



**PRÉFET
DE LA LOIRE-
ATLANTIQUE**

*Liberté
Égalité
Fraternité*

**Direction de la coordination
des politiques publiques
et de l'appui territorial**

**COMMISSION CONSULTATIVE DE L'ENVIRONNEMENT
DE L'AÉROPORT DE NANTES ATLANTIQUE
COMITE PERMANENT**

Réunion du 14 février 2024

Compte-rendu

Le comité permanent de la commission consultative de l'environnement de l'aéroport de Nantes-Atlantique s'est réuni le 14 février 2024 sous la présidence de M. OTHEGUY, secrétaire général de la préfecture de la Loire-Atlantique.

Les participants sont :

Collège 1 : Au titre des professions aéronautiques : (7)

- M. Romain SCHULZ, FNAM *suppléant*
- M. Olivier MERDRIGNAC, Volotea, avec le mandat de M. LENORMAND
- M. Xavier LORTAT-JACOB, AGO
- Mme Aurélie RIFFLART, AGO, *suppléante*
- M. Hervé BIDET, AGO, avec le mandat de M. OTTEN

Collège 2 : Au titre des représentants des collectivités territoriales : (7)

- M. Bertrand AFFILÉ, Nantes Métropole
- M. Tristan RIOM, Nantes Métropole, *suppléant*
- M. Jean-Claude LEMASSON, maire de Saint-Aignan de Grand Lieu, avec le mandat de M. HERVOCHON
- Mme Sandra IMPERIALE, maire de Bouguenais et M. Thomas QUERO *suppléant*
- M. Jacques PINEAU, conseiller municipal de Rezé
- M. Yannick FETIVEAU, maire de Pont-Saint-Martin et M. Johann BOBLIN *suppléant*

Collège 3 : Au titre des représentants des associations : (2)

- M. Gérard LEFEVRE, Association contre le survol de l'agglomération nantaise et M. Dominique BOSCHET *suppléant*
- M. Jean-Marie RAVIER, Atelier Citoyen

Liste des autres participants : (8)

- M. Nicolas JURDY, DDTM44
- M. Emmanuel SIEBERT, DSAC/Ouest
- Mme Béatrice LEBLOND, SNA/Ouest
- Mme Anne PODEVIN, AGO

- Mme Sandrine EICHENBERGER, Nantes Métropole, cheffe de projet
- Mme Jocelyne BERTHO, conseil départemental
- Mme Mary SOYER, mairie de Saint-Aignan de Grand Lieu
- Mme Claire GUIU et Mme Marie-Agnès TUR, mairie de Rezé.

M. OTHEGUY vérifie le quorum¹ et ouvre la séance à 10 heures 12.

M. OTHEGUY souhaite la bienvenue aux participants et s'enquiert en préambule de demandes de prise de parole. Il donne ensuite lecture des points inscrits à l'ordre du jour.

1. Bilan 2023 des mesures de bruit autour de l'aéroport et propositions d'évolution du réseau de mesure

M. BIDET se réjouit de présenter le travail qui a été mené de concert avec Nantes Métropole, la DGAC et la préfecture, lequel a abouti à 17 points de mesure de bruit.

Le document de référence est vidéoprojeté et commenté.

Mme PODEVIN indique en premier lieu que Maestro, le système de mesure de bruit en place, répond à des critères objectifs. Il s'appuie notamment sur la norme iso 20906 et sur des documents nationaux de l'ACNUSA, relatifs à l'élaboration des systèmes de mesure de bruit dans les aéroports.

S'agissant de la norme, il existe une nécessité d'émergence du bruit aéronautique, de 15 décibels, par rapport au bruit ambiant, de sorte que la corrélation entre le bruit et les vols soit bien établie. L'utilisation de stations fixes ou mobiles est préconisée, selon la densité de la population survolée et le nombre de survols sur le site.

Les sites sélectionnés correspondent à ceux se situant sous les principaux flux de trajectoire. Les différents flux – arrivées 21 et 03 et départ 21 – ont notamment été étudiés. Le travail a en outre consisté à étudier le nombre de survols et la population survolée, ainsi que la distance de la station par rapport à l'aéroport et l'altitude de survol des points de mesure. Il s'est également agi de déterminer si un site est urbain ou rural, de façon à positionner par la suite la station et à enregistrer les mesures de bruit les plus adéquates possible.

À propos de la méthodologie de l'étude, le travail s'est fondé sur les journées caractéristiques qui sont chaque année éditées par l'aviation civile, celles en l'occurrence de 2022. Elles donnent la répartition des flux entre les différentes procédures – en QFU 21 ou en QFU 03.

Les acteurs à l'origine de cette étude ont par ailleurs travaillé à partir de l'outil de calcul disponible sur le site Internet de la DSN, lequel permet d'estimer le bruit théorique d'un avion en fonction du type de l'appareil et de sa distance par rapport aux pistes de l'aéroport.

En parallèle, l'échelle de bruit a permis au groupe de travail de qualifier le niveau de bruit des appareils, en fonction de leur distance avec l'aéroport. Le document de présentation donne l'exemple de 62 décibels, qui correspondent au niveau de bruit d'une conversation animée.

Enfin, les acteurs de ce travail se sont appuyés sur le système de mesure de bruit. Celui-ci dispose d'un module qui permet de positionner une station virtuelle et d'estimer le bruit théorique que générerait un avion en fonction du type d'appareil et de son altitude au-dessus d'un site donné. Le module repose sur les données les fiches fournies par les constructeurs des différents appareils et de leurs autorisations. Ces fiches indiquent un bruit théorique, en fonction de la puissance du moteur de l'avion.

Un rappel des valeurs annuelles enregistrées sur les stations fixes existantes est du reste fourni sur le document à l'étude. La valeur moyenne relevée en 2023 à Saint-Aignan de Grand Lieu s'affiche par

¹ Le quorum est atteint lorsque la moitié au moins des membres composant la commission sont présents, y compris les membres prenant part aux débats au moyen d'une conférence téléphonique ou audiovisuelle, ou ayant donné mandat. Lorsque le quorum n'est pas atteint, la commission délibère valablement sans condition de quorum après une nouvelle convocation, au plus tôt dans un délai 10 jours, portant sur le même ordre du jour et spécifiant qu'aucun quorum ne sera exigé.

exemple à 81,6 décibels ; celle du Jardin des Plantes, à 72,9 décibels ; celle de Rezé-Classerie, à 69,2 décibels ; celle du centre Marcet de Bouguenais, à 77,8 décibels ; celle de l'école d'architecture de Nantes, à 75,9 décibels.

L'objectif des recherches qui ont été menées, quant à la recherche de positionnement des stations de mesure de bruit, a consisté à mettre en place 17 points de mesure – dont les cinq stations fixes existantes font partie.

En premier lieu, le point « départ 03 » a été étudié, qui correspond aux décollages en direction du nord. Deux stations fixes permettent de mesurer le bruit dans ce sens, dont la première est positionnée au centre Marcet de Bouguenais et la seconde à Rezé-Classerie.

Quatre points de mesure ont en outre été positionnés autour du « départ 03 ». Le premier se situe aux Sorinières, à l'endroit qui concentre le principal flux de trajectoires ; le second, dans la zone industrielle de Cheviré ; le troisième, à Saint-Herblain ; le dernier, à Indre.

En ce qui concerne le site des Sorinières, une simulation de station virtuelle a été effectuée, au moyen de l'outil Maestro. Celle-ci a été positionnée sous les deux flux de trajectoire, avant que l'altitude des appareils décollant soit trop importante. Le point se situe à six kilomètres de l'aéroport et 74 % des vols en procédure de départ le survolent, entre 750 et 1 100 mètres en moyenne.

La simulation qui a été effectuée concernait un Airbus A320. Selon l'outil de la DSNA, le bruit estimé s'établit à 69 décibels, tandis que la station virtuelle qui a été mise en place a relevé un niveau de bruit de 72 décibels.

Néanmoins, le groupe n'a pas effectué de simulation sur la zone industrielle de Cheviré, dans la mesure où le site enregistre par définition un niveau de bruit élevé, en raison notamment de la présence du périphérique. De surcroît, la population qui y est survolée est faible.

Une étude a par ailleurs été menée sur la commune d'Indre, au moyen d'une autre station virtuelle. Le niveau de bruit d'un passage d'un appareil Airbus A319 a été estimé à 67 décibels.

Quant à la commune de Saint-Herblain, 4 % des trajectoires au départ en direction du nord survolent cette zone. La station virtuelle qui y a été positionnée a enregistré 66 décibels, pour le passage d'un appareil Airbus A319.

Par conséquent, le groupe qui a travaillé à cette étude préconise, pour la procédure liée au « départ 03 », de positionner une station fixe à la limite entre la commune des Sorinières et celle de Pont-Saint-Martin. La localisation optimale de la station de mesure de bruit reste néanmoins à déterminer. Le groupe propose en outre de mener des campagnes régulières, au moyen de stations mobiles qui seraient positionnées sur les communes de Saint-Herblain et d'Indre.

S'agissant des procédures dites de « départ 21 » – concernant les départs en direction du sud –, les acteurs qui ont mené l'étude ont identifié trois sites potentiels, à savoir à La Chevrolière, à Bouaye et à Saint-Mars-de-Coutais. La station fixe de Saint-Aignan de Grand Lieu mesure en outre le niveau de bruit des appareils au départ.

La station virtuelle qui a été positionnée sur la commune de La Chevrolière se situe à environ sept kilomètres de l'aéroport. 72 % des vols en procédure de départ survolent cette commune, avec en moyenne entre 750 et 1 100 mètres d'altitude. La station virtuelle – utilisant l'outil Maestro – a permis d'obtenir un bruit théorique de 71 décibels, alors qu'il était estimé à 69 décibels par l'outil de la DSNA.

Par ailleurs, 15 % des appareils au départ vers le sud survolent la commune de Saint-Mars-de-Coutais. La station virtuelle qui y a été positionnée estime leur niveau de bruit à 66 décibels.

13 % des avions au départ vers le sud survolent la commune de Bouaye. Le survol d'un Boeing 737 émettrait 66 décibels au-dessus de cette zone.

Au regard de ces résultats, le groupe qui a mené l'étude préconise d'installer une station fixe sur la commune de La Chevrolière et de conduire des campagnes régulières sur les communes de Bouaye et de Saint-Mars-de-Coutais, au moyen de stations mobiles.

Concernant la procédure « arrivée 21 » – consistant dans le survol de Nantes –, un point a été étudié, qui se situe sur la commune de Mauves-sur-Loire. En outre, trois stations se situant à proximité de l'aéroport ont été positionnées, en vue d'y surveiller le niveau de bruit. Ces stations se trouvent au niveau du centre Marcet de Bouguenais, de l'école d'architecture de l'Île de Nantes et du Jardin des Plantes. Sur le même axe, deux sites ont également été étudiés, qui se situent respectivement dans les environs de La Bottière et à Sainte-Luce-sur-Loire.

La simulation qui a été réalisée au niveau de Mauves-sur-Loire se situe à 25 kilomètres de l'aéroport. Les avions survolent le point à environ 1 400 mètres d'altitude. Le bruit a été estimé à 60 décibels avec l'outil de la DSNA, tandis que la station virtuelle utilisant l'outil Maestro l'a estimé à 61 décibels, dans le cas d'un Airbus A319. Le bruit théorique y est moindre que celui qui est estimé au niveau des lieux suivants.

La station qui a été positionnée à Sainte-Luce-sur-Loire se situe quant à elle à 13 kilomètres de l'aéroport. Pour rappel, la totalité des trajectoires à l'arrivée survole ce point. L'altitude moyenne des avions le survolant s'établit à 800 mètres. L'outil de la DSNA estime le bruit des appareils à 72 décibels ;

L'outil Maestro qui a servi à mener la présente étude l'estime à 68 décibels.

Le site de La Bottière est plus proche de l'aéroport. Les avions le survolent lors de leur descente à environ 600 mètres d'altitude. Le niveau de bruit a été estimé à 72 décibels par l'outil de la DSNA et à 71 décibels par la station virtuelle qui y a été installée.

Le groupe qui a mené la présente étude préconise, pour cet axe « arrivée 21 », d'installer une station fixe au niveau de La Bottière et de mener des campagnes régulières sur la commune de Sainte-Luce-sur-Loire.

Quant à la procédure liée à l'« arrivée 03 », correspondant aux arrivées à l'aéroport par le sud, une station proche de l'aéroport installée sur la commune de Saint-Aignan de Grand Lieu mesure le bruit des avions. Des relevés ont également été effectués de l'autre côté du lac, au niveau de la commune de La Marne. Ceux-ci estiment le bruit théorique des avions à 64 décibels, sachant que le centre de la commune n'est pas directement survolé.

Les acteurs ayant conduit l'étude proposent de mener des campagnes régulières sur la commune de La Marne, au moyen de la station mobile.

En synthèse, le groupe propose de travailler et de réaliser des études, en vue de mettre en place des stations fixes à La Bottière, les Sorinières et La Chevrolière et d'effectuer des campagnes régulières au moyen d'une station mobile, d'une part sur les autres communes se situant à proximité de l'aéroport – Bouguenais, Rezé, Pont-Saint-Martin ; d'autre part, sur les communes plus éloignées de l'aéroport, à savoir Bouaye, Saint-Herblain, La Marne et Sainte-Luce-sur-Loire.

Autrement, il ressort que la station mobile n'a été utilisée que pendant deux mois, au cours de l'année 2023. L'objectif consisterait à en accroître l'utilisation.

S'agissant des campagnes régulières de la station mobile, la station fixe existante à Rezé mesure le bruit, à l'endroit concerné par les réclamations des riverains de la commune et là où le bruit est le plus élevé. En revanche, d'autres campagnes effectuées à l'aide de la station mobile pourraient être envisagées, sur différents sites qui restent à identifier, en fonction des foyers de réclamations et de demandes.

Pour rappel, cinq stations fixes sont à ce jour positionnées. Elles figurent en bleu sur la carte du document à l'étude. L'objectif consisterait à mettre en place des stations fixes au niveau des points figurant en vert sur la carte – à La Bottière et sur les communes des Sorinières et de La Chevrolière – et à lancer un programme de campagnes régulières de la station mobile sur l'ensemble des autres sites.

Le document à l'étude comprend en outre un tableau indiquant le nombre de stations fixes sur les principaux aéroports. Celui de Nantes en comprend cinq, mais l'objectif consisterait à passer à huit stations fixes.

Le coût d'une station fixe – comprenant la fourniture du matériel, l'installation et l'homologation – s'élevé à 35 000 euros la première année. La maintenance annuelle coûte par la suite 6 000 euros.

L'aéroport de Nantes dispose à ce jour d'une unique station mobile. En fonction de son utilisation, il pourrait être envisagé d'en louer davantage, de sorte à effectuer des mesures sur d'autres sites.

Quant au planning prévisionnel de l'étude, le groupe envisage d'identifier des emplacements fixes qui accueilleraient les futures stations, à compter de mars prochain. Des campagnes menées à l'aide de la station mobile seraient dans le même temps lancées. Le travail d'identification des emplacements fixes sera effectué au moyen de la station mobile, sachant que le rapport qui sera produit servira de base au recueil de l'avis de la CCE et par la suite à la sollicitation de l'avis de l'ACNUSA – lequel s'avère nécessaire en vue de la mise en place de stations fixes.

M. FETIVEAU remercie en premier lieu Mme PODEVIN de son exposé. Il la remercie en outre d'avoir associé la commune des Sorinières avec celle de Pont-Saint-Martin, dans la mesure où trois mesures de bruit y ont été effectuées, en 2019, 2020 et 2023. Celles-ci ont révélé l'existence d'un sujet, au-dessus du village du Champ Siôme. Les mesures ont atteint 72 et 73 décibels, de façon régulière.

En août 2022, les communes ont subi 37 % de passage des avions, au niveau du virage nord. Pour autant, le groupe chargé de la présente étude souhaite installer une station sur la commune des Sorinières, plutôt que sur celle de Pont-Saint-Martin. Or il semble que depuis plusieurs années, les avions survolent de moins en moins le périphérique et les Sorinières et de plus en plus la commune de Pont-Saint-Martin et notamment le village du Champ Siôme, ce qu'attestent les mesures de bruit qui ont été réalisées les années précédentes.

M. FETIVEAU souhaite par conséquent que la station fixe soit installée au niveau de la commune de Pont-Saint-Martin, sachant qu'il a demandé à trois reprises que des mesures de bruit y soient réalisées, contrairement à la maire des Sorinières.

M. BOBLIN indique qu'avant la tenue de la présente séance du comité permanent de la CCE, une réunion du groupe de contact s'est tenue avec les communes de Nantes Métropole. Grand Lieu Communauté avait souhaité y être conviée et M. BOBLIN déplore que cette demande n'ait pas été prise en compte.

Or les mesures qui ont été effectuées révèlent que les communes de Pont-Saint-Martin et de Saint-Philbert de Grand Lieu sont véritablement impactées. M. BOBLIN réitère par conséquent sa demande que les deux communes intègrent le groupe contact, même si leur participation impliquerait de dépasser le périmètre administratif des EPCI.

En qualité de maire de La Chevrolière, M. BOBLIN se réjouit qu'une station fixe soit mise en place à proximité. Il attire néanmoins l'attention sur le calendrier qui a été présenté, celui-ci prévoyant une mise en place de l'équipement dans le courant 2024. En effet, l'ACNUSA devra au préalable rendre un avis sur ce projet. Entre-temps, le trafic aérien sera dense au printemps et à l'été. M. BOBLIN souhaite ainsi obtenir des garanties quant à la date de mise en œuvre des stations fixes.

Autrement, M. BOBLIN rappelle que la mairie de Saint-Philbert de Grand Lieu avait signalé que sa commune était survolée par des avions en passe d'atterrir. Il est prévu d'installer une station mobile sur la commune de La Marne. Or il conviendrait de la positionner également sur la commune de Saint-Philbert de Grand Lieu.

M. RIOM juge trompeuse l'échelle de bruit qui compare le bruit d'un avion au volume sonore d'une conversation animée, par exemple, dans la mesure où la distance par rapport à l'élément émettant le bruit n'est pas prise en considération. De plus, l'étude vise à quantifier la gêne occasionnée par le bruit, à savoir le niveau sonore qui empêche précisément de tenir une conversation. Aussi l'échelle de bruit devrait-elle se fonder sous le prisme de la gêne qu'occasionnent les différents niveaux sonores.

Par ailleurs, est-il envisagé de soumettre l'étude à une expertise indépendante, à l'instar de celles qui portent sur la qualité de l'air ?

Il conviendrait probablement d'installer des stations supplémentaires, non pas en dessous des trajectoires aériennes, mais à proximité. En effet, les études visent à attester les expertises qui ont mis en évidence des gênes liées au bruit. Il semble dans ce contexte nécessaire de pouvoir déterminer le

niveau de gêne sonore occasionnée, à quelques dizaines de mètres de l'emplacement exact de la trajectoire aérienne.

M. AFFILÉ suppose que les emplacements identifiés ne se situent pas exactement sous les trajectoires aériennes.

M. AFFILÉ estime en outre que si un avis technique se prononce en faveur du positionnement d'une station sur la commune des Sorinières, il s'avérerait intéressant de le suivre. Un échange entre les maires des Sorinières et de Pont-Saint-Martin pourrait permettre d'identifier un emplacement qui servirait à recueillir des données pertinentes pour les deux communes.

Par ailleurs, disposer de davantage de stations mobiles permettrait d'effectuer plus de mesures, en vue de répondre aux remontées des élus et des habitants, quant à des perceptions de bruit à niveau trop élevé. Installer une station fixe à Sainte-Luce-sur-Loire présenterait à cet égard un avantage considérable. Il conviendrait en somme de couvrir l'ensemble des communes concernées par des problèmes liés au bruit, dont celles qui n'étaient pas nécessairement ciblées à l'origine, mais qui sont a *fortiori* également impactées.

M. QUERO se réjouit de la proposition relative à La Bottière.

M. LEMASSON s'enquiert de l'objectif que présenterait l'installation de stations mobiles, sachant que l'existence de bruit est avérée, qui plus est sur la trajectoire des aéronefs. L'argument qui consiste à se conforter dans l'idée qu'elles sont de moins en moins bruyantes ou que leur passage est de plus en plus fréquent ne tient pas. Il faut objectiver ces données et répondre aux nombreuses questions des citoyens et riverains, à propos de l'efficacité et des limites du plan de gêne sonore (PGS). La multiplication des stations de mesure devrait permettre d'en objectiver le périmètre.

Les points de mesure devront du reste être positionnés de façon efficace, aux limites du périmètre du PGS, de sorte à apprécier l'efficacité de cette disposition.

M. OTHEGUY répond en premier lieu à propos du groupe contact que lors de sa venue, le ministre a annoncé la constitution d'un comité de l'aéroport et la refonte de la gouvernance. Le récent remaniement ministériel a empêché la tenue du comité de l'aéroport. Un délégué ministériel en charge des sujets à l'étude devrait être désigné prochainement.

Le comité de l'aéroport précisera les différentes émanations qui pourraient accompagner la gouvernance et le périmètre du groupe de contact. Les maires des communes directement exposées au bruit en font déjà partie et il incombera au comité de réfléchir à la question de son élargissement.

M. LORTAT-JACOB remercie les différentes équipes qui ont contribué à ce travail d'ampleur. À Pont-Saint-Martin, les équipes devront se réunir, en vue de positionner au mieux la station et d'en faire également bénéficier la commune des Sorinières.

Autrement, il rappelle que la station mobile existante est actuellement sous-exploitée. De plus, il serait aisé d'en louer davantage pour effectuer des mesures de façon simultanée. Enfin, les mesures permettront d'objectiver les perceptions et les remontées, comme le souhaite M. LEMASSON.

La CCE a besoin de ses membres, sachant que les *process* seront longs. Il s'agira en effet, dans l'ordre, de positionner les stations mobiles, de soumettre le projet à l'avis de la CCE, de la faire homologuer par une autorité indépendante.

M. FETIVEAU regrette de ne pas avoir été contacté dans le cadre de cette étude, sachant que trois mesures de bruit avaient été réalisées sur la commune de Pont-Saint-Martin. Les relations entre la mairie et celle des Sorinières sont par ailleurs excellentes. Néanmoins, une fois encore, 37,5 % des aéronefs ont survolé le Champ Siôme, en 2022, à la lisière de la commune des Sorinières. Il s'agit donc bien d'une problématique commune. Par le passé, les deux mairies s'étaient mobilisées conjointement, lorsqu'il avait été question d'identifier une alternative à la trajectoire des avions.

En revanche, évoquer le cas des Sorinières et non celui de Pont-Saint-Martin n'est pas recevable par les citoyens de la commune, sur le plan politique. La trajectoire a par ailleurs dévié vers l'est.

Il est par conséquent nécessaire d'objectiver les données relatives au survol des deux communes par les aéronefs. Le centre-ville est par ailleurs impacté plus tard que le Champ Siôme. Une réunion commune entre les deux mairies ne s'avérera utile que si des données objectives sont disponibles, ce qui implique de réaliser des mesures de bruit à des endroits différents.

M. BIDEET assure qu'il ne s'agissait aucunement de séparer les communes des Sorinières et de Pont-Saint-Martin. La zone se situant entre les deux communes a été étudiée de façon très précise. L'objectif des discussions triparties qui seront conduites consiste à identifier un endroit optimal, qu'il se situe officiellement à Pont-Saint-Martin ou aux Sorinières.

M. FETIVEAU fait valoir l'intérêt que présenterait l'affichage du nom des deux communes, dans le cadre du projet à l'étude.

M. BIDEET prend note de cette demande.

M. LEFÈVRE fait remarquer que les simulations ont porté sur un type d'appareils donné, alors qu'ils en existent d'autres, totalement différents. Il semblerait par conséquent pertinent de réaliser des simulations, selon le type d'aéronef qui survole le plus une zone donnée.

M. BIDEET explique que l'objectif consiste à mettre en place des stations mobiles, de sorte à s'assurer que les données théoriques qui ont été recueillies correspondent au niveau de bruit qui sera effectivement mesuré.

2. Démarche de connaissance de l'état de santé des populations riveraines, pour désignation de membres au comité de suivi de la démarche

M. OTHEGUY rappelle que l'examen relatif à ce point a été effectué à maintes reprises, en CCE et lors de la concertation. Il est prévu d'engager une démarche d'observation de la santé des riverains de l'aéroport de Nantes-Atlantique, laquelle serait confiée à l'observatoire régional de santé – un organisme indépendant.

Dans ce contexte, sera constituée une gouvernance *ad hoc*, qui serait composée d'un comité de suivi et de groupes de travail.

M. JURDY explique que le CP CCE désignerait un ou deux représentants par collège qui seraient associés au comité de pilotage de cette étude.

Par ailleurs, la DGAC continue d'échanger avec l'observatoire régional de la santé. Elle proposera de faire intervenir plusieurs de ses représentants, à la faveur de la prochaine réunion de la CCE, afin qu'ils présentent la démarche.

Néanmoins, il est proposé que les représentants qui siégeront au comité de suivi de ladite démarche soient désignés ce jour.

M. RAVIER rappelle avoir formalisé par écrit la candidature d'Atelier Citoyen.

M. LEMASSON considère que le périmètre des représentants pourrait être élargi aux différents collèges de la CCE, en plus des membres du CP CCE

M. OTHEGUY indique qu'un travail de désignation des représentants qui siégeront au comité de suivi devra être effectué.

M. LEMASSON rapporte avoir récemment pris connaissance du rapport numéro 4 des campagnes de mesure de particules ultrafines dans les environs de l'aéroport. Le document met en avant un certain nombre de dispositions, dont les conditions de réalisation de l'étude et des nouveaux emplacements des stations de mesure. Il confirme en outre les conclusions des rapports précédents : les

concentrations en particules ultrafines sont élevées entre 500 mètres et 3,5 kilomètres dans l'axe de la piste de l'aéroport.

M. OTHEGUY remercie M. LEMASSON de cette information.

3. GT PPBE 2025-29 : renouvellement du mandat du GT et point d'étape en vue de la prochaine réunion du GT le 28 février

M. JURDY signale que le mandat du groupe de travail n'a pas été formellement reconduit. Si la présente CCE ne s'y oppose pas, le groupe de travail se réunira prochainement et formulera des propositions, en vue de l'élaboration du PPBE 2025-2029.

Par ailleurs, un point d'étape du groupe de travail est prévu le 28 février prochain. Le 20 décembre dernier, le bilan du PPBE 2020-2024 a été effectué et il a été proposé à cette occasion de reconduire certaines actions et d'en abandonner d'autres, dans le cadre du PPBE quadriennal suivant. Un tableau issu des échanges qui se sont tenus le 20 décembre dernier a été communiqué la veille à la présente assemblée.

Le 28 février, des propositions de nouvelles actions seront étudiées.

M. LEMASSON juge cette démarche intéressante. Pour sa part, il travaille avec son équipe et compte formuler des propositions d'actions. Il souhaite pour ce faire disposer de suffisamment de temps.

La séance est levée à 11 heures 14.

Le Président,

Pascal OTHEGUY

