

ÉPREUVE D'HISTOIRE ET GÉOGRAPHIE

- Vous présenterez les documents en les rattachant aux programmes d'histoire ou de géographie enseignés en lycée professionnel.
- Vous choisirez un des documents proposés dont vous ferez l'analyse scientifique.
- Vous proposerez une exploitation pédagogique de ce document pour une classe de votre choix.

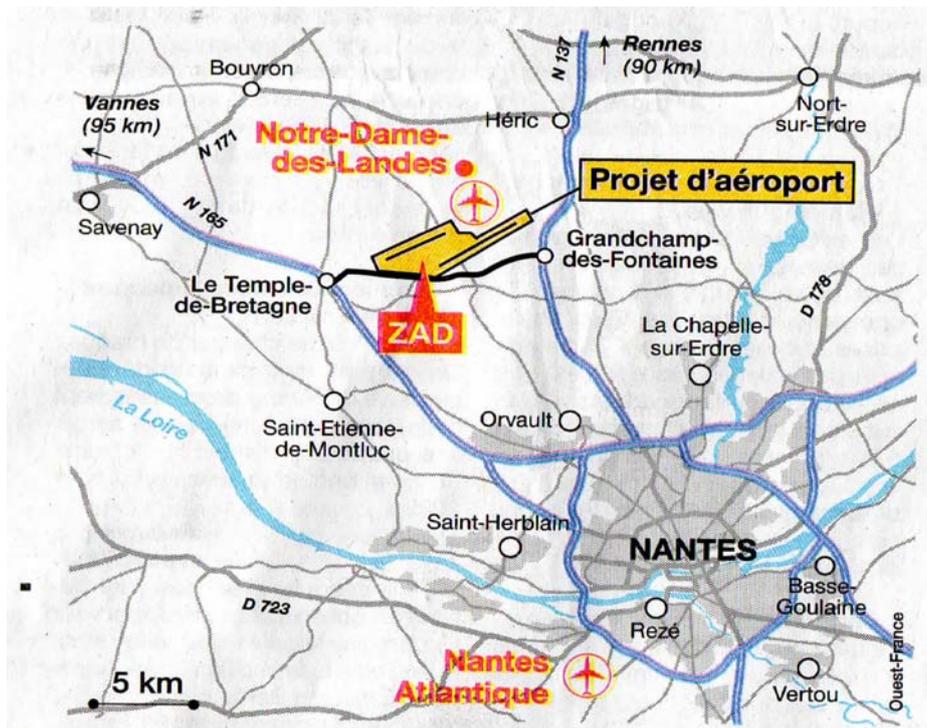
Documents

Document 1 : « Notre-Dame-des-Landes : "Pas l'aéroport du XXI^e siècle" » , Entretien réalisé par Christophe Jaunet et Jean-François Marival, *Ouest-France*, Jeudi 21 décembre 2017.

Document 2 : « Plan A – Concept des Jeux Olympiques » , Carte tirée du dossier de candidature de Paris à l'organisation des JO d'été en 2024, consultable sur le site internet www.paris2024.org (adresse précise : www.paris2024.org/medias/bb3_fr_inter_02_02_2017_bd_0.pdf), site consulté le 30 janvier 2018.

Document 1 :

Les trois médiateurs désignés par le gouvernement, Anne Boquet, Michel Badré et Gérard Feldzer, expliquent leur travail et les conclusions de leur rapport à *Ouest France*.



Pourquoi un tel enlisement ?

Dès le débat public, en 2002, la question était mal posée. Centrée sur l'aéroport, alors que les questions d'urbanisme et d'aménagement du territoire étaient fondamentales. Nous avons adopté une approche globale, élargie à l'organisation de l'agglomération, l'emploi, l'agriculture. Ce type d'aménagement n'est pas pharaonique. Des projets de cette dimension, il s'en fait une bonne dizaine par an. Dans le cas présent, l'indécision a pénalisé le territoire.

L'option Notre-Dame-des-Landes est peu évoquée dans votre rapport, pourquoi ?

La mission ne conteste pas le projet de transfert à Notre-Dame-des-Landes. Il n'est pas devenu mauvais alors qu'il aurait été bon auparavant. Avec l'aérogare au milieu des deux pistes, c'est confortable, et Vinci a bien fait son travail. C'est un aéroport pour le trafic *low-cost*, simple et efficace. Mais pas celui du XXI^e siècle. Certes, on pourrait probablement aller plus loin dans l'innovation, avec des bâtiments à énergie positive par exemple.

Le blocage est-il plus politique pour la réalisation de NDDL ?

Après la consultation de juin 2016 (*NDLR, 55 % pour le transfert*), la légitimité démocratique est forte, avec un engagement de la parole de l'Etat. Mais nous montrons qu'il y a une alternative à Notre-Dame-des-Landes, à savoir le réaménagement de Nantes-Atlantique, qui, jusqu'ici, n'avait été ni vraiment étudiée ni débattue sérieusement. Voilà ce qui a faussé le

débat démocratique. Une concertation plus transparente et plus contradictoire aurait pu faire admettre la pertinence de Notre-Dame-des-Landes.

Mais actuellement personne n'est prêt à financer un aménagement de Nantes-Atlantique...

Cet aéroport existe, et il est géré par Vinci. Notre-Dame-des-Landes et Nantes-Atlantique sont deux options raisonnablement envisageables. Une fois la décision prise, nous espérons que l'apaisement sera là, et, dans les deux options, nous voyons assez mal les élus locaux, attachés au développement de leur territoire, ne pas participer d'une façon ou d'une autre.

Des élus locaux pour qui l'aéroport n'a pas d'avenir si près de la ville...

Les deux options répondent aux mêmes besoins avec des prévisions fiables de trafic aérien et de mode de vie sur vingt-cinq ans. Au-delà de 2040, cela relève de la prospective et on ignore quelles seront les évolutions de la société et du transport aérien.

Que fallait-il clarifier à Nantes-Atlantique ?

Nous avons approfondi l'option Nantes-Atlantique, en raison de controverses posées à juste titre. Les partisans du transfert avaient trois objections extrêmement sérieuses au maintien de l'aéroport actuel : le bruit, l'environnement sur le lac de Grand-Lieu et le coût de l'opération. Ces questions méritaient d'être soulevées. Nous avons fait appel à des experts neutres et incontestables. Leurs réponses montrent qu'un réaménagement de Nantes-Atlantique est crédible.

A condition de renégocier le contrat d'exploitation avec Vinci ?

Dans les deux cas, il y aura renégociation avec Vinci. Si c'est Notre-Dame-des-Landes, le contrat de concession sera adapté car le calendrier a dérapé et de nombreux paramètres ont évolué. Cela pose peu de souci. Si c'est Nantes-Atlantique, c'est plus lourd. Il faudra probablement résilier le contrat d'exploitation et lancer un nouvel appel d'offres. Se posera la question du montage financier entre l'Etat et les collectivités territoriales. Ça prendra du temps. Même si le financement public serait *a priori* nettement moindre.

Comment tabler sur deux ans de procédures à Nantes-Atlantique quand elles ont pris quinze ans à NDDL ?

Nous avons été surpris par la décision politique, courant 2013, de rendre suspensifs les recours des opposants au transfert. C'est du jamais vu ! Cela a été un facteur redoutable d'allongement du calendrier.

En quoi la médiation peut-elle être une issue à cette impasse ?

Nous n'étions pas en service commandé. La mission a travaillé sans idée préconçue. Notre rapport rétablit un équilibre entre les deux options, avec des éléments nouveaux, tant sur Nantes-Atlantique, qui avait été moins étudié, que sur Notre-Dame-des-Landes. Nous avons essayé de mettre à plat tous les arguments, les questions qui font controverse, de remettre un peu de bon sens et de raison dans beaucoup de passion, d'explicitier et d'objectiver de façon à lever la confusion.

Avez-vous une préférence entre les deux options ?

Aucune solution n'est simple ni parfaite. Nous avons recherché d'autres alternatives, à Rennes ou Saint-Nazaire, sans en trouver de satisfaisante. A Nantes-Atlantique, l'inconvénient majeur incontestable, c'est le bruit. A Notre-Dame-des-Landes, c'est le risque d'étalement urbain. Dans les deux cas, il y a des enjeux environnementaux. C'est l'occasion d'innover pour faire avancer les choses à Nantes et au-delà. La décision relève du débat entre ce qui est légitime et ce qui est raisonnable.

Jeux Olympiques : les sites prévus à Paris

