

Avis sur la décision du MAÎTRE
D'OUVRAGE

**Projet de
réaménagement de
l'aéroport de Nantes
Atlantique**

**Concertation préalable menée du 27 mai
2019 au 31 juillet 2019**

Bilan des garantes publié le 30 août 2019

Bilan de la DGAC publié le 28 octobre 2019

Brigitte Fargevieille

Sylvie Haudebourg

Le 27 novembre 2019

Les garantes ont rendu leur bilan à la présidente de la CNDP le 23 août 2019 pour publication le 30 août 2019 et présentation en plénière CNDP le 6 septembre 2019.

En retour, deux mois plus tard et en respectant les délais légaux, la DGAC, maître d'ouvrage du projet, a publié son bilan ainsi que le prévoit le code de l'environnement.

Les garantes rappellent que la présente analyse n'a pas vocation à juger de la pertinence technique ou économique de la décision prise par le maître d'ouvrage, mais à estimer en quoi elle tient compte de la concertation préalable et des échanges avec les parties prenantes.

L'ORGANISATION DU BILAN

Le bilan de la DGAC correspond à un document d'environ 150 pages, avec des annexes (méthodologie d'analyse des contributions, analyse des propositions alternatives des participants, gains d'altitude du projet retenu, trajectoires pour le projet retenu, courbes de bruit pour le projet retenu). Il est accompagné d'un « dossier de presse » synthétisant en moins de 30 pages les principaux éléments du bilan. Par ailleurs, des vidéos en animation 3D simulant les atterrissages à Nantes Atlantique après réaménagement et le discours du secrétaire d'Etat chargé des transports lors des annonces des décisions suite à la concertation ont été publiés sur le site internet du projet dans la partie bilan.

Sur la forme :

Le rapport est bien organisé, clair, facile à lire, et accessible à tous. Les illustrations sont nombreuses et facilitent la compréhension.

Sur le fond :

Dès le début du rapport et en introduction, le maître d'ouvrage rappelle la genèse du projet, qui résulte de la décision du Premier ministre du 18 janvier 2018, puis les éléments de réflexion et d'étude qui ont sous-tendu la saisine de la CNDP, en 2018.

Très rapidement, il dresse un compte rendu des éléments d'information fournis (dossier, cartes, affiches, courriers, tracts...), qui ont permis l'information des Nantais et des riverains de l'aéroport, en particulier sur un site internet dédié et déposés dans différentes collectivités territoriales. Il en présente un bilan quantitatif très précis avec les lieux de distribution.

Le bilan décrit le dispositif mis en place et les chiffres de la participation.

S'agissant des réunions, ateliers et rencontres, le bilan reprend chaque dispositif en mettant en exergue les questions émises par le public ou les participants. **Il y répond en toute honnêteté et de façon précise. Il en va de même des thématiques traitées en concertation.**

L'ANALYSE DES CONTRIBUTIONS

La DGAC a retenu une segmentation légèrement différente de celle du bilan des garantes, avec :

- Le panel de citoyens
- Les riverains de l'aéroport et les résidents du sud Loire
- Les résidents du nord Loire, des Pays de la Loire et du sud Bretagne, zone de chalandise de l'aéroport
- Les acteurs et les associations représentant la société civile
- Les acteurs et les corps intermédiaires du monde économique
- Les élus et les collectivités territoriales du Grand Ouest

Les garantes constatent que **l'analyse des contributions est fouillée et précise, avec la volonté d'être objectif** sur les échanges, et sur ce qui a fait dissensus et consensus, que ce soit entre les participants ou vis-à-vis de la DGAC, sur les thèmes de l'opportunité du projet, des solutions, variantes et alternatives proposées, de leurs impacts, etc.

La DGAC note explicitement, les critiques adressées à son encontre, et à l'encontre des pouvoirs publics et reconnaît, là aussi explicitement les difficultés liées à la problématique. Le bilan rend ainsi compte des questions, inquiétudes et propositions de façon très complète.

Les garantes considèrent donc que cette analyse a fait l'objet d'un travail de fond sérieux et exhaustif, complètement en phase avec leur propre bilan.

LES ENSEIGNEMENTS DE LA CONCERTATION ET LA DECISION DU MAITRE D'OUVRAGE

Les enseignements tirés par la DGAC de cette concertation sont cohérents avec les constats énoncés par les garantes dans leur bilan. Ils lui permettent de **justifier de façon parfaitement explicite les critères qui ont procédé au choix du projet retenu** : la minimisation du nombre de personnes survolées sans pour autant impacter de nouveaux habitants non concernés à ce jour, la libération de foncier sur Nantes et la limitation du foncier à acquérir pour un réaménagement.

Les garantes confirment que ces critères se sont en effet exprimés avec force durant la concertation.

La « décision du maître d'ouvrage » est présentée de façon très détaillée en 31 points qui couvrent l'ensemble des thématiques associées à la problématique, et dont certaines ont fait l'objet de préconisations précises des garantes : la stratégie, la protection des riverains, le couvre-feu, la réponse aux besoins de mobilité, la gouvernance et l'association des parties prenantes.

Les garantes rappellent que la concertation ne constitue pas un vote sur les différentes façons de répondre à une problématique et d'élaborer ou mener un projet.

Si la décision du maître d'ouvrage tient compte de plusieurs points qui ont fait l'objet d'un relatif consensus (une aérogare à un seul niveau de service, l'ampleur des compensations et mesures d'accompagnement, des signaux tarifaires en faveur d'avions moins polluants et bruyants, des indicateurs sur les nuisances sonores plus significatifs des gênes ressenties, ...), **elle est clairement le fruit d'arbitrages sur des sujets pour lesquels la concertation n'a pas permis de converger**, et en particulier : la configuration de la piste, l'ampleur du couvre-feu, la localisation de l'aérogare. Les garantes constatent que ces arbitrages sont motivés au regard de contraintes ou d'impacts présentés dans le bilan.

La prise en compte des recommandations des garantes par le maître d'ouvrage fait l'objet d'un chapitre particulier qui répond point par point aux 12 recommandations formulées, soit en renvoyant à la décision du maître d'ouvrage sur des points précis, soit en synthétisant des données explicatives (faisabilité des solutions alternatives proposées en concertation ou de questions soulevées à plusieurs reprises), soit en faisant état d'engagements pour la suite du projet et des opérations. C'est un véritable travail fouillé avec des solutions intéressantes mais dont certaines sont encore soumises à l'incertitude des autorisations de la sécurité aérienne pour leur mise en œuvre.

La DGAC a tenu compte de la demande de porter une attention particulière aux propositions faites par les parties prenantes, de façon proportionnée, eu égard aux délais très courts laissés par le code de l'environnement pour présenter une décision motivée.

EN SYNTHÈSE

En synthèse : les garantes soulignent de nombreux éléments très positifs dans le bilan de la DGAC ...

- Des éclairages sur des sujets techniques, opérationnels et réglementaires via les réponses (souvent fouillées) aux 35 grandes questions que la DGAC a identifiées
- Le pragmatisme du maître d'ouvrage, avec la recherche de mesures de diverses natures (structurantes, d'exploitation, etc.) par exemple pour limiter les nuisances,
 - o Le maintien de la trajectoire d'atterrissage face au sud sauf en cas de conditions météorologiques dégradées (atterrissage dans l'axe de la piste avec un ILS)
 - o Des seuils d'atterrissage décalés sur la partie Nord comme sur la partie Sud,

- La prise en compte des demandes des riverains : délaissement, aide exceptionnelle à l'insonorisation, aide à la revente en bordure de la zone de délaissement, accompagnement à la relocalisation d'équipement publics, etc.
- Des études sur les alternatives structurantes (mise en œuvre d'une piste transversale décalée au Nord Est, ou transfert sur le site de Cordemais ou dans la zone d'Ancenis).
 Quoique sommaires, du fait des délais très courts impartis, les garantes estiment que ces études fournissent des éléments d'analyse déterminants sur les possibilités de mise en œuvre de ces solutions. Elles notent par ailleurs que, s'agissant de la zone d'Ancenis comme zone d'accueil d'un nouvel aéroport, des avis politiques très réservés se sont exprimés après la concertation, en août, atténuant le soutien, déjà modéré, exprimé par quelques élus localement, à la fin de la concertation.
- Des réponses aux solutions de « décroissance », qui reprennent les explications données en concertation en les précisant.
- Des sujets connexes au réaménagement, comme l'accessibilité en transport, remis à leur juste place, avec le rappel de la responsabilité des collectivités.

... mais notent des sujets à éclairer :

- S'agissant des réponses aux préconisations des garantes, deux sujets n'apparaissent pas clairement :
 - o d'une part les modalités de prise en compte – ou pas – des recommandations de 2018 de l'OMS sur l'exposition au bruit à ne pas dépasser, citées régulièrement par les parties prenantes ainsi que l'implication des acteurs locaux ; bien que le maître d'ouvrage s'engage à étudier les sujets liés à la santé traités pendant la concertation et à mettre en place un observatoire et,
 - o d'autre part les modalités de travail avec toutes les compagnies aériennes opérant sur Nantes Atlantique,
- L'impact de la décision sur les coûts du projet n'est pas explicitement précisé, ce qui laisse à penser qu'il faudrait se référer aux coûts exposés dans le dossier de concertation. Les garantes constatent toutefois que le fonds de réserve, financé par les compagnies opérant à Nantes Atlantique, en vue de Notre-Dame-Des-Landes va servir au financement du réaménagement, ce qui correspond à la demande des contributeurs du secteur aérien,
- Quels sont les rôles respectifs de la DGAC et des concessionnaires – actuel et futur – dans le processus global d'élaboration et de réalisation du projet de réaménagement ? Une synthèse des informations contenues à plusieurs endroits dans le bilan serait souhaitable.
- En matière de concertation :

Quelles sont les actions prévues à court terme, associant ou pas les parties prenantes, et sur lesquelles le maître d'ouvrage aurait prévu de l'information ou des temps de concertation ?

Quelle est l'articulation de tous les comités existants et à venir décrits dans le bilan, et le partage des rôles entre eux ? Il est souhaitable de préciser leur déploiement et la représentation des parties prenantes (et en particulier des associations « historiques » et des collectifs citoyens dont certains se sont créés à l'occasion de la concertation préalable).

De façon plus générale, les modes de d'implication des publics (associations, collectifs, riverains) dans la durée sont à préciser, les dispositifs décrits s'adressant principalement, de l'avis des garantes, aux parties prenantes « institutionnelles ». **Les garantes rappellent au maître d'ouvrage que la concertation à venir doit « embarquer » tous les publics, selon des modalités adaptées.**



244 boulevard Saint-Germain
75007 Paris - France
T. +33 (0)1 44 49 85 50
contact@debatpublic.fr
www.debatpublic.fr