolas AUBERT, Conseil régional Pays de la Loire
Madame Nolwenn BIZEUL, Nantes Métropole
Madame Isabelle LELANDAIS, commune de Saint-Aignan de Grand Lieu
Monsieur Nicolas TAVOLIERI, commune de Bouguenais
Madame Marie-Agnès TUR, commune de Rezé

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

Madame Dominique YANI, Secrétaire générale de la Préfecture de Loire-Atlantique
Madame Laurence CHANUT, directrice Coordination des politiques publiques et de l'appui territorial
Monsieur Guillaume MAILFERT, DREAL Pays de la Loire
Monsieur Mathieu BATARD, DDTM Loire-Atlantique
Monsieur Nicolas JURDY, DDTM Loire-Atlantique
Madame Chantal GLOAGUEN, ARS
Monsieur Étienne HERFELD, DGAC / DSAC-O
Monsieur Benjamin AIRAUD, DGAC / DSAC-O
Monsieur Adrien DESCHAMPS, DGAC / DTA

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

Monsieur Jean-François REYNOUARD, Président de la CCI Pays de la Loire
Monsieur Matthieu HYBERT, MEDEF Pays de la Loire
Monsieur Stéphane CHARTIER, Président CPME Loire-Atlantique
Madame Marie-Thérèse BONNEAU, Présidente du CESER Pays de la Loire
Madame Anouk ULLERN, CPME
Madame Frédérique BARTEAU, MEDEF Pays de la Loire

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

Madame Sylvie CASTRO, COCETA
Monsieur Joël SAUVAGET, COCETA
Monsieur Éric LENOIR, représentant du Président de la Fédération aéronautique
Monsieur Jean-Marie RAVIER, Atelier Citoyen

Liste des autres participants :

Madame Sylvie HAUDEBOURG, garante CNDP

Monsieur RIGOULET-ROZE ouvre la séance à 10 heures 20.

M. RIGOULET-ROZE accueille les participants à ce nouveau comité aéroport et rappelle l'importance pour ce comité de se réunir régulièrement, sachant que les dossiers ont continué à être travaillés à un rythme soutenu depuis la dernière séance. Il rappelle qu'il a été convenu de maintenir le rythme des travaux, en tenant compte des élections municipales à venir.

Un certain nombre d'articles de presse s'étant fait écho de l'appel d'offres, M. RIGOULET-ROZE rappelle que les participants aux échanges sur l'appel d'offres ont signé une clause de confidentialité, tout en indiquant qu'il pense que les fuites dans les journaux ne provenaient pas des membres des groupes de travail qui ont été constitués. Il juge cette situation extrêmement regrettable et rappelle que certains éléments, notamment ceux relevant du code de la commande publique, ne peuvent légalement pas être partagés. Il exprime sa déception face à la divulgation d'informations sur de potentiels candidats et appelle au respect collectif strict de la confidentialité. Il souligne qu'il n'a pas lui-même signé la clause de confidentialité et a demandé à ne pas être au courant des travaux engagés dans le cadre de la procédure d'appel d'offres.

M. MERCENIER confirme qu'il a été lui aussi très surpris à la lecture de ces articles, lesquels étaient de surcroît imparfaits. Il ajoute que les auteurs de ces fuites pourraient être tenus pour responsables d'un éventuel échec de la procédure.

M. MERCENIER rappelle, en préambule, que de nombreuses étapes ont été franchies depuis 2024. Tout d'abord, un travail important avait été lancé à son arrivée avec la DGAC pour trouver une alternative à la trajectoire de survol de l'agglomération nantaise (double approche). Il s'agissait d'un travail tant technique que d'échanges avec les parties-prenantes. Ce travail a abouti à retenir un guidage satellitaire dit RNP-AR 21, qui a ainsi permis de préciser à la fois le dossier de consultation des entreprises qui a été envoyé comme prévu fin 2024 et de commencer à engager début 2025 la révision du PEB (plan d'exposition au bruit) tout en construisant un PPBE (plan de prévention du bruit dans l'environnement) pour les cinq prochaines années.

L'année 2025 a ainsi vu l'aboutissement de ce nouveau PPBE que le préfet a signé à la fin du mois d'août. Les compagnies aériennes ont pleinement joué le jeu, avec à la clé une trentaine d'engagements volontaires. Un travail concret a été mené avec le territoire pour ainsi adopter un PPBE ambitieux. Il reste maintenant à s'assurer que les engagements pris sont et seront bien tenus.

Toujours en 2025, les auditions des candidats à l'appel d'offres avec les collectivités ont donné lieu à des échanges très riches. L'envoi de la deuxième version du DCE a ainsi eu lieu en septembre. Par ailleurs, la révision du PEB a été engagée dès mars.

L'année 2026 verra l'aboutissement de l'appel d'offres et 2027 l'entrée en vigueur de la concession, ainsi que le bilan à mi-mandat des engagements du PPBE et l'approbation du nouveau PEB.

Avant d'entamer l'ordre du jour, M. RIGOULET-ROZE annonce qu'il sera contraint de quitter la séance à compter de 11 heures 30 pour rejoindre une autre réunion qui a déjà commencé.

1. Appel d'offres

M. DESCHAMPS aborde le point consacré à l'avancement de la procédure d'appel d'offres. Il indique que des ateliers d'échanges avec les candidats ont eu lieu entre juin et juillet. Le DCE2 a été envoyé à la fin du mois de septembre et de nouveaux échanges en groupe de travail avec les élus ont eu lieu en novembre pour préparer le travail d'analyse, les candidats devant transmettre leurs offres cet hiver. L'analyse des offres commencera au mois de février. La désignation du candidat pressenti est envisagée à l'été 2026 pour une entrée en vigueur du contrat au premier trimestre 2027.

M. RIGOULET-ROZE rappelle qu'il avait été convenu initialement de consolider le contrat fin 2026, le décalage provenant d'une évolution législative intervenue en avril 2025 permettant la mise en place d'un contrat de régulation économique (CRE) avec le concessionnaire.

Ce contrat déterminera notamment les conditions d'évolution de la redevance aéroportuaire ainsi que l'objectif de qualité de service public sur dix ans. Cela ne modifie pas de manière significative le reste du calendrier.

M. MERCENIER ajoute que la tenue des jalons dépendra aussi du nombre de candidats et de la qualité des dossiers.

M. BAINVEL pointe l'importance que ce calendrier soit bien tenu, sachant qu'il existera un risque de ralentissement à l'approche des prochaines élections présidentielles en 2027.

M. RIGOULET-ROZE confirme que l'objectif est bien de tenir le calendrier annoncé. Il précise que la signature du CRE correspond à une nouvelle obligation réglementaire qui s'est imposée à compter de 2025. Il ajoute que les groupes de travail seront maintenus selon le calendrier initialement fixé pour ne pas perdre de temps et ce, malgré les prochaines élections municipales à venir.

2. PPBE 2025-2029

M. MERCENIER rappelle que le PPBE a été approuvé par le préfet le 29 août dernier avant d'être publié le 1er septembre. Ce PPBE est suivi par un groupe de travail du même nom qui est lui-même issu de la CCE. Les compagnies aériennes ont signé le document mi-juillet mais il manquait le retour de Ryanair. Ryanair a argué ne pas avoir de visibilité à échéance de cinq ans mais s'est engagée par écrit à suivre annuellement ces indicateurs tout en étant partie prenante du dispositif d'engagements volontaires.

M. AIRAUD présente ensuite en détail les différents engagements pris par les compagnies, ainsi que les autres actions qui sont portées soit par l'État soit par le concessionnaire. Côté Etat, une évaluation socio-économique du couvre-feu sera lancée prochainement. La construction de la méthodologie se poursuit et ces éléments seront partagés lors du prochain GT PPBE. Une évaluation intermédiaire du PPBE sera prévue en 2027. Au niveau des actions portées par le concessionnaire, le déploiement des nouvelles stations fixes est désormais finalisé et 7 postes avion sur 12 ont été électrifiés.

Le comité de suivi des vols de nuit créé par arrêté préfectoral au mois de septembre s'est réuni deux fois cette année. Il permet de faire le point sur la mise en œuvre des actions, de vérifier le respect du couvre-feu et d'échanger sur les bonnes pratiques. Le principe est celui d'une démarche d'amélioration continue, avec une baisse de 25 % en 2025 du nombre de vols entre minuit et 6 heures ainsi qu'une baisse de 47 % du nombre de PV.

M. MERCENIER souligne qu'un représentant des collectivités (Monsieur LEMASSON) participe à ce comité de suivi, fait unique en France. Une troisième réunion est projetée en janvier prochain et les travaux sont de très bonne qualité. Ils participent à la bonne progression du respect du couvre-feu.

M. LEMASSON confirme que le comité vols de nuit effectue un travail intéressant et permet de challenger les justifications des compagnies aériennes. Il manque toutefois le créneau horaire des débuts de nuit de 22 heures 30 à minuit, où il reste encore un nombre conséquent de vols à l'atterrissage. Il salue la démarche d'avoir associé les collectivités mais il souligne qu'il existe d'autres comités de vols de nuit dans d'autres aéroports qui intègrent les collectivités.

M. MERCENIER maintient que ces autres comités n'intègrent pas de représentants des collectivités en tant que telles.

M. LEMASSON cite le cas de Toulouse et de Roissy.

M. RIGOULET-ROZE signale que Toulouse a sollicité la préfecture 44 pour disposer des éléments sur le comité de suivi du couvre-feu.

M. LEMASSON se satisfait du respect des engagements par les compagnies aériennes mais rappelle que les collectivités avaient trouvé les dispositions du PPBE perfectibles. Les marges acoustiques prises en compte sont notamment largement insuffisantes. Il espère donc que l'évaluation en 2027 d'aller plus loin.

M. RIGOULET-ROZE assure que tel est l'esprit de l'arrêté. Cette clause de rendez-vous étant posée, il ne paraît pas utile de la préempter. Il faut que le comité puisse aller dans le détail du respect des engagements, y compris les engagements volontaires. Les compagnies n'y étaient pas tenues et l'enjeu est désormais de vérifier si ces engagements sont tenus.

M. MERCENIER précise qu'il a été convenu, concernant le travail sur d'éventuelles modifications de trajectoires de décollage, de ne rien engager sans un consensus des élus, le maire de La Chevrolière ayant notamment demandé d'attendre les municipales.

M. AFFILE rappelle que l'Agglomération souhaite être associée à la construction des travaux en cours et notamment le calage de la méthodologie de l'évaluation socio-économique relative à la mise en œuvre du couvre-feu.

M. RIGOULET-ROZE confirme que c'est l'engagement qui a été pris, même si toutes les préconisations des collectivités ne seront peut-être pas retenues.

M. MERCENIER ajoute que des créneaux sont en train d'être calés en janvier pour justement traiter ces questions de méthodologie avec les collectivités.

Mme IMPÉRIALE pense qu'il serait intéressant d'étudier dans le cadre de cette étude le 22h30/minuit et le 6/7 heures, non pas pour appliquer des restrictions supplémentaires mais pour envisager des aménagements pour que les riverains vivent mieux lors de ces tranches horaires.

M. RIGOULET-ROZE rappelle que le couvre-feu porte de minuit à six heures, sachant qu'il y aura toujours des exceptions légitimes. Le comité de suivi mis en place a justement pour objectif de vérifier si ces exceptions sont documentées. Le délai a parfois été long entre l'infraction et l'amende mais il a désormais été resserré. Quant à l'évaluation socioéconomique, son objectif n'est pas de prendre des mesures supplémentaires sur les autres créneaux.

M. MERCENIER souligne que c'est la première fois qu'il est décidé d'étudier l'impact socioéconomique d'un couvre-feu. Il s'agit de faire vivre le PPBE et de l'évaluer avec, comme évoqué, un premier bilan en 2027 et ce, d'une façon cadrée juridiquement. Il rappelle que l'Union européenne a retoqué les dispositions qui avaient été envisagées pour l'aéroport d'Amsterdam.

M. LEMASSON assure que la demande des collectivités n'est pas d'élargir le couvre-feu mais d'expertiser les typologies d'aéronefs utilisées lors des heures de début de nuit. Il rappelle qu'il existait deux options pour le couvre-feu avec les conséquences associées lors de l'étude d'impact d'approche équilibrée (EIAE), une étude socioéconomique a donc déjà eu lieu.

M. RIGOULET-ROZE rejoint l'idée selon laquelle les prescriptions de l'arrêté ont vocation à être suivies. Une évaluation a effectivement eu lieu *ex-ante* lors de l'EIAE mais l'idée ici est d'opérer le même type de démarche méthodologique *ex-post*, ce qui est beaucoup plus compliqué puisqu'il s'agit de s'appuyer sur des résultats concrets et objectivables et non plus sur de simples hypothèses.

M. LEMASSON pointe l'importance de travailler sur les mêmes bases pour pouvoir expliquer les écarts.

M. RIGOULET-ROZE rappelle qu'une réunion est prévue en janvier sur le sujet, l'idée étant de pouvoir objectiver y compris des éléments qui n'auraient pas été intégrés initialement.

Mme IMPÉRIALE soulève le caractère inédit de la démarche d'évaluation des effets du couvre-feu. Elle rappelle que les riverains ont encore le sentiment d'un déni de démocratie puisqu'il n'a pas été tenu compte des résultats du référendum sur NDDL. C'est la raison pour laquelle cette évaluation va dans le sens du respect des institutions et des habitants.

Mme LAERNOES considère qu'il est essentiel que les éléments de l'étude soient partagés. Elle estime que cette étude socioéconomique revêt un caractère extrêmement politique, sachant que les chiffres sur les retombées économiques de telle ou telle restriction ont été utilisés sur la base d'études dont la pertinence n'a jamais été démontrée ou posée. Il ne s'agit pas là d'un débat technique mais d'un débat avec une implication politique, les critères pouvant eux-mêmes être de nature à orienter les discussions.

Mme LAERNOES rappelle que lorsqu'elle était vice-présidente à Nantes Métropole, des discussions avaient eu lieu avec les compagnies sur des restrictions possibles et sur la mise en place de ce couvre-feu.

Elle souligne que l'État aurait parfaitement pu contraindre davantage les compagnies aériennes de sorte que les engagements qu'elles consentent de manière volontaire ne sont pas si extraordinaires que cela. Les compagnies savent très bien qu'elles doivent fournir des efforts pour éviter que l'exaspération monte encore plus fortement parmi les riverains.

M. RIGOULET-ROZE se défend d'avoir indiqué que les compagnies auraient consenti à des efforts « extraordinaires ». Il souligne que le cahier des charges de l'évaluation socioéconomique revêt une dimension essentiellement technique et non pas politique, la trame étant simplement mise en dialogue et en débat, y compris avec les élus. Un débat politique peut avoir lieu parallèlement mais il pourra au moins s'appuyer sur des éléments objectivés et documentés. Il répète que la démarche est allée beaucoup plus loin que le droit l'y obligeait en associant les collectivités.

Mme HAUDEBOURG rappelle que les garantes se tiennent à disposition pour attester de la rigueur et de la transparence de l'étude socioéconomique, laquelle constitue évidemment un sujet extrêmement sensible pour tout le monde. Elle ajoute que le dispositif d'études et de discussions autour de l'aéroport se densifie au fil des années.

M. MERCENIER confirme que le rôle des autorités est d'objectiver les faits, charge au ministre de décider par la suite. Plutôt que d'opposer les uns aux autres autour de la table, l'idée est davantage de les rassembler en essayant de trouver un compromis acceptable.

M. HYBERT rappelle que des critères objectifs existent quant à l'impact économique d'un aéroport. Il assure que les acteurs économiques sont aussi à disposition pour aider à construire cette méthodologie. Il salue les efforts consentis par les entreprises pour s'adapter sur les questions de mobilités. Il remercie également Monsieur le préfet pour la clarification concernant les horaires du couvre-feu, surtout dans un contexte économique particulièrement compliqué.

M. MERCENIER confirme qu'il est prévu un tour de table avec les différents acteurs, dont les compagnies aériennes.

3. Bilan actualisé du couvre-feu

M. MERCENIER indique que l'année se termine avec trois vols de nuit par semaine contre 4,2 en 2024 et 6,8 en 2023. Le nombre de PV est en nette régression et tous les arriérés ont été purgés avec un total d'amendes dépassant le million d'euros. Pour les dernières sanctions prises par l'ACNUSA, le taux plafond de 40 000 euros a été appliqué, l'ACNUSA considérant les compagnies comme des récidivistes. Ces 40 000 euros doivent être mis au regard des 1 000 euros de bénéfice moyen que les compagnies réalisent par vol, c'est-à-dire que ces amendes revêtent un caractère très dissuasif.

Le mois de juin ayant connu une dégradation, la DSAC Ouest a immédiatement alerté les compagnies concernées pour leur demander des explications. Les acteurs ont été très réactifs pour répondre, sachant que beaucoup de ces retards étaient liés à des soucis sur Nice et Marseille.

M. LEMASSON revient sur la tolérance des 5 mins et les propos du président de l'ACNUSA qui voulait se saisir du sujet. M. LEMASSON note d'ailleurs que l'ensemble des vols dans la tolérance représente 18 % des vols qui ne sont pas analysés et encore moins sanctionnés.

M. RIGOULET-ROZE confirme que le président de l'ACNUSA a bien indiqué que la question était prise en compte.

4. Trajectoire RNP-AR 21

M. DESCHAMPS rappelle que ces éléments ont été présentés en CCE le 14 mai 2025 et qu'un avis favorable a été rendu par l'ACNUSA en séance plénière le 7 juillet 2025.

L'approbation par l'autorité de sécurité est attendue pour la fin de l'année pour une mise en œuvre opérationnelle en avril 2026 avec le décalage de seuil de 100 mètres. Une période transitoire de cinq ans permettra aux compagnies aériennes de pouvoir continuer à voler avec la trajectoire actuelle, cette nouvelle trajectoire nécessitant un équipement des avions et une formation des pilotes.

Monsieur RIGOULET-ROZE quitte la séance

5. Révision du PEB

M. AIRAUD annonce que la procédure de révision a été engagée en mars 2025. Le préfet a souhaité activer une concertation préalable, néanmoins facultative, qui a été réalisée de juin à septembre. Un cadrage préalable de l'autorité environnementale a également été sollicité et publié au cours du mois d'octobre 2025.

Le PEB actuellement en vigueur date de septembre 2004 et un porter à connaissance a été réalisé en octobre 2021 pour mettre notamment à jour la cartographie des différentes zones. Des évolutions ont eu lieu depuis sur le trafic aérien et sur la nature de la flotte ainsi que sur l'aménagement de l'aéroport, d'où cette révision. Par exemple, le porter à connaissance mentionnait un allongement de la piste qui n'aura finalement pas lieu.

La procédure a commencé par une concertation préalable sous l'égide de la CNDP qui s'est déroulée sur trois mois et qui a permis de recueillir 168 contributions à la fois sur le site internet et lors des permanences.

Un bilan a été publié le 22 octobre par la CNDP. Il comprend une douzaine de recommandations à laquelle la préfecture doit désormais répondre et qui sera intégré dans son propre bilan.

La préfecture retient principalement de la concertation les points suivants. L'opportunité de réviser le PEB fait consensus. Beaucoup de questions ont porté sur les hypothèses, sur les indicateurs utilisés et sur la méthode de modélisation. Il s'agit également de clarifier le rôle du PEB par rapport aux autres outils de planification urbaine et de gestion du bruit. D'autres expressions ont porté sur des thématiques annexes au PEB.

En réponse aux 12 recommandations, la préfecture s'engage à poursuivre la concertation continue en lien avec le projet de réaménagement. Afin de maintenir le dialogue jusqu'à l'enquête publique, la préfecture s'engage en lien avec la DGAC à remettre à jour le site internet, à mettre en place des temps d'échanges spécifiques avec les collectivités et les associations et à mettre en œuvre des forums d'informations à l'issue des élections. Il s'agira également de poursuivre l'effort de pédagogie, d'améliorer la présentation des hypothèses (notamment sur les prévisions de trafic), de retravailler ces dernières et de réaliser différents tests de sensibilité et des cartographies supplémentaires. Enfin, un travail a déjà été engagé avec les collectivités sur les modalités d'instruction des actes d'urbanisme.

En termes de calendrier, une commission consultative de l'environnement la semaine dernière a permis de valider les limites des zones B et C en retenant les limites les plus protectrices, à savoir 62 décibels pour la zone B et 55 décibels pour la zone C. Les études de projet et de l'évaluation environnementale sont prévues pour le premier semestre 2026 en y associant les parties-prenantes. La présentation du projet de PEB et de son rapport environnemental en CCE aurait lieu au début de l'été pour un recueil des avis (collectivités puis CCE, ACNUSA et enfin MRAE) au deuxième semestre 2026. L'ensemble devrait conduire à une enquête publique au 1^{er} trimestre 2027 avec pour aboutir à une approbation du PEB révisé au deuxième trimestre 2027.

M. AFFILE s'étonne que l'enquête publique intervienne si tardivement.

M. AIRAUD explique qu'il faut deux mois pour le recueil de l'avis des collectivités puis deux autres mois pour celui de la CCE et enfin deux mois pour l'ACNUSA. Il y a également l'avis de l'autorité environnementale à recueillir qui dispose d'un délai de trois mois mais cette demande d'avis sera parallélisée pour gagner du temps. A l'issue de ce processus de concertation, l'enquête publique pourra avoir lieu. Celle-ci dure un mois avec quinze jours d'information préalable. Il assure que le travail avec les enquêteurs aura lieu dès 2026 de façon à anticiper la démarche.

M. AFFILE demande si l'avant-projet de PEB pourra être diffusé en amont, notamment pour ajuster les différents documents d'urbanisme.

M. BATARD confirme qu'il a été acté en groupe de travail de proposer au préfet une application anticipée des dispositions.

M. LEMASSON rappelle que l'avant-projet met « sous cloche » le bourg de la commune de Saint-Aignan de Grand Lieu qui se retrouverait intégralement en zone B. Il souhaite donc savoir à quel moment les services vont répondre aux demandes et aux questionnements des différents acteurs.

M. AIRAUD explique qu'il est envisagé à ce stade de revenir vers les communes début mars, au vu du travail de mise à jour nécessaire.

Avant de passer au point suivant de l'ordre du jour, Mme YANI assure que les réponses aux recommandations des garantes dans le cadre de la concertation seront apportées et publiées d'ici la fin de semaine prochaine, donc bien avant le délai requis des 2 mois post-bilan CNDP.

6. Avancement travaux sur la plateforme

M. AIRAUD rappelle que 40 millions d'euros sont investis par le concessionnaire actuel sur la période 2024/2027 pour répondre aux enjeux environnementaux, de sûreté et d'accessibilité. Les trois chantiers emblématiques sont l'électrification en cours des postes avions et des engins de piste, la mise en conformité avec la loi sur l'eau avec notamment la création d'un bassin pour traiter les rejets de sels de déverglaçage, et enfin l'amélioration de la liaison entre les halls 3 et 4.

M. MERCENIER confirme que les travaux doivent être terminés en 2027 avant la bascule vers le nouveau concessionnaire.

M. LAERNOES s'étonne que l'État ait autant tardé pour demander la mise en conformité avec la loi sur l'eau.

M. BATARD confirme qu'un processus de régularisation est en cours et souligne que les travaux en cours aboutiront à ce qui a été prévu et autorisé.

M. JURDY évoque le confinement et le changement de solution technique pour expliquer ce délai entre l'arrêté de régularisation de 2019 et la réalisation des travaux. Il précise que le concessionnaire a trouvé une solution beaucoup plus compacte au travers d'une station de traitement certes plus chère mais qui prend beaucoup moins de place et qui impactera donc beaucoup moins les milieux.

M. AFFILE observe que la DDTM est habituellement plus réactive quant au respect des obligations réglementaires vis-à-vis des collectivités.

M. LEMASSON rappelle que la commune de Saint-Aignan de Grand Lieu a retiré le recours déposé contre l'arrêté préfectoral après avoir perdu en première instance. Il persiste pourtant à considérer que tous les bassins versants de la piste ne sont pas traités, notamment pour les gommages résiduelles à l'atterrissage et au freinage. Il regrette que le dossier traite les aspects qualitatifs mais non pas les quantités rejetées. Il existe donc encore des sujets sur lesquels travailler et la commune restera attentive quant aux solutions mises en œuvre dans le cadre des futurs réaménagements ou extensions.

M. MERCENIER confirme que le nouveau concessionnaire reprendra la suite des travaux engagés par AGO.

7. Etude santé

Mme GLOAGUEN indique que les résultats de l'étude menée sur les différents indicateurs ont été présentés au comité de suivi de septembre puis début décembre. L'étude a pris en compte différents indicateurs à la fois à l'échelle communale mais aussi à l'échelle infracommunale. Le comité de suivi a demandé la mise en place d'un suivi dans le temps de quelques-uns de ces indicateurs, ce point sera porté à la validation du comité de pilotage.

La poursuite de l'étude consisterait en la réalisation d'une enquête de santé perçue. Celle-ci a pour objectif d'interroger directement les habitants via un questionnaire sur l'impact ressenti sur leur santé et leur quotidien. Afin d'analyser la faisabilité de cette étude, des entretiens préparatoires étaient prévus auprès de différents groupes (habitants, enseignants, professionnels de santé). Seul le groupe des habitants a finalement pu être constitué faute de volontaires parmi les autres panels. On examinera l'intérêt de réitérer un nouvel appel à candidatures en 2026. L'observatoire régional de la santé, en charge de l'étude a également travaillé avec la CPAM concernant la mise à disposition de données personnelles afin de réaliser l'enquête. Les discussions sont plutôt fructueuses à ce jour et permettent ainsi d'envisager la mise en place de cette enquête en santé perçue.

La validation du lancement de cette enquête sera portée au vote lors du comité de pilotage du 16 décembre prochain. Le rapport final de cette première étude sera disponible à la fin du premier trimestre 2026, date à laquelle est également attendue la méthodologie pour l'enquête de santé perçue.

Mme YANI demande si l'absence d'entretiens préalables est de nature à retarder la démarche.

Mme GLOAGUEN explique qu'il ne s'agit pas d'un prérequis incontournable.

Mme YANI souligne qu'il s'agit là d'une démarche inédite.

8. Accompagnement territorial

Mme CHANUT indique que 20 biens délaissés ont été acquis à date par le fonds de compensation Nantes Atlantique (dont seize à Saint-Aignan de Grand Lieu et quatre à Bouguenais), auxquels s'ajoutent six demandes d'acquisition dont l'instruction est en cours. Le dispositif principal de remplacement prend fin au 21 avril prochain et treize de ces biens se trouvent aujourd'hui sans réelle perspective de réemploi. Il est donc prévu d'organiser un nouveau GT en janvier pour définir une méthodologie permettant de favoriser le réemploi des biens acquis.

Sur les vingt biens acquis, à date, quatre ont été vendus, deux sont sous compromis, deux vont être cédés aux collectivités, un a été démoli à Saint-Aignan de Grand Lieu et un sera prochainement démoli à Bouguenais.

M. LEMASSON remercie les services de la préfecture qui accompagnent la commune sur ces sujets complexes. Il rappelle qu'il y avait 32 biens concernés pour Saint-Aignan de Grand Lieu et qu'il en reste encore 22 aujourd'hui qui n'ont pas été acquis. Les collectivités ne pourront pas être seules à trouver des usages et les appels à projets n'attirent aujourd'hui pas grand monde. Il faudrait donc que d'autres candidatures se manifestent, par exemple pour des commerces ou pour des structures propres à l'économie sociale et solidaire.

Mme YANI prend bien en note la remarque.

9. Perspectives calendaires

M. MERCENIER annonce les prochaines étapes à venir, à savoir la tenue du comité de pilotage étude santé le 16 décembre, le comité de suivi des vols de nuit le 27 janvier. Il précise que le prochain comité Aéroport a été fixé au 29 mai avec un groupe contact le 11 février.

Mme CASTRO demande s'il est prévu un nouvel exercice de sécurité sur l'aéroport. Elle souhaite également savoir si des mesures sont à l'étude sur le risque d'intrusion de drones.

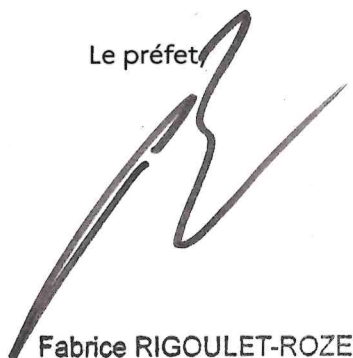
Mme YANI propose d'évoquer plutôt cette question en CCE où des représentants de l'aéroport sont présents.

M. AFFILE s'enquiert de la réglementation en la matière.

M. HERFELD explique que la question des drones est un sujet complexe traité au niveau national par le Secrétariat Général de la Défense et de la Sécurité Nationale (SGDSN). En cas de survol d'un aéroport, la procédure standard consiste à interrompre le trafic aérien pendant que la gendarmerie des transports aériens tente d'identifier les opérateurs pour les traduire en justice. Une menace de nature militaire relèverait du commandement de la défense aérienne. Il précise que la neutralisation d'un drone par destruction est une option complexe en raison des risques liés à la chute de débris et des implications juridiques liées à la destruction d'un bien d'autrui. La stratégie actuelle privilégie donc l'identification et la judiciarisation des auteurs.

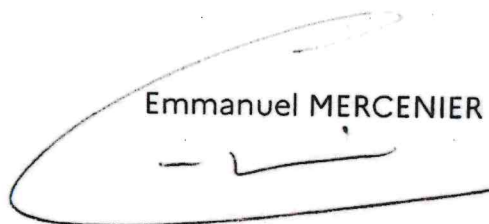
La séance est levée à 12 heures 05.

Le préfet,



Fabrice RIGOULET-ROZE

Le délégué ministériel,



Emmanuel MERCENIER