

Aéroport : « Un manque de transparence »

RAPPORT. Alors que Nantes Atlantique est au point mort, la mission sénatoriale menée par le Vendéen Didier Mandelli (LR) évoque le « manque de transparence et de concertation » et la nécessaire « protection contre les nuisances sonores ».

Une visite de Nantes Atlantique et des rencontres tous azimuts. Lundi 13 novembre, Didier Mandelli, sénateur vendéen (Les Républicains) missionné pour faire la lumière sur le fiasco du réaménagement de l'aéroport, a mené une série d'entretiens à Nantes, afin de tirer les leçons de l'annulation de l'appel d'offres relatif au renouvellement du contrat de concession de l'aéroport, et à sa modernisation.

Deux années de retard supplémentaires

La lettre de mission du sénateur pose crûment les choses et note : « L'échec de l'appel d'offres serait dû, selon le gouvernement, à une conjoncture difficile » et au fait que le groupe Vinci était le seul candidat en lice pour la gestion de Nantes Atlantique, mais « la conception du cahier des charges par la Direction générale de l'aviation civile (DGAC) a été émaillée d'hésitations, notamment à propos de l'extension éventuelle de la piste d'atterrissage ». Ces carences justifient « la mise en place d'une mission flash » visant à « cerner les causes de cet échec », qui va « entraîner un retard préjudiciable dans le lancement de travaux pourtant urgents et nécessaires, estimés à au moins deux ans ». Pour rappel, le gouvernement a promis de relancer un nouvel appel d'offres avant la fin de l'année.



Des entretiens tous azimuts

Ce lundi 13 novembre 2023, Didier Mandelli a multiplié les entretiens : il a ainsi auditionné des représentants de Vinci Airports, des hauts fonctionnaires au sein de la préfecture, des acteurs économiques (représentants de la Chambre de commerce et d'industrie, Medef, Conseil économique et social environnemental régional des Pays de la Loire...), comme des élus – Johanna Rolland,

maire (PS) de Nantes et présidente de Nantes Métropole ; Christelle Morançais, présidente (divers droite, ex-Les Républicains) de la Région des Pays de la Loire ; Michel Ménard, président (PS) du Département de Loire-Atlantique, sans oublier les maires des communes riveraines de l'aéroport : Jean-Claude Lemasson (maire divers gauche de Saint-Aignan-Grandlieu) ; Agnès Bourgeois (maire divers gauche de Rezé) ; et

Sandra Impériale (maire divers droite de Bouguenais) – et les riverains de la plateforme.

Manque de « transparence et de concertation »

Jean-Claude Lemasson a fustigé « l'omerta de la DGAC et la manière dont l'État menait le dossier ». « Il y en a marre des contre-vérités et des mensonges », a abondé Paolo Ferreira, président du Coceta (Collectif des citoyens exposés au trafic aérien) qui milite pour un plafonnement du trafic à 30 000 avions/an. Le péché originel dans ce projet, c'est de dire que l'on est capable de développer l'aéroport actuel tant en prétendant protéger les habitants. » Élus locaux, acteurs économiques et riverains, tous les acteurs « soulignent à l'unisson le manque de transparence et de concertation de la part des services de l'État tout au long de l'instruction de ce dossier », relève Didier Mandelli, dans un premier point d'étape. Les mêmes acteurs, note-t-il, « déplorent notamment des revirements successifs de la part du gouvernement et des décisions aux fondements parfois opaques, que ce soit au cours de l'élaboration du précédent cahier des charges – par exemple, s'agissant de l'extension un temps envisagée de la piste d'atterrissage – ou au moment de la déclaration sans suite quatre ans après le lancement de l'appel d'offres ».

« De sérieux enjeux de santé publique »

Si les interlocuteurs rencontrés ont pu faire part de visions divergentes sur l'avenir de l'aéroport, « un fort consensus se dégage sur la nécessité de renforcer la protection des populations contre les nuisances causées par cet aéroport urbain, en particulier les nuisances sonores », reprend un document du Sénat. À ce titre, le rapporteur a été « sensible aux témoignages des riverains qui mettent en lumière de sérieux enjeux de santé publique », est-il ainsi consigné. Le rapporteur a également « entendu le sentiment d'abandon et d'amertume des acteurs locaux qui demeurent particulièrement prégnant depuis la décision prise en 2018 d'enterrer le projet de Notre-Dame-des-Landes, à rebours des promesses antérieures de l'État ». Il constate en outre que les mesures de compensation promises par le gouvernement « n'ont été que très partiellement mises en œuvre, en particulier s'agissant de l'amélioration de la desserte ferroviaire du territoire ». Didier Mandelli doit mener des auditions complémentaires, notamment auprès de la DGAC, indique-t-on en coulisses. L'intéressé entend boucler son rapport avant la fin de l'année dans l'espoir de mieux sécuriser la nouvelle procédure qui doit être lancée par le gouvernement.

Yan Gauthard

Les compagnies contre une extension du couvre-feu

Elles étaient plutôt restées discrètes jusqu'ici. Mais à la veille de la venue à Nantes du ministre des Transports, Clément Beaune, les compagnies aériennes sont sorties de leur silence. Dans un courrier adressé au préfet, la Fnam (Fédération nationale de l'aviation et de ses métiers) et les principales compagnies opérant depuis l'aéroport soulignent « l'importance cruciale de maintenir des conditions d'exploitation équilibrées ». Leur principale inquiétude

concerne une éventuelle extension du couvre-feu mis en place depuis avril 2022 entre minuit et 6 h du matin. Rappelant « leur engagement continu envers la réduction des émissions polluantes et des nuisances sonores », et « les efforts déjà consentis pour respecter les restrictions actuelles », les compagnies soulignent que, depuis l'été 2023, le nombre d'infractions au couvre-feu « apparaît en forte diminution » (*), alors qu'elles font face, depuis la sortie de crise du Covid, « à

d'importantes difficultés en Europe ». Et d'évoquer « les conséquences potentiellement néfastes » de restrictions d'exploitation supplémentaires, « qui entraîneraient des détournements coûteux supplémentaires, pénaliseraient les passagers et conduiraient à des émissions de CO₂ inutiles ».

Moins d'avions, moins de liaisons

Dans la foulée, les compagnies expliquent que de nouvelles restrictions pourraient

les conduire « à remettre en question la présence d'avions basés à Nantes, affectant directement plus de 70 liaisons aériennes, la connectivité régionale et l'emploi local ». Une menace à peine voilée, alors que la compagnie low-cost espagnole Volotea base huit avions à Nantes Transavia, filiale d'Air France, sept appareils, et easyJet trois, générant près de 1 000 emplois directs et trois fois plus d'emplois indirects. Dans ce contexte, les compagnies aériennes appellent

donc « à une collaboration étroite avec l'État et les collectivités pour trouver des solutions équilibrées qui garantissent une gestion optimale de l'activité aérienne nocturne, tout en préservant l'attractivité et la connectivité de la région ».

Xavier Boussion

(*). Selon le dernier pointage effectué par le Coceta (collectif des citoyens exposés au trafic aérien), le couvre-feu a été violé à 480 reprises depuis son instauration, dont 108 fois en juillet-août 2023, autant que durant l'été 2022.