
CONCERTATION DU RÉAMÉNAGEMENT DE NANTES ATLANTIQUE : CONTRIBUTION D'UN COLLECTIF D'HABITANTS DE REZÉ

Concertation Aéroport Nantes-Atlantique : au vue des enjeux, il est indispensable de poser les bonnes questions, et organiser une vraie démocratie profonde.

Entre le 27 mai et le 31 juillet 2019, le Ministère de la Transition Ecologique et Solidaire a organisé une concertation sur le thème "Nantes-Atlantique, quel aéroport voulons-nous ?". Après avoir pris le temps de participer aux ateliers publics organisés, nous souhaitons, collectif d'habitants de Rezé, partager et diffuser ce cahier d'acteurs, pour ré-orienter le cadre de la consultation sur les vraies questions essentielles du débat et également proposer d'organiser une vraie démocratie profonde pour porter ce débat public de manière efficace et créative.

Présentation de l'acteur : Nouveau collectif de Rezé

Nous sommes un collectif d'habitants de Rezé. Certains d'entre nous ne sont rencontrés à l'occasion d'un atelier de concertation organisé sur Rezé. D'autres se sont mobilisés par la suite. Nous avons souhaité suite à ces réflexions communes les partager dans un cahier d'acteurs afin de contribuer à faire avancer les choses. Nous partageons les convictions fortes suivantes :

- qu'il est impératif aujourd'hui pour résoudre nos défis sociétaux de se poser et de poser les bonnes questions
- que l'écologie doit être au coeur de nos débats politiques actuels
- qu'il est urgent de rétablir une vraie démocratie profonde
- que chacun peut contribuer et faire la différence pour réussir à trouver ensemble des solutions concrètes viables à tous les points de vue

Nous n'habitons pas en proximité forte de l'aéroport, ce cahier est clairement pour contribuer à l'intérêt collectif.

DE L'IMPORTANCE DE POSER LES BONNES QUESTIONS

L'enjeu posé par la concertation est de taille. En effet, il nous met face à l'un de nos enjeux majeurs actuels, si ce n'est le premier, au niveau régional, national et planétaire. Il s'agit en effet de répondre à cette question difficile : comment concilier deux enjeux contradictoires : développement de l'attractivité d'une région, en particulier par le moyen de transport le plus rapide et économique à l'heure actuelle (l'avion), et préserver les populations à court terme (nuisance de l'aéroport en proximité) mais surtout à moyen et long terme : enjeux de la crise climatique.

Cette concertation élude complètement les aspects majeurs de ce défi actuel. Elle sollicite les populations, et utilise l'argent public, de manière non pertinente, en posant les mauvaises questions.

Les questions posées par la concertation sont d'ordres purement techniques : en particulier sur les différentes options de réaménagement de la piste, les différentes options de réaménagement de l'aérogare, et les méthodes pour relier l'aéroport à la ville de Nantes. Si l'enjeu environnemental et la protection des populations est évoquée en guise d'introduction, comme sur la plaquette de présentation de la concertation, il n'est pas du tout le fond des questions.

Il est en effet demandé aux citoyens de se positionner sur les 4 orientations des pistes, les détails techniques de l'aérogare et la desserte du centre ville. Or, sur l'orientation des pistes, il apparaît on ne peut plus évident que les réponses se feront en fonction du positionnement des habitations de chacun. La deuxième question sur les options de l'aérogare, est également purement technique et la décision devrait revenir à des personnes expertes et non sujet à concertation publique. Ainsi, bien malheureusement, **la valeur ajoutée de la concertation sur ces questions paraît complètement illusoire, et par conséquent la concertation semble plutôt faite pour calmer les populations, et leur donner l'illusion du droit de parole.**

Cela est d'autant plus choquant que les questions pertinentes et essentielles, elles, ne sont ni posées, ni résolues en amont par les politiques.

Des questions essentielles au coeur de ce débat manquent totalement à cette concertation :

Comment doit-on repenser le territoire sans NDDL ? Quelle est la vision stratégique du Grand Ouest ? Et comment réussir à penser cette stratégie avec l'enjeu de la crise écologique ?

De nombreux cahiers d'acteurs ont mentionné l'incohérence de cette concertation avec les déclarations d'Edouard Philippe sur le développement de l'axe Rail/Air et la nécessité de repenser la stratégie du transport sur le Grand Ouest. Il apparaît aussi indispensable de se poser la question de la mutualisation des infrastructures des aéroports de Nantes avec Rennes, éventuellement Angers, pour répartir le trafic prévu sur l'ensemble de la région. De nombreux cahiers d'acteurs précisent toutes les possibilités sur ce point, et développent les enjeux d'interconnexions Nantes-Rennes. Nous notons que, afin de permettre de réfléchir efficacement à cette stratégie GrandOuest, il est indispensable de laisser ouvert le sujet de Transfert dans la nouvelle concession. Indispensable pour se garder la liberté du meilleur choix.

Par ailleurs, depuis l'abandon de NDDL, la prise de conscience, et les informations que nous avons sur la crise écologique sont telles qu'elles ne peuvent être éludées de la réflexion stratégique sur le transport dans le Grand Ouest.

A titre d'exemple, la concertation acte en préambule un doublement du trafic d'ici 10 ans. Mais est-ce une réalité impossible à changer ? ou quelque chose que nous pouvons influencer ? La documentation de la concertation précise par des graphiques qu'une partie importante de ce trafic sera liée à des vols nationaux. Et notamment une bonne partie se dirigera en effet vers/depuis Paris. Ce trafic peut être repensé à la baisse en pensant une stratégie autour du Rail/Air avec des propositions très précises présentées dans d'autres cahiers d'acteurs. La ville

de Strasbourg, à même distance de Paris, est un bon exemple de réalisation pertinente sur ce sujet.

De la même manière, ces chiffres se basent sur des estimations de consommation du transport aérien par les populations, sans réfléchir à la moindre manière d'en maîtriser le trafic. Et pourtant, dans certains pays, à l'instar du Danemark, les populations ont décidé volontairement de faire différemment. Ce doublement du trafic n'est donc clairement pas une fatalité et ne peut être présenté comme tel dans une concertation publique de manière sérieuse. Evidemment, si nous ne changeons rien à nos comportements, ce chiffre deviendra une réalité. D'où l'importance de mettre ce point au coeur des débats. Plusieurs solutions peuvent être réfléchies et apportées collectivement. Les collectivités ont certainement un rôle important à jouer, pour participer à l'éducation des citoyens. Par exemple, en tant que citoyen, nous n'avons finalement appris que récemment qu'un vol en avion réduit les efforts de tri de toute une année, et pourtant les villes communiquent bien plus sur l'importance du tri. A l'inverse, nous ne voyons jamais de communications publiques sur l'enjeu de nos choix de transport. A l'instar des communications actuelles dans Rezé sur l'égalité homme-femme, pourquoi ne pas réfléchir à une politique de sensibilisation des habitants sur le fait que nous sommes nous-mêmes acteurs de la qualité de notre environnement, et que par nos comportements nous pouvons créer de nouveaux futurs possibles ?

Aujourd'hui le 29 juillet 2019, à 18 mois du point de non-retour sur la crise climatique, il apparaît absolument aberrant que ce thème ne soit finalement pas au coeur du débat.

C'est peut-être précisément sur ce point que devrait être orientée la concertation. Comment repenser la stratégie du Grand Ouest en limitant au mieux la croissance du transport aérien, tout en développant l'attractivité territoriale de l'ensemble des régions concernées.

ORGANISER UNE VRAIE DÉMOCRATIE PROFONDE

Du fait de l'enjeu de ce débat, il est indispensable de l'organiser dans un cadre efficace, nous proposons d'utiliser les méthodologies de démocratie profonde.

Nous pensons qu'appliquer à la concertation des vraies méthodes de démocratie profonde, créées en Afrique du Sud à la sortie de l'Apartheid, pourrait permettre de réfléchir de manière efficace et créative collectivement. Ces méthodologies reconnues aujourd'hui, et appliquées dans de nombreux domaines, permettent une réflexion stratégique en écoutant tous les acteurs d'un même sujet. La démocratie profonde prône le fait que chaque voix et chaque sentiment ont besoin d'être représentés pour qu'un groupe se connaisse et résolve ses problèmes. En réunissant l'ensemble de ces acteurs et en les faisant échanger ensemble, le collectif conserve le maximum d'information, de flexibilité et de créativité. Il s'agit de faire de la vraie intelligence collective sur les bons sujets, et non une consultation de façade.

Lors de la concertation, deux points essentiels nous semblent manquer au débat pour permettre une vraie démocratie profonde efficace et créatrice de solutions.

Tout d'abord il nous a paru évident que tous les acteurs ne sont pas présents et impliqués dans cette concertation. Nous avons été sollicités à des réunions dans lesquelles il manquait très clairement des parties prenantes clés nécessaires pour ce débat.

- Aucun représentant politique du ministère n'était présent, uniquement des experts techniques. Or la décision stratégique du Grand Ouest est évidemment d'abord une décision politique.
- Par ailleurs, nous constatons une représentation incomplète des acteurs locaux du grand Ouest. Le sujet de la concertation porte sur le trafic du Grand Ouest, et non de la région nantaise. 66% du trafic de l'aéroport prévu ne sera pas celui des habitants de Nantes et ses alentours. Et pourtant aucune implication spécifique d'autres villes, en particulier Rennes et Angers, qui ont très certainement un rôle à jouer dans la refonte de la réflexion stratégique. Sur ce point spécifiquement, nous avons appris lors de cette concertation que l'aéroport de Nantes est géré au niveau national et en revanche l'aéroport de Rennes au niveau régional. Cette disparité représente un frein pour penser et acter efficacement une vraie stratégie du Grand Ouest au niveau de l'intérêt collectif. La région Rennaise a pour le moment refusé de lancer une réflexion sur l'agrandissement de la piste, permettant l'accueil d'avions plus grands, et ainsi une meilleure répartition du trafic Nantes-Rennes. Très certainement car elle préfère reporter une partie de son trafic sur Nantes. Ce type de décision doit être pourtant de manière évidente pris au niveau national pour dépasser les intérêts « personnels » des régions.
- Le rôle et la responsabilité des compagnies aériennes ne nous semble pas assez creusé, tout comme celui du concessionnaire Vinci. Ces acteurs clés, qui font des dividendes conséquents sur le développement du trafic aérien, doivent tous être impliqués de manière conséquente dans ce débat. En effet, par exemple sur les problématiques de couvre-feu, ces acteurs ont un impact déterminant. Vinci, par exemple, réalise une politique de prix plus avantageuse sur les vols de nuit, ce qui favorise leur développement. Par ailleurs, si EasyJet est impliqué dans le débat et se dit ok pour le couvre-feu (car son business model n'en dépend pas), cela n'est pas le cas de la compagnie Volotea. Elle organise plus de vols de nuit, et a construit une partie de son business model dessus. Par ailleurs, elle ne s'implique pas dans le débat. Cette sensibilité et ces choix d'entreprises privées doivent être connus des consommateurs, qui peuvent en retour par leur décision de consommation influencer sur ces décisions stratégiques.
- Enfin, nous n'avons rencontré aucun expert de l'écologie. Pourtant la concertation est portée par un ministère de la transition Ecologique et Solidaire. Et l'écologie doit être au cœur de la réflexion stratégique.
- Cela peut être également pertinent de convier des représentants du mouvement de NDDL qui font également parti de ce débat stratégique, ainsi que les représentants des environs proches de l'aéroport de Nantes, clairement durement pénalisés par le rejet du projet NDDL.

Mettre toutes les parties prenantes autour d'une même table, pour une vraie démocratie profonde, pour permettre justement de faire émerger de nouvelles solutions. Lors de la

concertation, il nous semble que l'implication des différents acteurs a été faite de manière trop séparée, en silo : avec d'une part les concertations des associations, de l'autre des habitants, et en parallèle les échanges les compagnies aériennes. Il nous apparaît nécessaire d'organiser un vrai débat public avec tous ces acteurs autour d'une même table.

Peut-être faire enfin émerger une nouvelle manière de faire fonctionner notre démocratie, et ainsi redonner confiance en elle. Cela fait d'autant plus de sens sur le sujet de l'aéroport Grand Ouest, car le fait d'être revenu sur la décision du référendum avec le rejet de NDDL, apparaît clairement pour certains comme un déni de démocratie.

Responsable contribution

Maina Marquette - mainamarquette@gmail.com - 06 71 28 76 65 - Rezé - [linkedin.com/in/maina-marquette-3484b024](https://www.linkedin.com/in/maina-marquette-3484b024)

Autres contributeurs

Arnaud Cazaux - a.cazaux@laposte.net - Rezé [linkedin.com/in/acazaux](https://www.linkedin.com/in/acazaux)

Hélène Kerambloc'h - helene.kerambloch@laposte.net - Rezé <https://www.linkedin.com/in/helenekerambloch/>

Florence Marchand - flomarchand81@gmail.com - Rezé

Damien Robert - damien@lesitededam.com Rezé