



**Relevé d'échanges
Comité de suivi des engagements de l'État et des collectivités territoriales
Lundi 26 octobre 2020**

Monsieur le préfet remercie les participants à ce comité (cf liste en annexe). Il rappelle que dans les semaines qui ont suivi sa prise de fonction, il a souhaité rencontrer Mmes FARGEVIELLE et HAUTEBOURG les garantes que la CNDP a désignées pour suivre la post-concertation relative au projet de réaménagement de l'aéroport Nantes-Atlantique. À l'issue de cette rencontre, il a souhaité réunir un comité de suivi des engagements de l'État afin de mettre en œuvre l'une des 31 mesures annoncées par le secrétaire d'État aux transports, M. Jean-Baptiste DJEBBARI à l'issue de la concertation préalable.

Ce comité réunit les services de l'État, les collectivités territoriales, les associations, organisations syndicales et professionnelles, les représentants de la société civile. La réunion de ce comité vise à mesurer le chemin parcouru depuis les annonces du ministre délégué aux transports. Elle permet également aux parties prenantes d'exprimer leur avis, de suivre les travaux et les études sur l'impact de l'aéroport sur le bruit, le foncier, l'économie et l'emploi, en lien avec l'Atelier des territoires qui a eu lieu le 14 octobre. Compte-tenu du contexte sanitaire, la réunion a lieu en visioconférence.

Les garantes de la concertation ont remis leur bilan le 23 août 2019 et le 27 novembre 2019 le maître d'ouvrage a publié son bilan ainsi que la décision de l'État sur les modalités de poursuite du projet. Le 4 décembre 2019, les garantes de la concertation préalable ont également été nommées garante de la post-concertation. À ce titre, elles ont pour mission de veiller à la bonne information du public jusqu'au lancement de l'enquête publique.

Monsieur le préfet rappelle que le projet de réaménagement s'inscrit dans une triple exigence :

- protéger les populations riveraines de l'aéroport ainsi que les populations survolées contre les nuisances aériennes et protéger l'environnement ;
- réaménager l'aéroport pour répondre avec sobriété aux besoins, actuels et futurs, de mobilité aérienne des habitants, des entreprises et des territoires du Grand Ouest, dont le rayonnement en Europe et à l'international doit pouvoir s'appuyer sur des connexions aériennes performantes ;
- réaménager l'aéroport en toute transparence, selon une gouvernance ouverte aux collectivités territoriales et à l'ensemble des parties prenantes.

La DGAC rappelle le contexte du projet de réaménagement. La concertation publique préalable sur le projet de réaménagement de Nantes-Atlantique, placée sous l'égide des garantes de la CNDP, a eu lieu du 27 mai au 31 juillet 2019. Les garantes ont publié le bilan de la concertation en août 2019. En octobre 2019, l'État a rendu public son bilan et a résilié, avec prise d'effet différée, le contrat de concession entre l'État et AGO. Dans la continuité, l'État a lancé une procédure de mise en concurrence en vue de l'attribution de la future concession.

Le projet de réaménagement vise à concilier de nombreux enjeux : la protection des populations, l'environnement, le développement économique, le confort et la qualité de service pour les voyageurs, l'accès à l'aéroport par les transports terrestres, l'attractivité de l'aéroport et enfin la gouvernance et la transparence du projet.

Les 31 mesures sont présentées aux membres sous trois grandes catégories :

1. Protéger les populations, protéger l'environnement ;
2. Un réaménagement sobre et performant ;
3. Une gouvernance ouverte.

Le support de présentation sera publié sur le site internet de la préfecture de la Loire-Atlantique avec le compte-rendu de la réunion.

1 – Protéger les populations, protéger l'environnement

Après la présentation, par les services de l'État, de l'avancement de cet ensemble de mesures, les observations suivantes ont été formulées :

Mme AMADOU souhaite alerter les participants sur le fait que les fonds destinés aux mesures de compensation des nuisances sonores des riverains de l'aéroport Nantes-Atlantique sont adossés sur les produits de la taxe sur les nuisances sonores aériennes.

La DGAC souligne que les services de l'État, tant au niveau central que déconcentré, travaillent pour accélérer la mise en œuvre du droit de délaissement et se sont fixés l'objectif que les décrets paraissent à la fin de l'année ou en tout début de l'année suivante. C'est un dispositif innovant, qui a nécessité un travail approfondi afin d'obtenir des mesures économétriques fiables et de fixer des prix de rachat équitables, au bénéfice des propriétaires concernés.

Par ailleurs, le GIP FCNA travaille à la mise en place d'une avance remboursable qui viendrait abonder le dispositif de la taxe sur les nuisances sonores aériennes, afin d'amplifier le rythme d'insonorisation des logements éligibles à une aide au titre du plan de gêne sonore. Le futur concessionnaire aura la charge de rembourser l'avance consentie par le GIP FCNA.

Monsieur LE-MASSON souhaite savoir si l'étude d'approche équilibrée sera discutée avec les collectivités territoriales. Il lui est répondu que ce sera le cas, les collectivités pourront s'exprimer sur l'ensemble des mesures. Un avis de la CCE est également prévu.

Monsieur RAVIER s'interroge sur le respect du calendrier au regard du contexte de crise. Il estime que selon les informations dont il dispose, il a le sentiment qu'il ne se passe pas grand chose. Sur la politique tarifaire, il exprime le souhait que le concessionnaire puisse faire usage des facultés qui lui sont reconnues. Il faut que le contrat de concession soit clair sur le sujet car si ce n'est pas le cas, il ne sera pas possible d'imposer de nouvelles mesures ou incitations.

M. LA CORTE confirme que ces dispositions sont prévues dans le cadre de la procédure de mise en concurrence qui est en cours. Le futur concessionnaire devra mettre en place une politique incitative dans l'objectif que les compagnies utilisent des avions plus performants.

Monsieur LEMASSON rappelle qu'un recours a été déposé au titre de la loi sur l'eau. S'agissant du droit de délaissement et de l'aide à la revente, il souhaite que les collectivités soient associées avant que les dispositifs ne soient figés.

M. LA CORTE précise que le concessionnaire actuel a déjà lancé des actions et que le futur concessionnaire devra mettre en place des actions complémentaires afin que le niveau de performance de la plateforme soit amélioré. Ces éléments figurent dans la documentation relative à la procédure de mise en concurrence qui est en cours. Sur les dispositifs de délaissement et d'aide à la revente évoqués, les décrets sont en cours de bouclage au niveau central, comme cela a été expliqué un peu plus tôt, sur les bases déjà présentées.

2 – Un réaménagement sobre et performant

En complément de la présentation des engagements de l'État, les représentants de Nantes-Métropole présentent l'avancement du projet de desserte terrestre de l'aéroport.

Madame EICHENBERGER présente les grandes lignes du calendrier ainsi que les scénarios préférentiels de desserte (bus à haut niveau de service, tramway, busway). En octobre 2019, la métropole a réalisé un *benchmarking* avec les autres plateformes aéroportuaires, organisé des ateliers associant les acteurs et a conçu des modélisations. Ces travaux seront approfondis à la fin de l'année et le schéma directeur sera finalisé à la fin du mois de janvier 2021.

A l'issue de la présentation de l'état d'avancement des mesures, les observations suivantes ont été formulées :

Monsieur LE-MASSON souhaite savoir où en est l'appel d'offres pour la future concession. Il souligne les incidences fortes sur son territoire : le dévoiement de la Bretagne, le système hydrique de Saint-Aignan-Grand-Lieu, la lutte contre les incendies.

Messieurs SAUVAGET et AURAY demandent également s'il est possible d'avoir connaissance du cahier des charges de l'appel d'offres.

Monsieur RAVIER rappelle que dans le cahier d'acteurs qu'il a proposé lors de la concertation, qu'il souhaitait que l'offset soit réétudié.

Monsieur LEMAIRE demande quel est le modèle économique de la future concession. Avec 15 millions de passagers et avec le développement du transport aérien *low-cost*, l'objectif de sobriété foncière ne pourra, selon son analyse, être atteint. Les enjeux d'emploi ne sont selon lui pas pris en compte dans les discussions et l'augmentation du trafic n'apparaît plus comme une perspective d'actualité.

La DGAC observe que l'appel d'offres est en cours et qu'il se déroule selon le calendrier prévu. Il a été lancé le 31 octobre 2019 par un avis de concession rendu public. Depuis lors et jusqu'à la signature du contrat de concession, l'ensemble de la procédure est très encadré par des règles de confidentialités, résultant notamment du code de la commande publique. En particulier, le projet de cahier des charges de la concession ne peut être communiqué au stade actuel. Après sa signature, le contrat de concession sera publié au Journal officiel de la République française et sera accessible en ligne, sur le site internet *Légifrance*.

Sur le sujet de la route de la Bretagne, l'allongement de la piste intercepte la route existante. Des mesures du trafic routier sont en cours, dont les résultats sont prévus pour la fin de l'année 2020. Les résultats de cette étude de trafic seront présentés. Sur les hypothèses de décollage ou de modification d'approches, celles-ci seront soumises à une enquête publique. En amont des enquêtes, des lieux d'espaces d'échanges pourront être trouvés avec les élus et les associations.

Enfin, il n'appartient pas aux services de l'État de déterminer le modèle économique de la future concession. Ce choix relève de la stratégie et des propositions des candidats. Pour autant, l'État a d'ores et déjà prévu des obligations faites aux candidats pour répondre aux enjeux d'emploi, et de formation, tant pendant la phase de travaux qu'à l'issue de celle-ci.

Monsieur METAY souhaite connaître le calendrier des enquêtes publiques. Il lui est répondu que l'enquête publique pour la modification des trajectoires aura lieu à l'automne 2021. L'enquête publique préalable à la DUP aura lieu après la signature du contrat de concession.

3 – Une gouvernance ouverte

A l'issue des présentations des mesures de ce sous-ensemble, les observations suivantes ont été formulées :

Monsieur LE-MASSON demande à ce que des temps d'échanges soient organisés plus souvent. A ce stade, il n'y a pas eu de présentation du PPBE. Il s'étonne que les cartes de bruit ne lui aient pas été communiquées à ce jour.

Monsieur OTHÉGUY précise que les temps d'échange, notamment sans le cadre du groupe contact qui se réunit à échéance régulière, permettent de présenter en amont des réunions les informations dès qu'elles ont un degré de maturité suffisant.

M. LA CORTE précise que s'agissant du PPBE, les mesures sont au demeurant connues pour l'essentiel, dans la mesure où elles ont été annoncées par l'État à l'issue de la concertation préalable. Les cartes de bruit seront communiquées et présentées dès les modélisations et les décomptes réglementaires réalisés.

Monsieur BOCHET souhaite savoir si le déplacement des équipements publics sera pris en charge par le concessionnaire. Il lui est répondu que ce n'est pas l'objet de la concession. Cependant, l'État pourra participer au financement de ces opérations, par exemple à travers les instruments financiers que sont la DETR, la DSIL ou encore le FNADT. Le GIP FCNA et les collectivités qu'il souhaite pourront également apporter des financements complémentaires.

M. BOUCHERY rappelle que le CESER avait rédigé un rapport sur les attentes de la société civile sur l'aéroport de Nantes-Atlantique : il s'agissait de faire concilier l'évolution du trafic avec les aménagements à réaliser à court terme et avant le changement de concessionnaire, notamment s'agissant des parkings automobiles. Il souhaite savoir qui prend en charge cette opération.

M. LA CORTE répond que c'est le concessionnaire qui réalise ces travaux.

Monsieur LEMASSON ne pense pas que le déplacement des équipements publics puisse être traité exclusivement avec des subventions de droit commun, de type DSIL. Il souhaite que des financements particuliers soient fléchés. Il souhaite savoir combien de candidats ont répondu à l'appel d'offres de la future concession.

M. LA CORTE répond que ces éléments, qu'il était d'usage de rendre public il y a encore quelques années, ne sont désormais plus communicables au regard de jurisprudences récentes du juge administratif. Cependant, il précise que les candidats des groupements roustes démontrent leur engagement dans la compétition pour la nouvelle concession.

En guise de conclusion, les Garantes désignées saluent l'organisation de cette réunion. Elles soulignent le fait que le sujet mérite encore des échanges pour la construction du projet et qu'elles sont à la disposition des parties prenantes du projet.

Monsieur le préfet remercie encore une fois les participants qui se sont mobilisés pour participer à la réunion de ce comité. Il rappelle que la crise de la COVID 19 a malheureusement retardé la réunion du comité. Il souligne la qualité des échanges qui ont eu lieu et annonce que ceux-ci ont été bien entendus par les services de l'État et qu'ils seront pris en compte autant que possible dans leurs travaux. Le groupe contact permettra aussi aux services de l'État et aux collectivités de mettre en œuvre cette approche. Ce comité de suivi a vocation à se réunir dès que l'actualité le permettra.

Le président,



Didier MARTIN