



Madame Brigitte FARGEVIEILLE

Madame Sylvie HAUDEBOURG

Montoir de Bretagne, le 16 juillet 2019

Mesdames les garantes,

Je vous prie de trouver ci-après le cahier d'acteurs du Club des Trente.

Le Club des Trente fédère des dirigeants de grandes entreprises familiales et coopératives du Grand Ouest en vue :

- D'assurer l'équilibre, l'expression et la prospérité des territoires de l'Armorique
- De promouvoir et appuyer la mise en œuvre ou le développement d'infrastructures stratégiques pour le territoire (route, fer, mer, air, numérique)
- De valoriser et soutenir l'esprit d'entreprendre en Armorique, en particulier auprès des jeunes
- De promouvoir, diffuser et défendre les valeurs d'engagement, d'initiative et de responsabilités.

Le Club des Trente rassemble en conséquence les dirigeants exécutifs ou actionnaires de référence d'une cinquantaine de grandes entreprises, souvent internationales, qui représentent plusieurs centaines de milliers d'emplois (UBISOFT, LE DUFF, CACHE-CACHE, ERAM, ARMOR, LACROIX, BOLLORE, BRITTANY FERRIES, ROULLIER, SAMCIC, IDEA, SODEBO, FLEURY MICHON, KICKERS, NEW BALANCE)

Les régions Bretagne et Pays de la Loire, dont sont originaires les membres du Club, ont un besoin vital d'une accessibilité qui apporte une valeur ajoutée à nos entreprises et des perspectives de développement.

Nous avons fait le choix de maintenir nos centres des décisions et des emplois dans le Grand Ouest car nous sommes attachés à notre territoire et à la qualité de vie professionnelle et personnelle de nos équipes y est adaptée. Cet arbitrage, depuis plus de 40 ans, était lié à 2 conditions indissociables d'accessibilités annoncées :

- La capacité à rejoindre Paris en moins de 2 heures depuis les métropoles de Rennes et Nantes, ce qui est désormais possible grâce à LGV Bretagne Pays de la Loire qui permet également une meilleure connexion avec Angers, Laval, mais aussi Brest et Quimper.

- La réalisation d'un aéroport pour le Grand Ouest capable de répondre aux besoins d'accessibilité aérienne à l'Europe pour nous.

Si incontestablement, la LGV Bretagne Pays de la Loire est une réussite avec une fréquentation en très nette augmentation, il faut reconnaître que le reniement de l'Etat sur le transfert de l'aéroport Nantes-Atlantique à Notre-Dame-des-Landes est une très mauvaise décision pour nos entreprises.

En effet, au-delà des atouts environnementaux du transfert (nuisances sonores, urbanisme), cette plate-forme apportait 5 avantages essentiels pour nous :

- 1) Elle permettait de faire face à une saturation déjà visible des 2 aéroports de Nantes et de Rennes.
- 2) Elle permettait de recentrer la plate-forme autour de sa zone de chalandise puisque 70% de la clientèle vient du nord-Loire, dont 25% de bretons.
- 3) Elle offrait la possibilité à nos salariés d'effectuer des allers-retours dans la journée et donc d'éviter des coûts et des temps de déplacements, pénalisants par rapport aux avantages compétitifs dont bénéficient nos concurrents parisiens et européens. Rappelons qu'au total, 1 million de voyageurs du Grand Ouest va à Paris prendre l'avion faute d'horaires adaptés ou de destinations desservies.
- 4) Elle offrait des perspectives d'avenir avec une plate-forme adaptable et capable de faire face à l'augmentation des besoins, en gênant le moins de population possible.
- 5) Elle offrait une future connexion en transports en commun avec la Ligne Nouvelle Ouest Bretagne Pays de la Loire qui devait relier Nantes et Rennes en 45 minutes et ou tram-train depuis Nantes. La connexion routière envisagée permettait également une liaison plus fluide entre la RN 165 et la RN 171, en évitant de saturer davantage le périphérique nantais

Enfin, son coût, majoritairement pris en charge par le concessionnaire et les avances remboursables de la collectivité était neutre pour l'Etat, qui récupérait ses propres investissements grâce aux excédents d'exploitation puis, une fois remboursé, percevait 5% du chiffre d'affaires. Une ressource financière qui serait de surcroît combinée avec les valorisations de cessions des terrains de Nantes Atlantique.

C'est avec consternation que le Club a appris l'abandon du projet de Notre-Dame-des-Landes, mais c'est surtout, aujourd'hui avec une grande inquiétude, que le Club des Trente appréhende les débats autour du réaménagement de Nantes Atlantique. Au-delà de l'abandon du projet de Notre-Dame-des-Landes, c'est l'abandon de toute idée de transfert qui semblerait avoir été entérinée, y compris à long terme. Cela nous

semble irresponsable à longue échéance pour notre Grand Ouest et nos métropoles de Nantes et Rennes. Soucieux et extrêmement préoccupés de préserver des centres de décision et les emplois en Armorique, le Club des Trente est aussi attentif aux aspects environnementaux et à la maîtrise des budgets publics et regrettent, profondément, que la notion de transfert ait été abandonnée. A ce jour, il nous semble impératif de poursuivre l'étude des scénarios à long terme qui puissent préserver la capacité du Grand Ouest à se développer et de garder la maîtrise publique des terrains initialement concernés à Notre-Dame-des-Landes, au cas où il serait impossible de crédibiliser un autre emplacement à privilégier à long terme.

Dans l'immédiat, il est essentiel de nous concentrer sur le redimensionnement de Nantes-Atlantique, dont les perspectives d'aménagement paraissent bien contraintes quels que soient les scénarios, et difficilement réalisable avant 2025, sans préjuger des délais de recours vraisemblables...

Notre vocation est bien de privilégier des investissements source d'emplois, de valeur ajoutée dans le territoire du Grand Ouest et de cohésion dans le développement de nos entreprises avec une réactivité difficilement conciliable avec ces délais ; il est essentiel de donner une visibilité crédible dès cette année pour ne pas freiner les investissements.

Seule une plateforme aéroportuaire ambitieuse, développant de nombreuses liaisons européennes directes, peut permettre des allers et retours quotidiens avec des avions au départ de Nantes le matin avec un retour en soirée ; ceci justifie de baser des avions de compagnies aériennes à Nantes, pour permettre, à la fois, de nombreuses lignes et des horaires adaptés. Nous sommes en conséquence préoccupés par l'idée d'une fermeture nocturne de l'aéroport qui désorganiserait les horaires des compagnies aériennes, qui ont fait le choix volontariste de baser des avions sur Nantes et, de ce fait, assurer des liaisons européennes additionnelles.

Si l'accessibilité de l'aéroport en transport en commun est importante pour la plupart de nos entreprises du Grand Ouest, c'est l'accessibilité automobile et l'offre de parkings adaptées qui permettent d'offrir de vraies solutions opérationnelles à nos collaborateurs, nos partenaires et nos clients. Sans cette proximité et cette accessibilité opérationnelle, face à une concurrence internationale active, nos entreprises sont obligées d'envisager des solutions de transport très dégradées, avec un risque évident, à terme, de contraindre la relocalisation de certaines activités en dehors du territoire du Grand Ouest (usines, services commerciaux, centres de recherches, voire sièges sociaux). Le nombre très limité de parkings dans le projet, au moins à court terme, nous semble totalement insuffisant pour garantir cette accessibilité dans des conditions acceptables en temps et en sécurité.

En conséquence, le Club considère essentiel que le redimensionnement de Nantes Atlantique soit crédible sur au moins 4 points :

- 1) Le dimensionnement de la plateforme aéroport avec pour au moins 15 millions de passagers par an à l'horizon 2040. Ceci ne représente que le doublement de la plateforme puisque nous dépasserons les 7 millions de passagers cette année, alors que l'aéroport de Nantes Atlantique a plus que sextuplé son activité en 30 ans. On ne construit pas un aéroport pour 20 ans, si on veut, de surcroît, en permettre l'amortissement par un investissement crédible.

- 2) L'étude initiale systématique de tous les scénarios possibles de pistes, d'aérogares et de services pour limiter la portée des recours inévitables quelle que soit la solution. Chacun sait aujourd'hui qu'il n'y a aucune solution idéale et que ne devra être retenue que l'option la moins pénalisante globalement, tout en assurant le dimensionnement à 15 millions de passagers à 2040. L'étude d'un transfert à long terme doit rester d'actualité.

- 3) Le positionnement de l'aéroport est bien celui de tout le Grand Ouest, soit 10 millions d'habitants environ en 2050. Si les investissements d'adaptation de la plateforme de Rennes Saint-Jacques sont nécessaires, les limites objectives du développement de ces sites (limitation par les routes et la Vilaine) ne permettent pas de dépasser objectivement beaucoup plus de 2 millions de passagers.
La limitation du nombre de sillons ferroviaires disponibles, malgré l'impérative réalisation des investissements sur le tronçon Massy-Valenton et la future gare de Pont de Rungis pour créer la connexion à Orly annoncée par le Premier Ministre, n'offriront pas des alternatives au niveau des attentes de nos entreprises, en nombre comme en qualité de service.

- 4) La réflexion sur un futur site aéroportuaire à long terme, commun à Rennes, Nantes, Saint-Nazaire et Angers et aux départements limitrophes est à objectiver pour assurer le développement, à terme, du Grand Ouest. L'évolution technologique des avions (silencieux et plus propres, voir même électriques selon Airbus) est engagée, et les modalités d'accessibilité vertueuse d'un nouvel aéroport pourraient aussi largement évoluer (transports en commun et véhicules autonomes). Toutefois, nous avons à ce jour une visibilité beaucoup plus concrète et pragmatique à intégrer, car les programmes d'avions sont établis pour 30 ans, comme en témoigne le lancement de la première version de l'A320 dans les années 1990...
Il est donc peu probable que le transport aérien décroisse sensiblement à moyen et long terme, compte-tenu des programmes mondiaux de construction d'avions que nous connaissons, et au vu du développement constant des flux aériens dans la totalité des pays de la planète pour assurer les connexions internationales.

Nous sommes convaincus de la nécessité d'une croissance plus propre, en particulier pour développer très massivement des green techs dans les activités économiques, mais la croissance, fusse-t-elle vertueuse doit

rester un objectif prioritaire pour assurer emplois et ressources fiables, notamment fiscales nécessaires au financement de la solidarité. Les scénarios de décroissance massive à l'horizon 2050 pour justifier d'un redimensionnement limité, nous semble à la fois peu crédible, souvent partial et dangereux, pour préparer le territoire, ses entreprises et ses populations à un environnement acceptable.

Il est enfin nécessaire que l'Etat soit précis sur les scénarios du document de la DGAC porté à connaissance.

La faisabilité de tel ou tel scénario va dépendre du degré de précisions qu'il propose. Or, au-delà des 4 scénarios, trois incertitudes sont à lever pour apporter une lisibilité suffisante aux entreprises. Cela passe par :

1) Une information sur les délais envisagés par le maître d'ouvrage pour chaque scénario. Il est probable en effet que le scénario sans besoin foncier hors emprise aéroportuaire, soit plus rapide à mettre en œuvre que les scénarios avec nouvelles pistes. Or, aucune précision n'est donnée par le maître d'ouvrage. Ce manque d'information est très dommageable, particulièrement en bordure d'une zone Natura 2000 et sur une commune impactée par la loi littorale. La concertation doit être transparente sur ce point.

2) Une information plus précise sur les travaux urgents, puisque le maître d'ouvrage précise que les 40 à 50 millions de travaux à réaliser entre 2018 et 2021 le seront par le futur concessionnaire, alors que celui-ci ne sera désigné au mieux qu'en 2022.

Or, il y a urgence !

Pourquoi ne pas envisager de permettre au concessionnaire actuel de faire ces travaux, sous contrôle de l'Etat, et en lui assurant l'indemnisation des travaux non amortis à la valeur nette comptable lors de la transmission de la gestion de l'aéroport au nouveau concessionnaire ?

3) Il est également nécessaire que l'Etat soit clair sur la crédibilité de l'alternative de la mise en réseau des aéroports de l'Ouest. Cette possibilité revient régulièrement sur la table bien qu'elle ait été démentie par l'ensemble des études précédentes, que ce soit le rapport d'enquête publique, la commission du dialogue, le rapport du Conseil Général de l'Environnement et du Développement Durable et même le rapport de médiation de 2017.

Conclusion :

Malgré la très grande déception suite au renoncement de l'Etat à construire l'Aéroport du Grand Ouest à Notre-Dame-des-Landes, les entrepreneurs du Club des Trente restent mobilisés pour doter l'Ouest des capacités aéroportuaires à la mesure de leurs besoins et pour leur donner de la visibilité à long terme. Cette visibilité est un préalable pour rétablir la confiance entre l'Etat aménageur et le monde économique, accompagnée d'une

transparence totale pour préparer l'avenir du Grand Ouest. Ce dernier ne peut rester prisonnier d'une décision gouvernementale dont les conséquences néfastes se font de plus en plus jour au fur et à mesure de cette concertation. C'est pourquoi, il nous semble essentiel que l'Etat présente sa vision à court, moyen et long terme comme il l'avait fait pour Notre-Dame-des-Landes, en l'assumant pleinement.

Je vous remercie, Mesdames les garantes, de l'attention que vous apporterez à ce cahier d'acteurs et vous prie d'agrèer, mes salutations distinguées.

Bruno HUG DE LARAUZE
Président du Club des Trente