

Aéroport Nantes-Atlantique : grand flou autour du réaménagement et ras-le-bol des élus

Par Isabelle Jarjaille 15 juillet 2021

Des réunions annulées, des documents manquants, une procédure flottante, un sous-préfet disparu... La « gouvernance ouverte » promise par l'État en 2019 sur le réaménagement de Nantes-Atlantique s'est muée en un dialogue de sourds. Élus, riverains, associations et acteurs économiques dénoncent le manque de transparence sur l'avenir de l'aéroport nantais.



Avions au parking sur l'aéroport de Nantes-Atlantique. / Image : Google Earth

C'était promis, juré : « L'État s'engage pour une meilleure transparence et pour une gouvernance ouverte », pouvait-on lire le 28 octobre 2019, en gras, dans le dossier de presse présentant le projet de réaménagement de Nantes-Atlantique. Cette « gouvernance » devait trouver sa traduction dans la « comitologie » mise en place par la préfecture de Loire-Atlantique : comité de suivi des engagements, comité de pilotage stratégique, groupe contact, commission consultative environnement (CCE) et commission consultative d'aide aux riverains (CCAR), entre autres. Sauf que...

Sauf que « le comité de pilotage stratégique ne s'est jamais réuni, le comité de suivi des engagements ne s'est réuni qu'une fois, en octobre, et lorsque nous demandons où en est le dossier en réunion du groupe contact, nous n'avons pas de réponse ! », assure Jean-Claude Lemasson, maire de Saint-Aignan-de-Grand-Lieu.

« Beaucoup de réunions, dont il ne ressort pas grand-chose »

Un point de vue partagé par Hervé Neau, maire de Rezé : « Nous voulons être au cœur des décisions pour pouvoir informer la population. Cela prend du temps, mais ce temps est très mal employé : il y a beaucoup de réunions dont il ne ressort pas grand chose. » Claire Guiu, adjointe en charge de l'aménagement à Rezé abonde : « L'État s'était engagé sur une gouvernance ouverte, mais les modes

de faire ne sont pas à la hauteur » Évoquant notamment des réunions organisées dans la précipitation, avec des « supports d'information transmis à la dernière minute. »
Pourtant, le sujet est d'actualité et la transparence devrait être de mise : deux consultations publiques sont ouvertes depuis le 29 avril. **L'une sur le plan de prévention du bruit dans l'environnement (PPBE)** clôturée le 29 juin, et l'autre sur **les restrictions de vols entre minuit et 6 heures**, ouverte jusqu'au 29 juillet. A l'automne, une enquête publique démarrera sur la trajectoire de vol des avions. « Avec le ré-axage, prévu en 2022, les avions survoleront le centre de Nantes. Mais personne n'en parle, s'alarme Marc Barillère, pour le Collectif des citoyens exposés au trafic aérien (Coceta). C'est pour cela que nous menons une campagne de communication avec **la ligne rouge**. »



Entrée de l'aéroport de Nantes-Atlantique / Photo: Creative Commons (Kevin.B)

Quand c'est flou, c'est qu'il y a un loup ?

Prévention du bruit, couvre-feu, survol du centre-ville, allongement de la piste, il y a de quoi perdre le fil ! « Cela fait penser à un promoteur qui vend à la découpe. On organise des consultations par bribe, alors que tout est lié, s'agace Jacky Garreau, pour l'association "Nantes-Atlantique : Préservons l'humain". Le plan de prévention du bruit doit prendre en compte la trajectoire des avions ! L'information est distillée morceau par morceau, pour maintenir les citoyens dans le flou. »
Interrogée par Mediacités, la Direction générale de l'aviation civile (DGAC) indique que « l'approbation finale du dispositif de circulation aérienne sera initiée début 2022, à l'issue de l'enquête publique programmée à l'automne 2021 ». Les riverains auront donc été consultés sur le plan de prévention du bruit sans connaître précisément les zones qui seront survolées...
Et encore, s'il s'agissait là du seul paradoxe d'une concertation menée en dépit du bon sens... Un autre exemple ? Alors que la consultation sur les restrictions de nuit est en cours, l'Acnusa (Autorité de contrôle des nuisances autour des aéroports) n'a pas encore rendu son avis concernant Nantes-Atlantique. « On aurait dû avoir l'avis de l'Acnusa avant la consultation publique, estime Jacky Garreau. Cette manière de procéder ne va pas dans le sens du dialogue. »

Une médiation demandée au Premier ministre

D'autant que cette autorité a rendu récemment un avis sur le projet de restrictions des vols à l'aéroport de Bâle-Mulhouse et qu'elle estime que « la rédaction de l'arrêté et la procédure présentée ne permet pas de garantir aux collectivités et populations impactées une réelle maîtrise du nombre de vols. » Mais il faudra attendre pour connaître sa position concernant Nantes.

Et la liste ne s'arrête pas là. Les décrets concernant les aides à la revente et au délaissement, parus en avril, ont aussi **agacé les élus** : « Ils sont tombés alors que nous n'avons pas été consultés, nous n'avons même pas été prévenus ! », assure le maire de Saint-Aignan.

En outre, les élus estiment qu'ils sont beaucoup trop flous : « Nous n'avons aucun élément pour savoir qui est concerné, estime Hervé Neau. C'est une zone d'inconfort total. » Ce flou vient s'ajouter à des années de brouillard pour les communes : « Le Plan d'exposition au bruit est un outil d'urbanisme pour faire de la prévention, il doit être révisé tous les dix ans, explique Jean-Claude Lemasson. Ici, cela fait vingt ans qu'il doit être révisé ! Entre temps il y a eu des permis de construire sur des zones qui peuvent se retrouver en zone bruit demain et qui ne devraient pas être construites ». En 2018, la mairie de Saint-Aignan de Grand-Lieu avait déposé un recours contre l'État pour non établissement d'un plan d'exposition au bruit. En réponse, celui-ci s'était engagé à l'établir d'ici à... fin 2019.

Face à toutes ces inconnues, les collectivités (communes mais aussi métropole, département et région) demandent une médiation au Premier ministre pour discuter du périmètre et des critères des dispositifs. En cas de non-réponse, les élus menacent l'État d'aller au contentieux, expliquent-ils dans un communiqué paru le 16 juin.



Débarquement d'un vol sur le tarmac de l'aéroport de Nantes-Atlantique. / Photo : Creative Commons - Kevin.B

« Cessation de fonction » du sous-préfet en charge du dossier

D'une manière générale, les élus locaux ont le sentiment d'être laissés de côté et ne pas pouvoir, par ricochet, répondre aux questionnements de leurs administrés. **Publiée au Journal officiel** le 12 août 2020, la « cessation de fonction » du sous-préfet chargé du dossier n'est pas faite pour les rassurer. « Sans sous-préfet dédié, cela redevient un dossier local », analyse Jean-Claude Lemasson. Interrogé le service com' de la préfecture nous assure que cela ne change rien : « Le sujet aéroport continue d'être

exercé par la préfecture, directement au niveau du secrétaire général, qui préside l'ensemble des comités et commissions de concertation et le groupe contact mensuel ».

Mais il n'y a pas que les élus qui s'agacent. Les associations, on l'a vu, remontent elles aussi au créneau, tout comme les acteurs économiques. Dans un communiqué commun publié le 17 juin, le Medef 44, la CPME et l'Union des entreprises craignent que « comme bien souvent pour les consultations concernant la plate-forme aéroportuaire, celles-ci se déroulent avant l'été, avec peu d'effort de publicité. » Ils ajoutent : « on nous demande, à nous, entrepreneurs, de nous mobiliser, d'apporter des réponses, en masse, pour peser. C'est ce qui a été fait déjà, à de nombreuses reprises, sans prise en compte, sans perspectives, sans même les éléments pour pouvoir prétendre parfois y répondre ».

Le maire de Saint-Aignan veut croire à un sursaut de mobilisation : « Les riverains de l'aéroport sont restés très sages jusqu'à présent mais désormais les élus, les habitants, les collectifs s'organisent. Alors, l'État a peut-être compris que moins il en dit, plus il a de chance d'avancer. » Un autre interlocuteur ironise : « A un an de la présidentielle, l'État a peut-être intérêt à garder le flou sur ce dossier ! » Pas sûr que cette stratégie soit la bonne, estime Jean-Claude Lemasson : « Moins on aura de réponses, plus le mécontentement sera difficile à contenir. »

L'État sait-il lui-même où il va ?

Derrière toutes ces questions reste enfin une grande inconnue : quid du futur concessionnaire ? Initialement, son nom devait être annoncé fin 2021 (lire nos enquêtes précédentes). Ce sera sans doute plus tard. **Interrogée par la sénatrice Laurence Garnier, le 3 juin 2021**, Emmanuelle Wargon, ministre déléguée auprès de la ministre en charge de la Transition écologique, a répondu qu'il devrait être choisi dans le courant du « premier trimestre 2022 ». Or de nombreuses données dépendent du futur contrat : allongement de la piste, restrictions des vols de nuit, desserte de la plate-forme, tout cela a un impact sur l'économie de l'aéroport et pourrait peser dans la balance.

D'autant plus, que « au vu des perspectives incertaines sur le trafic ce n'est peut-être pas le bon moment pour négocier le contrat... » remarque l'un de nos interlocuteurs. Effectivement : avec un trafic aérien sans perspective de réelle reprise, le futur concessionnaire est en position de force pour imposer ses exigences, afin de limiter la casse. Ce qui fait dire à Marc Barillère du Coceta : « L'État nous maintient dans le flou, mais sait-il lui-même où il va ? ».

L'aéro-club dans le brouillard

Dans ce dossier un autre acteur aimerait en savoir plus : l'aéro-club de Nantes-Atlantique, qui utilise les infrastructures à titre gracieux depuis 1933. En 2018, le gestionnaire de l'aéroport, Vinci Airports, lui réclamait tout à coup un loyer de 100 000 euros annuels (**lire notre enquête en 2019**). Trois ans plus tard, l'aéro-club et l'exploitant seraient tombés d'accord sur un loyer de 15 000 euros par an. « Nous sommes d'accord sur le montant, affirme Olivier Dumas, vice-président de l'aéro-club. Sauf que Vinci ne peut s'engager que sur la durée du contrat actuel, jusqu'au 31 décembre 2021. Que se passera-t-il ensuite ? »

Depuis 2019 l'aéro-club a déjà perdu une partie de son espace lorsque Vinci a installé un nouveau parking avion. Sans vision sur le cahier des charges du futur contrat de concession, l'association se demande si elle aura encore sa place une fois l'aéroport réaménagé : « Nous pourrions investir dans des avions plus récents, notre flotte a 50 ans, mais sans savoir si nous aurons encore une place ici, ni à quel prix, nous sommes bloqués ! » résume Olivier Dumas.

Lien Mediacités Nantes :

<https://www.mediacites.fr/decryptage/nantes/2021/07/15/aeroport-nantes-atlantique-grand-flou-autour-du-reamenagement-et-ras-le-bol-des-elus/>