

# Contribution

## NANTES ATLANTIQUE : QUEL AEROPORT POUR REpondre AUX BESOINS DU GRAND OUEST ?

### INTERVENTIONS DES ORGANISATIONS



#### CFDT

M. COUROUSSÉ – Merci, M. le Président. J'interviens au nom de la CFDT. La contribution réalisée par un groupe de travail transverse à toutes les commissions est soumise à cette plénière. Il s'agit d'une méthode inédite qui nécessitera une analyse en interne. Le travail du Président, du Rapporteur et du chargé d'étude a permis de sortir un avis équilibré. Qu'ils en soient remerciés.

Pendant les travaux, la CFDT a souhaité faire une contribution écrite qui se situe dans le cadre du pacte social et écologique pour donner à chacun le pouvoir de vivre. Ce pacte, que nous avons signé avec dix-huit autres organisations, vise, au travers de soixante-six propositions, à penser l'avenir autrement, car l'erreur serait de croire qu'il est possible de continuer comme si rien ne s'était passé et de continuer à perpétuer un modèle de développement qui nous mène dans le mur.

Notre contribution ciblait trois points. Le premier concerne les données chiffrées sur la fréquentation. Il s'agit de tenir compte de la prise de conscience qui s'amplifie autour des questions environnementales et qui conduit des citoyens à ne plus se déplacer en avion. Cela prendra de l'ampleur au fil du temps, limitant au minimum les déplacements en avion. Des exemples récents ont été mis en avant par les médias. Il s'agit aussi de tenir compte des effets dévastateurs sur l'environnement dus à l'afflux massif de touristes non maîtrisé dans certaines zones touristiques du globe, qui conduisent les autorités concernées à fermer certains sites pour les protéger. Il s'agit aussi de tenir compte des incertitudes sur les politiques fiscales, qui pourraient fortement impacter le transport aérien. Cela correspond d'ailleurs à la proposition 42 du pacte social et écologique : « Mettre fin aux exonérations de la taxe carbone française pour certains secteurs, en particulier le transport aérien et maritime, les entreprises du marché carbone européen et le transport routier de marchandises. » Nous pensons que les chiffres de croissance de 5%, avec un trafic de 6,9 millions de passagers en 2019 pour finir à 23,4 millions en 2045, sont surestimés. Ces chiffres ont été revus au fil des auditions. Il s'agit d'agir pour éviter un développement effréné à Nantes Atlantique. Nous

apprenons, après le doublement de la taxe sur le décollage de 10 à 20 €, que la CNDP lancerait une étude indépendante. Dont acte.

Le deuxième point est le développement des autres aéroports. L'augmentation du trafic qui oblige à réaménager Nantes Atlantique va avoir des conséquences importantes pour ce qui est de l'environnement et des habitants, qui pourraient à terme voir leur lieu d'habitation déplacé. L'activité du trafic et de la fréquentation de l'aéroport est très forte de mars à septembre et basse d'octobre à février. D'autres aéroports sur le territoire français ont un trafic moins important qu'à Nantes du fait de la présence d'autres aéroports à proximité, ce qui n'est pas le cas à Nantes. Nous proposons qu'une étude sérieuse soit faite pour examiner les possibilités de réaménagement des aéroports d'Angers et de Saint-Nazaire pour que, pendant la période haute, ils puissent accueillir des vols et ainsi délester Nantes. Cette étude pourrait être également élargie aux aéroports voisins comme Rennes et La Rochelle.

Le troisième point est le réaménagement de l'aérogare. Les mesures prises ces dernières années pour réaménager l'aérogare n'ont pas résolu les problèmes de conditions de travail des salariés, d'accès et d'accueil des passagers. Quel que soit le réaménagement proposé pour l'aéroport, les travaux concernant l'aérogare, l'accès à l'aéroport, les stationnements, doivent être prioritaires. Nous pensons que dans la configuration actuelle, il va être difficile de réaménager l'aérogare sauf à faire du bricolage. Je renvoie à l'aménagement du hall 4. Nous proposons que soit regardée l'hypothèse du déplacement de celui-ci, ce qui permettrait également d'améliorer les conditions d'accès et de stationnement.

Les décisions à venir doivent prendre en compte d'abord les femmes et les hommes de ce territoire, les riverains, les salariés et entreprises du site de Nantes Atlantique, et nécessairement l'accueil des voyageurs. Les contraintes sur les compagnies devront être d'ordre réglementaires et fiscales, à Nantes et ailleurs. La question du développement à terme est posée.

Nous nous demandons quel sera l'impact du réaménagement de l'aéroport sur le développement économique du territoire et plus largement du Grand Ouest. Cela apparaît peu dans la contribution du CESER et mérite d'être approfondi.

Notre courte contribution s'inscrit dans un travail plus global de la CFDT qui, dans le cadre de l'enquête publique, s'impliquera en réalisant un cahier d'acteur. La CFDT votera cette contribution.

## La Chambre des métiers et de l'artisanat des Pays de la Loire

Mme REYRE-MÉNARD – Merci. La Chambre des métiers et de l'artisanat des Pays de la Loire souligne que le développement de l'aéroport Nantes Atlantique est fondamental pour le dynamisme économique de notre région et donc pour les entreprises que nous représentons. Mais celui-ci passe nécessairement par l'acceptation par la population des évolutions envisagées. Cela demande des concertations et prises de décisions claires et explicites.

Dans l'immédiat et indépendamment des choix fait pour l'avenir, les entreprises artisanales implantées dans les zones les plus proches de l'aéroport subissent tout autant que les

riverains ses effets indésirables : bruits, problèmes d'accès, de stationnement. Les plans d'aide et de compensation doivent donc être adaptés et accessibles à ces TPE de proximité.

Les futurs travaux peuvent être source pendant leur réalisation de sérieuses nuisances et avoir un impact sur l'activité économique de proximité, notamment en cas de fermeture temporaire. Il convient qu'une attention toute particulière soit apportée aux conséquences que ceux-ci peuvent avoir pour les entreprises environnantes, spécialement les TPE. La Chambre des métiers demande donc que soient prévues une concertation spécifique, une communication transparente et précise et, le cas échéant, des mesures de compensation.

La Chambre des métiers votera pour cette contribution.

## Groupe Environnement

M. GAVALLET – Je prends la parole au nom du groupe Environnement du CESER.

Nous tenons à saluer le fait que le CESER des Pays de la Loire se soit saisi d'un sujet d'actualité pour apporter une contribution dans le cadre de la concertation en cours sur le projet d'aménagement de Nantes Atlantique. Il serait sans doute nécessaire d'imaginer transformer cette contribution en cahier d'acteur pour être plus facilement intégré sur la plateforme numérique de la concertation, et mettre ainsi en valeur les travaux importants réalisés par le CESER.

Cette contribution n'est cependant pas totalement en phase avec l'actualité. Nous aurions souhaité que le CESER se saisisse de cette occasion pour mieux répondre à l'urgence climatique et écologique de ce début de XXI<sup>e</sup> siècle. Nous devons montrer l'exemple et exhorter les décideurs politiques et les acteurs économiques de changer radicalement leur façon d'appréhender le développement économique dans notre région, la place du transport aérien dans la mobilité de demain, et d'accepter qu'un aéroport peut aussi avoir un trafic limité pour des raisons de santé publique, de bruit et d'objectif climatique à atteindre. Nous encourageons le CESER à ne pas soutenir les parties prenantes qui demandent simplement le transfert de cet aéroport. Le sujet a été tranché par le gouvernement en janvier 2018. Il est inutile, voire dangereux, de faire croire à un hypothétique transfert à la population riveraine, qui a déjà beaucoup trop attendu pour que nous nous occupions sérieusement d'elle et de son confort de vie, au regard du bruit lié à cette infrastructure aéroportuaire.

Il est vrai que le sujet est celui du réaménagement de l'aéroport de Nantes Atlantique. Il n'est pas encore saturé, comme cela est indiqué dans la conclusion de la contribution. Mais il le sera d'ici dix ou vingt ans selon la DGAC si rien n'est fait avant 2025. Nous devons alors nous poser la question de la place que nous souhaitons donner au transport aérien dans les années à venir, pas uniquement au regard des chiffres du trafic ces dernières années. Cette contribution explique fort bien que la forte croissance des deux dernières années est liée à un phénomène d'aubaine et que cela ne peut pas représenter les chiffres à utiliser pour faire les projections à 2030 ou 2040.

Aurons-nous le courage ou plutôt la raison de répondre à l'urgence climatique, de répondre présent aujourd'hui aux engagements de la France pour le climat ? Il est primordial pour nous d'interroger ce projet de réaménagement à la lumière de ce sujet. Il en va de notre responsabilité.

Nous devons apporter une réponse rapide et claire à la population qui subit le bruit. En effet, nous devons demander plus pour le confort de vie de milliers de riverains. En cela, nous

saluons la demande du CESER d'un couvre-feu entre 23 heures et 6 heures du matin, en estimant que le CESER aurait pu aller plus loin sur ce thème.

Nous espérons que la concertation lancée permettra d'avancer collectivement et de sortir par le haut, afin de proposer à la population locale mais aussi aux Pays de la Loire un scénario de réaménagement à la hauteur des enjeux locaux et globaux. Du courage est nécessaire pour changer notre monde. Mais si nous ne le faisons pas maintenant, celui-ci saura nous le signifier bien trop rapidement et sévèrement.

Le groupe Environnement votera cette contribution équilibrée.

## CGT-FO

M. ROCHETEAU – Nous sommes en 2019. Les temps changent, mais cela est relatif. Les différents épisodes et rebondissements des dernières années ont montré au final la prééminence du Président de la République, d'un choix essentiellement politique, pour acter l'abandon de Notre-Dame-des-Landes. Cela interroge sur les procédures publiques à mettre en œuvre pour toute réalisation d'un équipement structurant de grande ampleur. Il ne s'agit certes pas exactement du débat du jour.

La contribution présentée cherche à couvrir l'ensemble des thématiques posées aujourd'hui pour répondre aux besoins de la région, voire plus, avec Nantes Atlantique. Nous partageons l'essentiel des constats et préconisations de la contribution. Nous soulignons les points suivants.

L'abandon par l'État de Notre-Dame-des-Landes a fait naître une dette certaine de celui-ci vis-à-vis des habitants touchés par les problématiques de pollution, tout particulièrement sonore. Les préconisations du rapport sur cette question sont essentielles. La gestion de l'aéroport par une concession privée n'est pas la voie que nous préconisons. À chaque fois, la notion d'équipement public, y compris pour les services associés, notamment les parkings, en prend un coup. Concernant les aménagements immédiats, il est indispensable de ne pas attendre le choix du futur gestionnaire pour les réaliser, compte tenu du retard pris en matière de sécurité, d'accès à l'aéroport, de stationnement, de réaménagement de l'aérogare, puisque Notre-Dame-des-Landes était prévu. Bien sûr, il s'agit de prévoir les travaux nécessaires compte tenu du développement économique et démographique de la région, et de l'évolution des besoins de la population. La croissance du trafic ne sera peut-être pas au même niveau dans le futur que ces dernières années. Pour autant, il existera une croissance. Il n'y a donc pas un instant à perdre.

Nous voterons la contribution.

## U2P

Mme CORBION – Merci, M. le Président. J'interviens au nom de l'U2P.

L'U2P remercie le Rapporteur Patrice POLLONO, le chargé d'étude François MARION et les membres du groupe de travail pour cette contribution complète, qui aborde le sujet du

réaménagement de l'aéroport actuel Nantes Atlantique sous tous ses angles, sans rentrer toutefois dans le débat de spécialistes concernant les différents scénarii possibles.

Depuis que le gouvernement faisant fi de tout respect des institutions démocratiques a décidé d'abandonner le transfert de l'aéroport vers le site de Notre-Dame-des-Landes, il s'est aussi engagé à accompagner le réaménagement de l'aéroport actuel. L'U2P considère qu'il est urgent d'enclencher le processus et de lancer les travaux. Du fait de notre situation géographique très à l'ouest de l'hexagone et de l'Europe, nous avons besoin d'un aéroport et d'infrastructures aéroportuaires qui accompagnent et encouragent la dynamique économique et sociale, l'attrait touristique de notre région et du Grand Ouest.

Plusieurs aménagements nous semblent particulièrement urgents à court terme pour améliorer l'accessibilité des lieux et pour faciliter le stationnement sur le site : la création de nouveaux parkings en silos ; la création d'une ligne de busway reliant l'aérogare au centre-ville. Il semble simultanément nécessaire d'étudier le déploiement du ferroviaire en s'appuyant sur la ligne TER Nantes-Pornic, passant près de l'aéroport, pour un accès direct à la gare de Nantes sans rupture de charge. Les aménagements cités dans ce rapport (piste, aérogare, accessibilité) devront se faire en limitant, voire en réduisant, les nuisances de toute nature pour les riverains, en accompagnant ceux-ci financièrement dans l'insonorisation ou dans le départ de leur habitat. Nous appelons aussi à la prise en compte dans ces processus d'indemnisation de tout le tissu économique d'entreprises de proximité, présentes et impactées dans les communes concernées.

L'U2P votera ce rapport.

## Confédération paysanne

M. LEBRETON – J'interviens au nom de la Confédération paysanne. Concernant la consommation de l'espace agricole, le gouvernement annonce une ambition de zéro artificialisation des sols. Dans le même temps, le Conseil départemental de Loire-Atlantique fixe une même ambition et a organisé hier un colloque sur ce sujet : « Zéro artificialisation nette : comment s'y engager maintenant ? » Sommes-nous prêts à réexaminer notre façon d'aborder le développement économique et à passer des déclarations aux actes ? Sur ce sujet, le scénario le plus acceptable et le moins coûteux est donc celui de la conservation de la piste actuelle avec un léger allongement possible. Les parkings en silos sont bien sûr une évidence.

Concernant le réchauffement climatique, alors que le constat de notre incapacité à lutter contre le réchauffement de la planète semble de plus en plus évident, et que les décisions sur la transition écologique nous imposent de réduire nos gaz à effet de serre, le fait de fixer un trafic à 15 millions de passagers peut paraître provocateur. Nous devons nous interroger sur le sens de prendre l'avion pour Barcelone, Madrid ou Marrakech pour prendre un bain de soleil pendant deux jours. Si nous n'en sommes pas capables, arrêtons de parler du changement climatique.

Concernant l'aménagement du territoire, au CESER, nous réfléchissons souvent à l'équilibre et à l'aménagement des territoires. L'aménagement d'un grand aéroport est de fait un facteur aggravant de la concentration de l'activité économique et de la population. Ne

pourrions-nous pas nous interroger, quitte à perdre en efficacité, et étudier la faisabilité d'un consortium d'aéroports constitué de Nantes, Rennes et Angers ?

Concernant le développement économique, à travers ce débat, nous nous apercevons que nous avons toujours tendance à penser le développement économique avec le même logiciel, basé sur la croissance des échanges internationaux. Nous aurions intérêt à relocaliser certains secteurs de notre économie, dont l'agriculture.

Cependant, une réponse aux nuisances sonores doit être apportée le plus rapidement possible.

Merci.

## Chambres de commerce et de la CPME.

Mme BAZIN – Merci, M. le Président. J'interviens au nom des chambres de commerce et de la CPME.

En tant qu'entreprises, nous pensons que l'aéroport permettant de répondre aux besoins du Grand Ouest est un aéroport performant, permettant de concilier l'attractivité et le développement économique de l'Ouest avec une protection exemplaire des riverains et des populations impactées. Cela est indispensable. Les entreprises des Pays de la Loire méritent un aéroport qui s'inscrit dans le durable. La performance des entreprises régionales est avérée et le développement de l'emploi est fortement lié à nos capacités d'accès aux marchés internationaux. Cela n'est nullement antinomique avec l'économie de proximité et le développement des circuits courts.

Le transport aérien a beaucoup évolué. Nous ne sommes plus dans le dossier de Notre-Dame-des-Landes. Il s'agit de technologies qui permettent de réduire la pollution, de changer de modèle de pilotage. Cela doit être pris en compte et évoluera encore. Les avions électriques, ce n'est peut-être pas si loin que cela.

Les modèles économiques évoluent également, avec entre autres les compagnies aériennes à bas coûts. Il ne sert à rien de le nier. Il s'agit toutefois de les faire évoluer. Elles peuvent et doivent prendre en compte les critères RSE. Cela est vrai dans d'autres dossiers. Ce modèle permet des déplacements pour tout le monde à un bas coût, pour le tourisme et les affaires.

J'ajoute que l'avion n'est pas un modèle de transport obsolète. Il existe derrière une question de liberté. Nous devrions penser aux libertés de temps en temps.

La protection exemplaire des populations est aussi une préoccupation des entreprises. En matière environnementale, je ne vais pas reprendre ce qui a été proposé. Il s'agit d'éviter ou à minima de réduire les pollutions. En matière d'indemnisation des riverains, des commerçants, des entreprises, des collectivités, nous demandons des compensations financières, sans oublier le droit de délaissement pour les riverains.

Nous demandons aussi des aménagements à la hauteur des enjeux, pas à minima, avec sans doute plusieurs termes. Tout ne peut pas se faire en un jour. Cela doit évoluer. Des urgences indiscutables ont été présentées tout à l'heure, comme la réalisation de parkings en silos, pour ne pas augmenter l'artificialisation de nouveaux espaces. Il s'agit aussi de

l'aménagement des voies d'accès pour une véritable fluidité de la circulation et du déploiement des transports collectifs. Il est aussi question d'une véritable accessibilité multimodale de la plateforme aéroportuaire.

Il s'agit d'un projet de territoire où les intérêts des parties prenantes doivent converger. Toutes les hypothèses et options doivent être étudiées en profondeur, avec un examen complet des faisabilités techniques et environnementales. Ce sera à notre honneur de faire de cet aéroport une vitrine du savoir-faire et des innovations de ce secteur. Pourquoi ne pas en faire un aéroport expérimental, lié à notre territoire, avec ses spécificités ?

Je termine par la question du financement, peu évoquée. Il reste à définir relativement rapidement les acteurs et les actions, ainsi que les payeurs et les paiements.

Les représentants des chambres de commerce et de la CPME voteront cette contribution. Merci.

## CGT

M. BACHELOT – Merci, M. le Président. La CGT tient à remercier le chargé d'étude, le Rapporteur, ainsi que le Président du groupe de travail qui ont produit cette contribution. Le travail imposé via un groupe de travail inter-commission a permis, grâce à l'esprit constructif de tous, et malgré un temps alloué trop court, d'aboutir à cette contribution, adoptée à l'unanimité du groupe de travail.

Celle-ci marque des avancées fortes par rapport aux précédents écrits du CESER concernant le transport aérien, notamment sur le modèle social et environnemental du développement de l'aviation et du low cost en particulier, avec un rappel des contestations du modèle de la concession, ainsi qu'une demande d'étude de la possibilité d'une instance interprofessionnelle sur les conditions de travail sur cette plateforme. De même, elle demande des améliorations pour accès à l'infrastructure, avec la création de liaisons multimodales pour faciliter l'accès à l'aéroport et le relier aux maillages de transports existants et futurs.

Bien entendu, la contribution de la CGT est un texte de compromis. La CGT aurait souhaité y voir la question sociale évoquée plus avant. Elle milite pour l'amélioration des conditions de travail pour l'ensemble des salariés du site, avec l'application de la convention collective du personnel au sol des entreprises de transport aérien, et exige une garantie des effectifs pour la DGAC.

De plus, pour la CGT, la diminution des nuisances et leurs compensations proposées auprès des riverains concernés, sont primordiales, ainsi que la réfection des systèmes de captation et de traitement des eaux pluviales. Il est nécessaire que l'aéroport prenne enfin le virage du respect de l'environnement, en collectant les liquides de dégivrage, salage, les résidus de carburants et de gomme de trains de pneus.

L'urgence écologique doit être prise en compte. Le transport aérien émet plus de quatorze à quarante fois plus de CO2 que le train par kilomètre parcouru et personne transportée. Les consciences commencent à évoluer sur le sujet, et des séries d'amendements à la loi d'orientation des mobilités (LOM) ont été déposés pour favoriser les changements de comportements. Réduire les vols intérieurs serait une voie à explorer. Par exemple, huit

appareils décollent de Paris chaque jour pour rejoindre Nantes en une heure, alors que les TGV ne mettent que deux heures à relier notre capitale régionale. Cela n'est pas beaucoup plus long mais cela est bien plus écologique puisque le trajet en avion représente 63,3 kilos de CO2 par passager, soit soixante-six fois plus que ce même trajet en train.

À l'inverse du développement à tout va du transport aérien sur le modèle du low cost, la CGT défend une autre vision du transport aérien, comme des autres réseaux de transport, avec le rail et la route. Leurs développements qualitatifs comme quantitatifs ne doivent pas être livrés aux intérêts lucratifs de quelques-uns. Nous revendiquons la maîtrise publique des transports, et en particulier la gestion publique des aéroports. Ces infrastructures d'intérêt général au service de l'aménagement du territoire doivent rester sous contrôle public. En effet, seul ce contrôle citoyen peut mettre un terme à une concurrence destructrice et donner aux citoyens les moyens d'une politique de développement durable respectueux des territoires et du progrès social.

Ces remarques étant faites, la CGT votera cette contribution.

## MEDEF

M. CESBRON – Merci. J'interviens au nom du MEDEF en indiquant d'abord qu'il est inutile de rappeler l'histoire de l'abandon par le gouvernement de l'aéroport de Notre-Dame-des-Landes. Il est aussi inutile de rappeler qu'il s'agit de la plus forte progression parmi les aéroports français et que cela dépasse toutes les estimations.

Nous devons souligner, comme cela est fait dans la contribution, qu'un aéroport n'est pas un simple lieu de passage, mais un véritable outil de développement économique et une vitrine importante au service du territoire régional. Tous les aéroports qui ont fait des réaménagements et améliorations ont apporté des retombées économiques très concrètes et significatives, qui se traduisent par de l'emploi et des impacts forts sur le tourisme, sans oublier la coopération universitaire et la recherche, ainsi que la hausse de la notoriété.

Comment Nantes et notre région pourrait être écartée de tels défis ? Il s'agit des nouveaux arrivants, d'indicateurs économiques au vert, d'un taux de chômage redevenu un des plus faibles de France. Il ne s'agit pas de freiner cette dynamique économique et sociale.

Le MEDEF, comme les entreprises qui ont un rôle économique et social primordial, soutiendra tout projet qui intègre les conditions de développement et de croissance sur notre territoire. Nous sommes convaincus que l'attractivité du territoire passe aussi par des déplacements fluides. Notre projet doit prendre en compte l'accessibilité de l'aéroport pour tous les territoires, y compris la Bretagne.

Les entrepreneurs ligériens et du Grand Ouest accusent toujours le coup de la déception, mais n'en restent pas moins très volontaristes. C'est pourquoi il est nécessaire de développer les mesures d'urgence indispensables au plus vite. Au-delà, nous continuerons à poser les nombreuses questions sur les études et les développements, qui semblent avoir été écartées et qui auraient pu faire émerger un nouveau projet pour le long terme. Nous avons bien besoin d'un aéroport qui accueillera 15 millions de passagers en 2040.

Nous ne devons pas prendre en compte uniquement la dimension économique. Le MEDEF souligne aussi tous les enjeux environnementaux. Nous souhaitons que ce projet retienne



bien la baisse du bilan carbone, la réduction des pollutions, la protection des riverains. Cela implique une politique importante d'indemnisations. Il s'agit aussi du déplacement d'équipements scolaires et de l'interdiction des vols de nuit.

Nous devons nous diriger vers des indicateurs vertueux pour cet aéroport. Pour cela, il existe deux voies. Nous pouvons faire confiance aux entreprises et à leur capacité d'innovation. En 2020, le bruit des avions devrait diminuer de moitié et les consommations devraient être en baisse. N'oublions pas que l'aéronautique, dans notre région, représente 18 000 emplois. Nous devons faire confiance aux gens pour trouver les technologies de rupture répondant à ces enjeux.

Nous remercions l'équipe, qui a fait un travail formidable, qui n'était pas facile au regard de la diversité. La contribution est équilibrée et nous la voterons.

## UNSA

Mme GILET – Merci, M. le Président. L'aéroport Nantes Atlantique, demain, doit être un outil au service du Grand Ouest, de son développement économique et humain. Dans le respect de grands équilibres économiques, sociaux et humains, il pourra constituer un atout nécessaire pour contribuer à la compétitivité des entreprises du territoire et être générateur de nouveaux emplois. Vecteur important d'échanges internationaux et d'ouverture sur le monde, il renforcera la notoriété de notre territoire.

Mais la qualité de vie des habitants et la qualité de vie sur les communes riveraines doivent être préservées. Les nuisances, notamment sonores, générées par l'activité aéroportuaire doivent être contrôlées et diminuées pour toutes les populations concernées. En ce sens, une mesure comme la suspension des vols entre minuit et 6 heures serait certainement nécessaire.

L'objectif doit être aussi de veiller à ce qu'aucune population nouvelle soit touchée par les nuisances dues à l'expansion de l'aéroport par le choix de la réalisation d'une nouvelle piste. L'objectif d'une croissance du transport aérien neutre pour l'environnement doit être une exigence portée par les pouvoirs publics auprès des compagnies aériennes et des constructeurs aériens. Des mesures financières conséquentes de compensation devront en effet être mises en place au bénéfice des habitants, des entreprises et des communes concernées par les nuisances.

Le taux de croissance du trafic est particulièrement important pour Nantes. Le développement d'un aéroport à neuf millions de passagers est une perspective envisagée. Cette croissance devrait générer des conséquences positives qui l'emporteront peut-être encore sur les effets négatifs. Il sera cependant nécessaire de marquer une limite dans ce développement afin de maîtriser le risque d'un impact qui pourrait s'avérer très négatif sur la vie des populations concernées, l'environnement et la biodiversité.

Il est bien sûr nécessaire que les populations, toutes les personnes concernées et potentiellement concernées, aient une possibilité plus importante de s'exprimer sur un sujet qui est au cœur de leur vie. Nous devons donc renforcer les moyens et instances de consultations. Cette concertation sera gage d'acceptabilité des choix retenus.

Une stratégie et une programmation doivent bien sûr être définies pour que l'aéroport devienne un outil véritablement attractif, qui sera inscrit dans un développement durable. En ce sens, l'aéroport doit sortir de cette situation de saturation dommageable. Ainsi, dans de brefs délais, l'accès en transport en commun devra être développé et optimisé, et des parkings devront être créés. L'agrandissement de l'aérogare est aussi une priorité.

L'UNSA juge positivement la contribution présentée par M. POLLONO. Elle préconise des mesures qui permettront d'assurer le développement et l'avenir de Nantes Atlantique en préservant les grands équilibres économiques, sociaux et humains. L'UNSA lui apportera un vote favorable.

## CFE-CGC

Mme CRENO – Après des années de débats, de discussions, d'études, de concertations, le 17 janvier 2018, le gouvernement annonce que le transfert de l'aéroport à Notre-Dame-des-Landes ne se fera pas. La CFE-CGC, qui s'était positionnée pour le transfert, prend acte de cette décision et participe aux réflexions et opportunités liées au projet de réaménagement de l'aéroport de Nantes.

La CFE-CGC s'interroge toutefois sur les attendus du gouvernement concernant la concertation publique. Qu'en sera-t-il retenu et compris ?

Le réaménagement de l'aéroport actuel est incontournable, voire essentiel, pour le bien-être des riverains, pour le confort des usagers, pour le dynamisme et l'attractivité économique de notre région, mais aussi pour la sécurité de tous. Pour la CFE-CGC, les mots et les constats doivent maintenant se transformer en actes.

À très court terme, l'accès à l'aérogare doit être repensé. Il s'agit des transports en commun, des parkings, des accès routiers. Une vraie vision doit être définie sur l'aménagement du territoire et sur l'organisation de l'urbanisation.

La CFE-CGC demande qu'une attention particulière soit faite sur le plan de gêne sonore. La protection des riverains doit être une priorité. Ne faisons pas d'économies sur la santé morale et physique des Ligériens. L'achat d'un bien immobilier est le projet de toute une vie pour nombre de personnes. Le gouvernement ne peut pas rester muet face aux questions, aux préoccupations, aux doutes des riverains. Le silence est le pire des mépris.

Les infrastructures de l'aérogare n'ont connu aucun investissement important en vue du transfert. Il est maintenant urgent d'agir. L'aéroport est un outil d'attractivité pour la région, pour le tourisme mais aussi pour les industriels. L'atout du multimodal avec le maritime, le transport ferroviaire et le transport routier est essentiel pour les entreprises qui souhaitent se développer à l'international.

Pour la CFE-CGC, le projet de réaménagement de l'Aéroport doit être envisagé avec des actions à très court terme qui seront en adéquation avec une vision à long terme sur laquelle la Région doit se projeter. « Ma Région 2050 » doit s'inscrire dans cette démarche et le prochain CPER devra être à la hauteur des enjeux.

Aujourd'hui, nous construisons l'avenir de notre région. Laissons à nos enfants un bel héritage qui soit dans le respect de chacun, dans le respect de l'environnement et dans l'ouverture économique, sociale et culturelle.

La CFE-CGC remercie le travail accompli par le groupe. Le temps imparti était très court, mais la rigueur des principaux intervenants (Patrice, Yvic et François) a permis de rendre une contribution claire et structurée dans le temps. La CFE-CGC votera la contribution.