



Liberté • Égalité • Fraternité

RÉPUBLIQUE FRANÇAISE

MINISTÈRE DE LA TRANSITION ÉCOLOGIQUE ET SOLIDAIRE



Projet de réaménagement de
NANTES-ATLANTIQUE

Direction générale de l'Aviation civile

Paris, juillet 2019

Compte-rendu

Compte-rendu relu par les garantes de la concertation

MODALITÉS :

Quoi : Petit déjeuner « acteurs économiques »

Quand : Jeudi 13 juin 2019, de 8h à 10h15

Où : CCI Nantes Saint-Nazaire, 16 quai Ernest Renaud, Nantes

Participants : 41 personnes issues des milieux économiques de la région.

Note d'ambiance générale :

La participation en nombre des acteurs économiques à ce temps de rencontre témoigne d'un réel intérêt pour le projet de réaménagement de l'aéroport Nantes-Atlantique. Les échanges ont eu lieu dans un climat cordial et constructif malgré l'expression d'inquiétudes quant aux suites qui pourraient être données au projet à l'issue de la concertation.

Déroulé :

- ▼ **Mots d'accueil :**
 - Yann TRICHARD, Président de la CCI Nantes-Saint-Nazaire
 - Baptiste MANDARD, sous-préfet de Loire-Atlantique
- ▼ **Introduction de la Commission Nationale du Débat Public (CNDP)**
 - Sylvie HAUDEBOURG, Garante de la concertation préalable
- ▼ **Présentation du projet de réaménagement de l'aéroport de Nantes-Atlantique**
 - Yoann LA CORTE, Directeur du projet de réaménagement de Nantes-Atlantique (DGAC)
- ▼ **Temps d'échanges avec la salle**
- ▼ **Clôture de la réunion**

SYNTHÈSE DES ÉCHANGES

Mots d'accueil

Yann TRICHARD, Président de la CCI (Chambre de commerce et l'industrie) Nantes-Saint-Nazaire

Yann TRICHARD remercie l'ensemble des participants pour leur présence. Il souligne la nécessité pour les milieux économiques de prendre part à la concertation et le besoin qui se fait sentir dès aujourd'hui d'un réaménagement de l'aéroport. Il souhaite un débat constructif et invite les participants à déposer des cahiers d'acteurs sur le site internet du projet pour nourrir l'expression des besoins du monde de l'économie.

Baptiste MANDARD, sous-préfet chargé de mission aéroport

Baptiste MANDARD souhaite la bienvenue à l'un des temps fort de la concertation. Les experts de la DGAC ont été mobilisés pour répondre aux questions des participants et permettre ainsi des échanges approfondis. Il déclare avoir de grandes attentes sur la qualité des échanges, qui ont lieu très en amont de la réalisation du projet, alors que ses grandes orientations ne sont pas arrêtées. Il précise que l'État a conscience des attentes fortes et légitimes sur ce projet.

Introduction de la Commission Nationale du Débat Public (CNDP)

Sylvie HAUDEBOURG, garante de la concertation

Sylvie HAUDEBOURG remercie les participants pour leur présence. La CNDP tient à ce que tous les publics du projet, y compris le monde économique, soient représentés et contribuent à la concertation. Le rôle de la CNDP (Commission nationale du débat public) est de garantir le bon déroulement de la concertation. Un mois après la fin de celle-ci, la CNDP publiera son bilan sur les échanges qui se sont tenus. Il rendra compte de tous les arguments qui ont été avancés sur la table. Il mentionnera aussi les questions qui n'ont pas été évoquées. Le maître d'ouvrage devra s'expliquer sur les suites données au projet. Il est donc essentiel que tous les sujets importants fassent l'objet d'échanges argumentés, sur lesquels la DGAC pourra s'appuyer pour prendre sa décision.

Les échanges ayant eu lieu dans le cadre de l'atelier participatif organisé la veille à Bouguenais étaient très qualitatifs. Il a mis en lumière des postures très diversifiées, qui reflètent la complexité du dossier et la difficulté à accepter la décision d'abandon de Notre-Dame-des-Landes (NDDL). L'expression majoritaire des riverains s'est organisée pour prioriser la qualité de vie des riverains par rapport aux enjeux de développement économique du territoire.

La CNDP a noté une analyse de plus en plus construite autour des questions de qualité de vie et d'attractivité du territoire. Quelques personnes ont notamment questionné le lien entre l'aéroport et l'attractivité économique du Grand Ouest.

De vraies questions de fond ont ainsi été posées, et plusieurs positions radicales ont été formulées, telles que la mise en place d'un moratoire sur la croissance du trafic aérien.

Il est important que les acteurs économiques du territoire expriment dans le cadre de la concertation leurs besoins et aident à structurer des réponses à la hauteur de la complexité des questions posées.

Présentation du dispositif de concertation

Yoann LA CORTE, Directeur du projet de réaménagement de Nantes-Atlantique (DGAC)

Le dispositif mis en place est d'une ampleur importante, comparable à celle d'un débat public.

La Direction Générale de l'Aviation Civile (DGAC) propose plusieurs ateliers participatifs pour co-construire le projet avec les parties prenantes : deux auront lieu à Nantes au nord de la Loire, quatre dans des communes au sud de la Loire (Saint-Aignan, Bouguenais et Rezé)

La DGAC organise par ailleurs :

- Des ateliers dédiés aux acteurs et associations du territoire ;
- Un atelier avec les acteurs économiques, dont les compagnies aériennes ;
- Une rencontre avec les salariés de la plateforme aéroportuaire ;
- Des permanences « écoute riverains » dans plusieurs mairies du territoire ;
- Des rencontres sur site : sur deux marchés, à la gare SNCF, à l'université et à l'aéroport pour présenter le projet ;
- Un panel de citoyens représentatif de la diversité des parties prenantes du projet, rassemblés par un institut de sondage, se réunira à trois reprises pour proposer un avis argumenté sur le projet ;
- Des exemplaires du dossier de concertation, de sa synthèse et des dépliants avec coupon T (coupon prépayé pour donner son avis) sont disponibles en mairie ;
- La possibilité de déposer des cahiers d'acteurs : il s'agit d'un document synthétique de 4 à 6 pages. La DGAC souhaite que les corps constitués puissent s'exprimer et s'emparer du sujet. Quelques cahiers ont déjà été déposés, notamment par la CGT et FNE ;
- Un site internet participatif pour déposer des avis argumentés, des commentaires : www.reamenagement-nantes-atlantique.fr

Des possibilités d'expression sont ouvertes à tous. Un bilan de ces contributions sera réalisé par les garantes, puis par la DGAC en tant que maître d'ouvrage.

Présentation du projet soumis à concertation

Yoann LA CORTE, Directeur du projet de réaménagement de Nantes-Atlantique (DGAC)

Yoann LA CORTE précise que la concertation s'appuie autour de deux questions centrales : Quel aéroport voulons-nous ? Comment concilier développement du territoire et de l'aéroport et protection des populations et de l'environnement ?

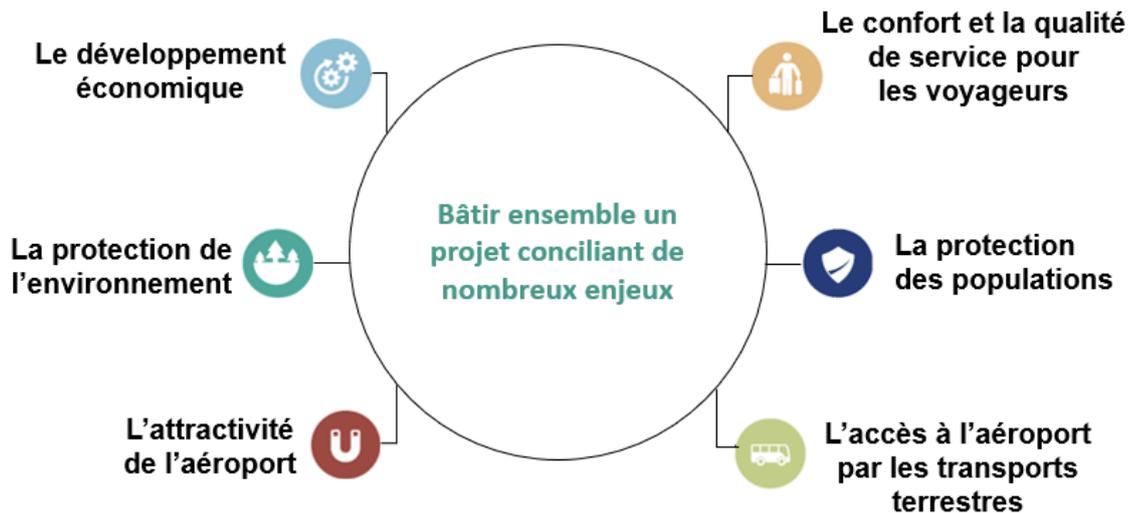
Ces questions ont guidé l'approche de la DGAC (Direction Générale de l'Aviation Civile) pour concevoir le projet. Elles impliquent la participation de toutes les parties prenantes. La DGAC a des experts qui ont travaillé sur différentes options, mais elle a également besoin des retours et des avis des participants pour mieux éclairer les avantages et les inconvénients des unes et des autres.

Pourquoi réaménager Nantes-Atlantique ?

Le Grand Ouest est un territoire avec une forte dynamique économique et démographique. La croissance de la population y est plus forte qu'ailleurs en France. Il en découle des besoins de connexion et d'ouverture sur l'Europe et l'international, et des besoins de mobilité en évolution. Aujourd'hui, l'aéroport accueille 6,2 millions de voyageurs et 58 000 mouvements par an. Le trafic a augmenté de manière plus forte que prévu et les besoins de mobilité aérienne sont toujours en évolution. L'hypothèse médiane retenue par la DGAC pour 2040 est de 11,4 millions de passagers par an et de 89 000 mouvements.

Sans réaménagement, la DGAC estime que les infrastructures de l'aéroport seraient saturées d'ici une dizaine d'années et ne parviendrait donc pas à répondre à ces besoins.

Quels enjeux autour du projet ?



Les options soumises à la concertation

Plusieurs options sont mises en débat.

■ Les options de réaménagement de la piste

Les options pour le réaménagement de la piste ne répondent pas à un besoin aéronautique particulier, mais visent à limiter les nuisances sonores pour les populations survolées.

▼ Option de référence

Aujourd'hui, la piste est vieillissante et nécessite une mise en conformité. Le coût de ces travaux est estimé entre 120 et 150 millions d'euros, dont l'essentiel sera à la charge du futur concessionnaire.

Une autre évolution devra nécessairement intervenir : la remise des trajectoires d'approche dans l'axe de la piste. Aujourd'hui, la trajectoire des avions atterrissant face au sud est désaxée de 13° par rapport à la piste. Les avions doivent tourner juste avant l'atterrissage, sans guidage vertical. Or, pour des raisons de sécurité, un guidage vertical est devenu nécessaire avec l'augmentation du trafic. C'est l'ILS (« Instrument Landing System ») qui permettra de guider les avions. L'installation de cet ILS implique un réaxage de la trajectoire des avions arrivant par le Nord.

Par ailleurs, l'installation de l'ILS nécessitera un décalage du seuil d'atterrissage de 250 mètres. Pour les atterrissages face au sud, l'installation de l'ILS s'accompagnera de ce fait d'un gain d'altitude de 13 mètres pour les avions par rapport à la situation existante.

- ▼ *Option d'allongement de 400 m vers le sud :*
 - Coût estimé : +50 M€ ;
 - Besoin foncier : 15 ha ;
 - Réduction du nombre de personnes exposées aux nuisances sonores.

- ▼ *Option d'allongement de 800 m vers le sud :*
 - Coût estimé : +100 à 150 M€ ;
 - Besoin foncier : 30 ha ;
 - Réduction du nombre de personnes exposées aux nuisances sonores.

Ces deux options d'allongement ont pour objectif de décaler le seuil d'atterrissage des avions vers le sud et ainsi d'augmenter l'altitude de survol de Nantes. Ce décalage n'apporte aucun changement pour les trajectoires des atterrissages et des décollages au sud de la piste (côté Saint-Aignan).

Pour un allongement de 800 mètres, le gain total d'altitude serait de 53 mètres et la diminution de la gêne sonore de l'ordre 3 dB, ce qui ne serait pas négligeable. Une diminution de 3 dB correspondant à une division par deux de l'énergie acoustique au sol.

- ▼ *Option de création d'une piste en V*
 - Coût estimé : +250 à 300 M€
 - Besoin foncier : 150 ha
 - Réduction du nombre de personnes exposées aux nuisances sonores

- ▼ *Option de création d'une piste transversale*
 - Coût estimé : +300 à 350 M€
 - Besoin foncier : 115 ha
 - Réduction du nombre de personnes exposées aux nuisances sonores

Aujourd'hui, plusieurs parties prenantes se mobilisent en faveur de l'option de piste transversale, qui permettrait de réduire significativement le nombre de personnes survolées et préserverait la ville de Nantes. Cependant, cette option présente plusieurs inconvénients, tels que le survol de nouvelles personnes qui n'étaient jusque-là pas ou peu impactées, ainsi que des impacts environnementaux et fonciers plus importants qui pourraient entraîner des oppositions.

Dans cette option, la piste est-ouest deviendrait la piste principale de l'aéroport et la piste existante pourrait être maintenue en secours. Certaines parties prenantes ont souhaité aussi que soit étudiée la possibilité de fermer entièrement, à terme, la piste actuelle au trafic, voire de la déconstruire pour libérer du foncier.

■ Les options pour l'aérogare

Différentes options sont possibles pour l'emplacement de l'aérogare :

- ▼ *La modernisation de l'aérogare existante : localisation actuelle*

L'aérogare garde sa localisation actuelle à l'est de la piste, mais elle est modernisée et agrandie pour offrir une surface permettant l'accueil des passagers et des avions dans de bonnes conditions, avec des terminaux confortables offrant un niveau de service élevé.

- ▼ *La création d'une aérogare à l'ouest*

L'aérogare est construite à l'ouest de la piste actuelle. Elle offre une surface permettant l'accueil des passagers dans de bonnes conditions, avec des terminaux confortables offrant un niveau de service élevé.

Deux variantes sont possibles pour l'aménagement de l'aérogare :

- ▼ *Maintenir un terminal unique, modernisé, avec un niveau de service élevé, comme c'est le cas actuellement.*
- ▼ *Proposer des terminaux à niveaux de service différenciés : l'un, à niveau de service plus élevé, serait destiné à l'accueil des passagers des compagnies régulières ; le terminal à services simplifiés serait dédié aux compagnies à bas coûts (low cost).*

■ **Les options pour les abords de l'aérogare**

Deux options sont proposées pour aménager les abords immédiats de l'aérogare :

- ▼ *Créer une esplanade urbaine devant l'aérogare : bien intégrée, qualitative, cette place se veut accessible aux circulations douces. Elle facilite l'orientation des voyageurs grâce à une signalétique adaptée et favorise la pluralité des usages : accès par les transports en commun, ou via le dépose-minute.*
- ▼ *Installer un ou plusieurs parkings en silo devant l'aérogare : situés à proximité immédiate de l'aérogare, les parkings en silo en optimisent l'accès. Le choix d'un parking en silo en remplacement des parkings existants permet de limiter la surface foncière utilisée et, de fait, l'imperméabilisation de surfaces nouvelles.*

■ **Les options pour l'exploitation**

La DGAC propose la mise en place d'un « couvre-feu » consistant à interdire la programmation des vols entre minuit et 6h du matin. Cette proposition fait l'objet d'un consensus politique fort entre les 24 maires de la Métropole de Nantes.

C'est pourquoi la DGAC a d'ores et déjà anticipé les études nécessaires dans l'hypothèse où le couvre-feu serait retenu à l'issue de la concertation.

Lors de l'atelier organisé la veille à Bouguenais, de nombreuses attentes ont été exprimées par le public sur la mise en place d'un couvre-feu, perçu comme indispensable. De nombreuses personnes ont demandé une plage s'étendant de 22h à 6h ou 6h30 du matin. Certains plaident même pour une interdiction des vols entre 21h et 7h du matin. La question des horaires du couvre-feu n'est pas neutre pour l'activité des compagnies aériennes. Si le couvre-feu est trop contraignant, elles pourraient remettre en question leurs bases à Nantes-Atlantique. Il est essentiel de travailler ces questions avec les compagnies aériennes et d'objectiver les besoins de déplacement sur les franges de nuit. Il sera également nécessaire d'étudier ce qui peut être fait en semaine et le week-end, car c'est une attente qui s'exprime lors des ateliers.

Toutes les options du projet sont détaillées dans le dossier de concertation et sa synthèse, qui sont disponibles sur le site internet et en mairie.

La desserte terrestre

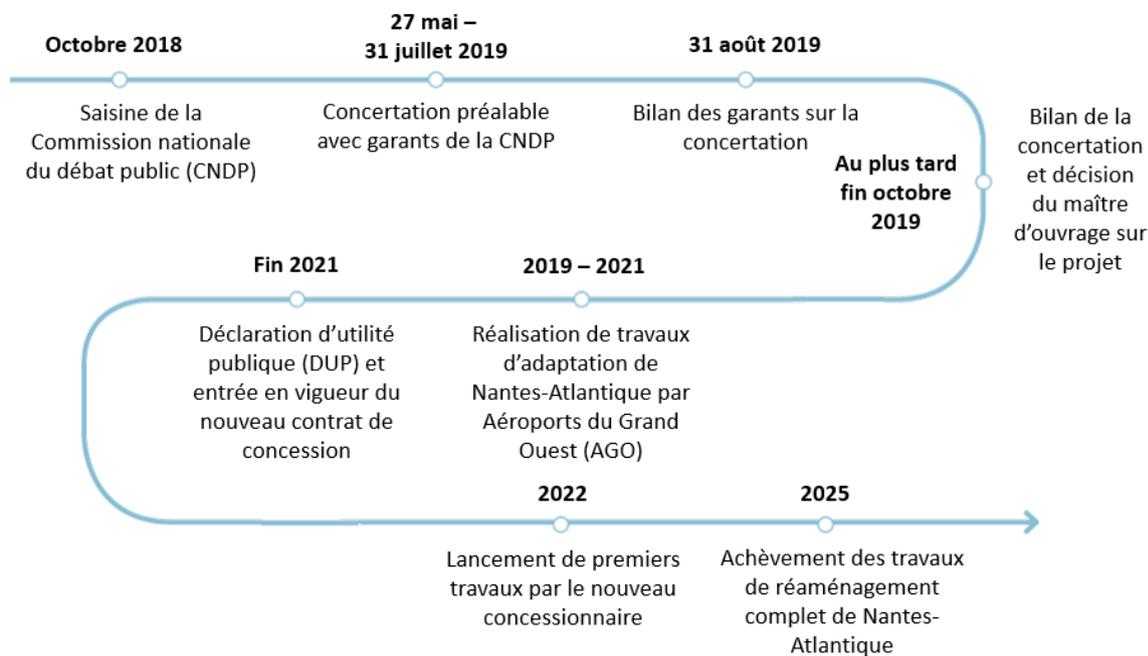
La desserte terrestre relève de la compétence des collectivités territoriales, notamment Nantes Métropole et la Région, et non de celle de la DGAC. Ces dernières ont engagé des études qui sont en cours. L'Etat participe à leur financement au travers du Contrat d'avenir. En accord avec Nantes Métropole et la Région, la concertation est l'occasion de recueillir les propositions des participants sur ce sujet.

Le coût du projet

A minima, 120 à 150 millions d'euros seront nécessaires pour la réfection de la piste et sa mise en conformité. Au total, selon les options retenues, le coût du réaménagement peut varier entre 470 et 900 millions d'euros. Le projet sera financé par le futur concessionnaire. Il ne recevra pas de subvention publique pour le

réaménagement et pour l'exploitation de l'aéroport. La durée du contrat de concession sera adaptée de sorte à permettre l'amortissement des investissements réalisés et la juste rémunération des capitaux investis.

Le calendrier du projet



La DGAC s'engage à poursuivre la concertation avec les acteurs du territoire tout au long du projet.

- *La présentation projetée peut être retrouvée sur le site internet du projet.*
- *Pour plus d'informations sur le projet, retrouvez le dossier de concertation, sa synthèse et le dépliant de présentation du projet sur le site internet du projet : www.reamenagement-nantes-atlantique.fr*

Le temps d'échange

Tony LESAFFRE, Directeur général d'Europcar, demande si le projet prévoit de limiter la croissance de l'aéroport de Nantes. Il compare la croissance à plus de 10 % de l'aéroport sur les dix dernières années aux estimations de la DGAC, qui prévoient une croissance inférieure à 4 % entre 2018 et 2040.

Jean-François GENDRON, Président de la CCI Pays de la Loire, considère qu'il convient de parler de réaménagement de l'aéroport du Grand Ouest et non pas de Nantes-Atlantique. Au vu de la zone de chalandise de l'aéroport, il considère que nom du projet doit refléter une ambition à un échelle géographique plus large. Il rappelle que l'aéroport Nantes-Atlantique est le seul grand équipement aéroportuaire dans l'Ouest.

Il rappelle la part importante de voyageurs *business* à Nantes-Atlantique, qui lui paraît souvent sous-estimée par le public. Ces voyageurs d'affaires utilisent aujourd'hui tous types de compagnies, y compris les *low cost*. Il précise que cette notion lui semble aujourd'hui dépassée.

Jean-François GENDRON demande si des discussions sont engagées entre la DGAC et le concessionnaire actuel, AGO (Aéroport du Grand Ouest), au sujet de l'amortissement des travaux urgents à réaliser sur les deux ans à venir. Il exprime une inquiétude à l'idée que les travaux ne se fassent pas rapidement.

Concernant la mise en place d'un couvre-feu, il considère qu'il est essentiel pour les milieux économiques de rester fermes sur la nécessité de ne pas dépasser une plage horaire comprise entre minuit et 6h du matin. Il rappelle qu'un avion basé représente environ 30 salariés vivant sur le territoire. Il est donc important de ne pas mettre en place un couvre-feu trop contraignant qui remettrait en question les avions basés à Nantes.

Il estime qu'il est plus réaliste d'envisager 15 millions de passagers à Nantes à horizon 2040.

Selon lui, deux scénarios sont à envisager : un scénario d'urgence concernant tous les travaux à réaliser rapidement sur les infrastructures existantes et un autre à plus long terme avec une aérogare plus ambitieuse en termes de qualité de service.

Sur la limitation du trafic : *Yoann LA CORTE, Directeur du projet de réaménagement de Nantes-Atlantique*, indique que la DGAC n'a pas pour rôle de limiter ou non la croissance de l'aéroport. Il rappelle que la réglementation européenne définit un principe de liberté du marché du transport aérien. Cependant, si la limitation du trafic ressort de la concertation comme une attente forte des participants, il est possible de mettre en place des mesures allant dans ce sens. Cela nécessite une procédure longue dite « d'approche équilibrée » et un accord des États de l'Union européenne sur la limitation envisagée. La concertation est aussi l'occasion de s'interroger sur les leviers permettraient de concilier la croissance du nombre de passagers et la limitation des nuisances sonores. Sur cette question, l'exemple de Genève Aéroport semble particulièrement intéressant : les autorités fédérales suisses ont imposé au concessionnaire des mesures permettant une stabilisation de l'empreinte sonore de l'aéroport par rapport à la situation actuelle, et même une légère diminution d'ici 2030, dans un contexte de croissance raisonnée du trafic.

Sur les estimations du trafic : *Yoann LA CORTE* rappelle que l'estimation de l'évolution du trafic à long terme est toujours un exercice complexe, qui comporte des incertitudes. C'est pour cette raison que la DGAC a établi trois scénarios, présentant les estimations basses, médianes et hautes. Au-delà de 20 ans, les incertitudes sont trop fortes pour pouvoir réellement anticiper l'évolution du trafic. La DGAC prévoit donc des mesures conservatoires, notamment des réserves foncières, pour pouvoir faire évoluer les infrastructures en fonction des besoins futurs.

Thomas PLANTIER, expert des études de trafic de la DGAC, indique que l'aéroport de Nantes connaît une croissance de 5,8 % par an depuis les années 2000. Cette croissance relativement forte peut s'expliquer par deux phénomènes : la croissance du PIB (Produit Intérieur Brut) national et régional et la baisse du prix du transport aérien entre les années 2000 et 2010. Une forte croissance a été observée à Nantes-Atlantique après 2010. Cette forte croissance, que la DGAC a

eu des difficultés à prévoir, est due pour une partie à l'arrivée du transport à bas coût et pour une autre à la forte baisse du transport aérien.

Depuis 2015, la croissance est de l'ordre de 10 %. La DGAC ne considère pas que cette croissance à deux chiffres puisse être soutenable à long terme, car elle n'est pas portée uniquement par le dynamisme économique de la région. Elle est notamment liée au développement des compagnies à bas coûts dont le taux de remplissage est particulièrement élevé, de l'ordre de 90 %. Celui-ci ne pourra pas augmenter de façon infinie. De plus, la croissance liée au dynamisme de la région et aux effets de rattrapage va également s'atténuer puisque les habitudes de déplacement en avion vont atteindre la moyenne des autres régions françaises. Une accélération de l'ordre de 14 % peut encore être observée entre 2017 et 2018 : la DGAC estime que c'est la fin de l'effet de rattrapage et de la stratégie d'anticipation des compagnies sur le risque de congestion de l'aéroport. C'est pourquoi les estimations réalisées par la DGAC à horizon 2040 s'établissent à 11,4 millions de passagers annuels dans le scénario médian et 14,2 millions de passagers dans le scénario haut. Elles sont basées sur les prévisions de PIB issues du scénario médian du Conseil d'orientation des retraites, qui estime une croissance de 1,3 % par an, ainsi que le coût du transport aérien, comprenant le coût du carburant, des personnels navigants et de la tonne de carbone. Entre 2018 et 2040, la croissance du trafic est estimée à 2,8 % par an par la DGAC. De son côté, l'IATA (International Air Transport Association, l'association regroupant les compagnies aériennes) prévoit une croissance de 2 % des passagers annuels en Europe sur la période 2017- 2040.

Yann TRICHARD, président de la CCI, rappelle que les chiffres communiqués par AGO indiquent une croissance globale du trafic sur la plateforme de 18,53 % fin mai 2019 par rapport à 2018.

Il estime qu'il est important d'évoquer les hypothèses basses et hautes d'évolution du trafic aérien. Il rappelle qu'en Loire-Atlantique, la croissance du PIB est d'un point supérieur à la moyenne nationale et les chiffres de chômage font partie des plus bas de France. Le solde migratoire est également très positif, avec 19 000 nouveaux habitants chaque année. La DGAC devrait prendre en considération ces éléments dans ses prévisions de trafic. Il est essentiel de ne pas oublier la dynamique du territoire, qui est portée par une vision et une réelle coopération entre les acteurs privés et publiques. Il rappelle par ailleurs qu'il est essentiel de prendre en compte tout le développement du Grand Ouest et pas uniquement celui de Loire-Atlantique.

Il entend ce que dit la DGAC au sujet de l'effet de rattrapage, mais considère qu'il est trop restrictif d'un point de vue économique de considérer que c'est uniquement l'offre qui crée la demande. Souvent, l'offre est proposée parce qu'il y a de la demande. Le seul phénomène de rattrapage ne suffit donc pas à expliquer le remplissage exceptionnel des avions. Par exemple, le taux de remplissage est 90 % pour les liaisons transatlantiques.

Il souhaite que la DGAC soit vigilante pour le bon dimensionnement des infrastructures. Par le passé, les estimations du trafic ont été complètement fausses. Il serait dommageable de sous-estimer à nouveau l'évolution du trafic et de mettre ainsi en péril la croissance de l'aéroport.

Le trafic aérien est essentiel pour les interactions économiques avec l'international et la logistique. Sa réduction mettrait une option très forte sur la récession de l'économie territoriale. Il appelle à ne pas minimiser l'impact psychologique que cela pourrait avoir sur la dynamique du territoire, en envoyant un signal de décroissance et de désengagement industriel. Cela pourrait avoir des effets très négatifs sur le long-terme. Il lui apparaît donc essentiel de ne pas laisser dire qu'il n'y aurait aucun impact économique lié à la dynamique de la plateforme aéroportuaire.

Il rappelle qu'une très grande partie des entreprises voyagent aujourd'hui avec des compagnies low-cost. Les différents participants à cet atelier peuvent en témoigner. L'importance du low-cost pour les voyages d'affaires ne doit pas être minimisée.

Sur le rôle économique de l'aéroport pour le développement du territoire : *Yoann LA CORTE* confirme qu'il est important de bien caractériser le marché que dessert l'aéroport Nantes-Atlantique. Les perspectives d'évolution du nombre d'emplois et d'habitants sont à intégrer au projet et à son dimensionnement. Au-delà des chiffres, il lui apparaît essentiel d'entendre un

discours construit de la part des milieux économiques sur ces perspectives pour éclairer les échanges qui auront lieu dans le cadre de la concertation, notamment au travers d'un cahier d'acteurs.

Sur la dynamique régionale du Grand Ouest : *Yoann LA CORTE* confirme que l'aéroport sera bien pensé à l'échelle du Grand Ouest et qu'une part significative de la demande provient de Brest. Il revient sur l'idée d'une mise en réseau de l'aéroport de la région, portée par certaines parties prenantes. Le Premier ministre a exprimé cette idée dans son discours du 17 janvier 2019. Elle mérite d'être explicitée. La liberté du marché de l'aviation permet aux compagnies aériennes de choisir librement de l'ouverture de leurs liaisons ; l'État ne peut donc pas déplacer le trafic d'un aéroport à un autre. En revanche, l'État peut intervenir pour améliorer la desserte terrestre des aéroports du Grand Ouest et, de ce fait, permettre une meilleure répartition de la mobilité aérienne. C'est aussi dans cette optique que le Premier ministre et le Conseil régional ont signé un Contrat d'avenir en février 2019, qui prévoit notamment l'amélioration de la desserte ferroviaire, à la fois entre Nantes et Rennes et entre l'Ile-de-France et les principales villes du Grand Ouest.

Il rappelle que les aéroports de Nantes et de Rennes ont des zones de chalandise globalement distinctes, ce qui est documenté dans le dossier de concertation. Pour accompagner le développement de l'aéroport de Rennes, l'État va céder des terrains à la région Bretagne, qui est propriétaire de l'aéroport, pour celui-ci puisse accueillir environ 2 millions de passagers à moyen-terme.

Sur les estimations de trafic : *Yoann LA CORTE* rappelle que la CNDP a commandé une contre-expertise sur les chiffres de la DGAC, dont les résultats sont attendus pour mi-juillet. Celle-ci aura notamment pour objectif de mettre en lumière les possibles phénomènes de ruptures de tendances, par exemple avec la montée en puissance des questions environnementales pouvant entraîner un report de l'avion vers le train.

Sur les voyages d'affaires : *Yoann LA CORTE* rappelle que les compagnies à bas coût traitent une forte proportion des voyageurs qui se déplacent pour le motif affaires. Il invite les participants à faire la distinction entre les « hard low cost », qui parfois ne respectent pas un certain nombre de règles sociales, y compris en France, des compagnies à bas coûts qui proposent des services plus simplifiés et standardisés, avec un modèle économique qui leur est propre, et qui sont des acteurs qui respectent l'ensemble des règles qui s'imposent au marché.

Il observe que certaines parties prenantes soutiennent la thèse selon laquelle il serait possible de renoncer à l'avion grâce à la vidéo sur internet et par la vidéo-conférence. Or, les pratiques quotidiennes de la vie en entreprise montrent qu'il y a des besoins de déplacements non substituables. Ce sont des interrogations à la fois politiques et sociétales sur lesquelles le point de vue acteurs économiques est important. Ainsi, le train n'est pas une solution crédible pour aller à Montréal ou en Chine. Les besoins des entreprises méritent d'être documentés et étayés à l'aune de ces questionnements.

Sur les travaux : L'État est parvenu à un accord avec le concessionnaire actuel sur les travaux à réaliser d'ici la fin de la concession. Le financement de ces travaux a été traité. En fin de concession, si certains investissements ne sont pas totalement amortis, l'État peut les racheter à hauteur de la valeur restant à amortir.

Yves-Olivier LENORMAND, délégué régional d'Airbus, souhaiterait avoir des garanties sur la réalisation des travaux à court terme. Il rappelle que des travaux importants doivent être réalisés pour le fret. Il n'y a pour le moment pas de postes dimensionnés pour accueillir les nouveaux Beluga XL d'Airbus à Nantes-Atlantique, dont l'entreprise aura besoin à partir de septembre 2020. Il précise que ces besoins ont déjà été exprimés à AGO et souhaiterait savoir qui est décisionnaire sur cette question. Il rappelle qu'Airbus représente environ 6 000 emplois directs et environ dix fois plus d'emplois indirects en Loire-Atlantique.

Franck GRIMAUD, Président et CBO de Valneva, une société de biopharmacie et représentant du pôle de compétitivité des sociétés biotech du Grand Ouest représentant près de 120 sociétés. Il s'exprime également au nom des entreprises du digital qui représentent à 19 000 emplois à Nantes. Toutes les sociétés de la filière emploient environ 30 % à 40 % de hauts talents en R&D (Recherche et développement). Certes, ils peuvent utiliser des outils vidéos, mais ils ont également énormément besoin de se déplacer. Il y a donc un réel besoin de connexion du territoire avec le monde entier. Ces hauts talents coûtent plus de 100 000 € à l'entreprise. Aujourd'hui, au lieu de faire un aller-retour dans la journée, ils prennent trois jours pour se rendre à différentes destinations. S'il n'y a pas de liaisons suffisantes à Nantes, les entreprises spécialisées dans les biotechnologies et le digital baseront ces post-doctorants dans une autre ville mieux desservie, comme Lyon.

Une étude précédente de la DGAC projetait 6 millions de passagers en 2025 et 7 millions en 2030. Aujourd'hui, ces chiffres sont déjà dépassés. Il souhaiterait que la DGAC se montre plus sérieuse dans les chiffres qu'elle présente.

Le Grand Ouest est historiquement une région industrielle, qui a besoin aujourd'hui d'un rattrapage en termes d'innovation. L'aéroport est un outil indispensable pour cela. Il s'agit du développement de la région et pas seulement d'une question de loisirs et bien-être.

Il considère que le discours autour du remplacement de l'avion par des connexions en train est ridicule et correspond à une vision très parisienne. Il rappelle que le développement économique ne se fait pas uniquement à Paris et que la région du Grand Ouest a besoin des avions pour se développer.

Il demande comment évoluera le trafic dans les années à venir et quelle capacité est visée par la DGAC pour 2025.

Enfin, comme l'a exprimé Yves-Olivier LENORMAND, il confirme qu'il est essentiel de pouvoir accueillir les Beluga XL à Nantes en 2020.

Sur l'accueil des Beluga XL : *Yoann LA CORTE* indique que la discussion va se poursuivre avec AGO sur ce sujet et qu'il n'est pas envisageable que l'aéroport Nantes-Atlantique ne soit pas en capacité d'accueillir les nouveaux Beluga alors qu'ils sont essentiels pour la chaîne logistique de l'activité d'Airbus.

Sur le développement de la recherche : *Yoann LA CORTE* comprend qu'il est essentiel que les post-doctorants puissent se déplacer et puissent effectuer un aller-retour à l'étranger en une journée. L'expression des besoins de mobilité aérienne des acteurs de recherche gagnerait à être formulée par écrit, dans le cadre de la concertation, pour porter ces enjeux.

Sur le report modal vers le train : *Yoann LA CORTE* rappelle qu'il ne prend pas personnellement position sur la performance économique que représente une correspondance en train depuis Nantes pour un vol à Paris. Cependant, la thèse selon laquelle un remplacement progressif du transport aérien par le développement du train serait possible ou souhaitable s'exprime dans le cadre de la concertation. L'autorité environnementale pointe aussi ces possibles évolutions, dont il faudrait tenir compte selon elle. Il est opportun que le monde économique et de la recherche fasse également entendre sa voix sur ce sujet, pour que leur vision puisse être prise en compte dans le cadre du bilan de la concertation.

Sur l'évolution du trafic et le dimensionnement des infrastructures : *Yoann LA CORTE* indique que l'État a travaillé pour l'adaptation des infrastructures actuelles à horizon 2021, dans la perspective, partagée avec AGO, de 7 millions de passagers d'ici 2022.

Yann TRICHARD relève que d'après les prévisions de trafic pour 2019, le chiffre de 7 millions de passagers pourrait déjà être atteint cette année.

Yoann LA CORTE rappelle que l'essentiel est de s'assurer que les adaptations prévues permettent un niveau de qualité de service suffisant pour accueillir les voyageurs dans de bonnes conditions.

Yves BROCHARD, Président de Vendée international, indique que la difficulté du Grand Ouest est aujourd'hui de faire venir des talents. Il souhaiterait le développement de voyages privés avec de petits avions pour mieux attirer ces profils.

Denis MAURE, Président de SEPAMAT, exprime son inquiétude concernant les propos tenus dans le cadre de la concertation. Il considère que le fait de débattre sur la nécessité d'un avion pour l'attractivité du territoire est un grand bond en arrière, qui n'est pas à la hauteur du sujet. Il souhaiterait savoir quelle représentativité est donnée à chaque propos. Quelle place sera accordée à la CCI, qui représente 50 000 entreprises sur territoire, par rapport à la multitude de contributions individuelles ?

Il évoque les problèmes de saturation des infrastructures de l'aéroport, qui rendent les conditions d'exploitation de plus en plus difficiles pour les entreprises. Son entreprise de location de véhicules emploie cinq collaborateurs sur la plateforme, qui se sentent de moins en moins en sécurité et subissent des conditions de travail de plus en plus dégradées. Il souhaiterait savoir si un projet de modification des infrastructures à court terme est envisagé. Il regrette notamment l'image de marque renvoyée aux visiteurs qui atterrissent à Nantes-Atlantique. Aujourd'hui, ils ne sont pas accueillis dans de bonnes conditions.

Sur l'aviation d'affaires : Yoann LA CORTE indique que Nantes-Atlantique accueille déjà plusieurs avions privés de ce type. Cette question peut être étudiée par la DGAC.

Sur l'opportunité d'un débat concernant la pertinence d'un aéroport : Yoann LA CORTE observe que ces questions, quelle que soit l'opinion que l'on peut se faire de leur pertinence technique ou économique, sont posées de fait par des participants à la concertation. Les milieux économiques peuvent choisir d'y répondre ou non pour contrebalancer les points de vue exprimés. Il rappelle que la DGAC a illustré dans le dossier de concertation les effets du projet sur le développement économique. Aujourd'hui, c'est aussi aux acteurs économiques de porter cela dans le cadre de la concertation.

Sur l'image de marque du territoire : Yoann LA CORTE confirme que l'aéroport d'une grande métropole contribue à l'image et au rayonnement du territoire. L'exploitant d'un aéroport et le Comité régional du tourisme (CRT) peuvent développer des stratégies communes.

Sur la dynamique du territoire : Sylvie HAUDEBOURG, garante de la concertation, note la nécessité pour l'expertise indépendante sur les estimations de trafic de contextualiser le sujet en fonction des spécificités du territoire, et de ne pas se contenter d'être dans la continuité de tendances internationales et européennes.

Sur la représentativité des contributions : Yoann LA CORTE rappelle que le temps de la décision politique, qui interviendra à l'issue de la concertation, se basera sur toute la matière qui aura été collectée. Les différents avis exprimés pèseront dans la décision du Gouvernement.

Sylvie HAUDEBOURG rappelle le principe d'équivalence de traitement entre les parties prenantes de la concertation, selon lequel la parole d'un citoyen pèse autant que celle de la CCI. Une concertation repose sur le principe d'argumentation et non sur une logique de pétition ou de nombre. Actuellement, elle constate que les associations et les collectifs de riverains s'expriment de façon de plus en plus construite sur les nuisances et la préservation de la qualité de la vie, en indiquant la difficulté d'articuler le développement économique avec la protection des populations. Il y a donc un enjeu pour les milieux économiques à développer leur propre argumentation et présenter une autre vision s'ils le souhaitent.

Yann TRICHARD se dit étonné d'apprendre que la CCI ne pèse qu'une voix, alors même qu'elle représente un réseau d'entreprises. Il appelle chacun des participants à donner des arguments en faveur de la nécessité d'un aéroport pour le territoire, plutôt que de poser des questions pour le projet.

Yoann LA CORTE invite par ailleurs les réseaux d'entreprise à déposer des cahiers d'acteurs en ligne afin de faire connaître leur positionnement et leurs propositions pour le projet.

Jean-François GENDRON, Président de la CCI Pays de la Loire, indique que les CCI sont des établissements publics et que celle de la région représente officiellement 130 000 entreprises. Il lui semblait que le Gouvernement avait l'intention de remettre les corps intermédiaires au goût du jour et s'étonne donc que le poids des CCI puisse être sous-estimé.

Yoann LA CORTE observe que le principe d'équivalence de traitement de toutes les parties prenantes, garantie par la CNDP (Commission Nationale du Débat Public), prévaut dans la concertation publique, qui est une phase de démocratie participative. Il observe aussi que nous sommes dans une démocratie représentative et que, de ce fait, les élus des territoires auront nécessairement à s'exprimer lorsque se formera la décision politique sur la suite du projet. Il rappelle que le dispositif de concertation prévoit plusieurs temps de rencontre et espaces d'expression pour les corps intermédiaires. En plus de ce petit déjeuner dédié aux acteurs économiques et la possibilité de déposer des cahiers d'acteurs, deux ateliers réservés aux acteurs et associations sont organisés. Le premier a eu lieu le 7 juin 2019, et le prochain aura lieu le 27 juin. Il invite les acteurs économiques à y participer.

Jean-François GENDRON considère qu'il est nécessaire d'avoir une vraie vision prospective pour les évolutions du territoire à long-terme. Il est notamment essentiel de prendre en compte la croissance démographique : en 2040, la région pourrait compter 4,5 millions d'habitants, contre 3,7 millions aujourd'hui. Cette croissance devrait notamment concerner une population jeune.

Il note que parmi les options proposées par la DGAC, aucune ne prévoit de la place les gros porteurs. Il aurait trouvé cela intéressant de pouvoir accueillir des compagnies telles que Emirates pour pouvoir développer davantage de liaisons long-courrier. Certains gros aéroports, tels que celui de Nice, se sont développés selon une logique de hub avec le Moyen-Orient. Il souhaiterait savoir si certaines options proposées empêcheraient de mettre en place le même type de stratégie.

La DGAC a indiqué que les options de piste en V et de piste transversale n'étaient pas compatibles avec la création d'une aérogare à l'ouest. Jean-François GENDRON demande si cela signifie qu'aucuns travaux importants ne pourraient être réalisés sur l'aérogare en cas de choix d'une de ces deux options de piste.

Sur la compatibilité des options d'aérogare et de piste : Yoann LA CORTE confirme que dans le cas de création d'une piste en V ou d'une piste transversale, la création d'une aérogare à l'ouest de la piste ne serait pas possible. L'aérogare serait tout de même rénovée, que ce soit sur son emplacement actuel ou via la création d'un nouvel aérogare sur un emplacement à définir.

Sur le vols long-courriers : Yoann LA CORTE rappelle que le développement de long-courriers ne dépend pas d'une compagnie en particulier. Il est possible d'avoir des vols intercontinentaux sans gros porteurs, grâce aux avions dits à « long rayon d'action » (long range).

Si l'aéroport de Paris-Charles-de-Gaulle est le seul véritable hub en France, depuis plus de 20 ans, les aéroports régionaux montent en puissance.. La fonction de hub à Nice n'est pas du tout de même échelle. La conviction de la DGAC est que le modèle de demain devrait plutôt correspondre à des liaisons directes - point à point - depuis des aéroports régionaux. La contre-expertise commandée par la CNDP pourra également s'exprimer sur ce sujet. Les marchés des gros porteurs sur Nantes ne devraient pas se développer à l'avenir. La piste de Nantes-Atlantique n'a donc pas vocation à être réaménagé pour accueillir de gros porteurs.

Tony LESAFFRE, Directeur général d'Europcar et président d'Exponentes, indique que 23 millions d'euros ont été investis récemment dans le parc des expositions de la Beaujoire. Celui-ci va bientôt accueillir une exposition sur la mer, pour laquelle 20 % de visiteurs étrangers sont attendus. Sans un aéroport libre de son développement, les investissements dans la ville de Nantes seront très compromis.

Eric MONTANT, Directeur général adjoint de la Cité des Congrès de Nantes, indique que la Cité des Congrès est un équipement qui a pour vocation de faire rayonner les filières du territoire et accueillir de grands congrès en rapport avec toutes les entreprises, les pôles de compétitivité et les domaines d'excellence du territoire. Aujourd'hui, 75% des 150 manifestations annuelles sont à audience nationale et internationale. 40 % des

congrès en 2018 étaient à portée internationale à la Cité des Congrès. Les professionnels ont besoin de se rencontrer. L'idée qu'une rencontre physique pouvait être complètement remplacée par des écrans est aujourd'hui dépassée.

Il rappelle que les rencontres professionnelles apportent des retombées économiques importantes pour le territoire : la Cité des Congrès et Expo Nantes sont estimées à plus de 100 millions d'euros de retombées chacune.

La question de l'accessibilité est primordiale pour les organisateurs de manifestations internationales.

Anne BROCHARD, Dirigeante de l'Étincelle RH et membre du centre des jeunes dirigeants d'entreprises Nantes-Atlantique qui représente 130 PME (Petites et moyennes entreprises) et ETI (Entreprises de taille intermédiaire), indique qu'elle est pour l'agrandissement de l'aéroport de Nantes-Atlantique dans des conditions qui soient acceptables, raisonnables et à la hauteur de l'ambition du territoire. Elle souhaite également un aéroport responsable. Elle alerte sur le risque d'opposer populations écologiques et entreprises polluées. Nantes-Atlantique se situe dans un territoire très engagé sur la question de la RSE (Responsabilité sociale et environnementale) des entreprises. Elle se dit favorable à un projet écologiquement responsable, mais sans que cela soit limitant pour le développement du territoire. Elle invite les acteurs du projet à faire preuve de pragmatisme. Elle pense que les entreprises, à l'instar d'Airbus, peuvent faire preuve d'imagination pour proposer des idées permettant de réduire les nuisances sonores et la pollution.

En tant que dirigeante d'une entreprise spécialisée dans le recrutement, elle rappelle l'utilité d'un aéroport pour attirer des talents. Actuellement, les entreprises ont des difficultés à recruter car les infrastructures ne sont pas adaptées. Il est également essentiel que les universités et écoles du territoire soient connectées aux bons établissements à travers le monde, en particulier ceux situés en Amérique du Nord et en Asie. Ces destinations ne sont pas accessibles en train depuis Nantes, contrairement à ce que laisse entendre la DGAC selon elle.

En tant que citoyenne, elle souhaite que sa fille puisse poursuivre ses études sur le territoire et qu'elle soit fière de la capacité de son territoire à développer des projets écologiques ambitieux.

Yoann LA CORTE précise que la DGAC ne soutient pas la thèse selon laquelle le train serait la seule solution pour répondre aux besoins de mobilité du territoire. Il a cependant tenu à partager les opinions exprimées par plusieurs parties prenantes dans le cadre de la concertation.

Il invite enfin les participants à visionner la vidéo de Genève Aéroport, qui répond à certaines des questions posées.

Philippe BELY, Président de la Chambres des métiers et de l'artisanat de Loire-Atlantique, qui représente 22 000 entreprises artisanales, indique qu'il habite dans le quartier des Couëts à Bouguenais et connaît les nuisances sonores générées par le survol des avions. Il considère qu'une accessibilité rapide de la ville vers l'aéroport est essentielle. Il souhaiterait un réaménagement de la sortie du périphérique vers l'aéroport. Il rappelle qu'aujourd'hui, l'accès en voiture est très difficile.

Il précise qu'il a lui-même bénéficié du PGS (Plan de gêne sonore) en tant que particulier en 2005. Depuis l'abandon du projet de NDDL, il a commencé à réaliser des travaux lui-même ; Tous les travaux réalisés en amont du PGS n'ont pas été remboursés. Il rappelle que les aides à l'insonorisation sont inutiles pour la période estivale, puisque les fenêtres sont ouvertes. Or, c'est à ce moment-là qu'il y a le plus de trafic.

Le survol de Nantes représente également un véritable enjeu foncier et engendrera des contraintes d'urbanisation.

Il rappelle par ailleurs qu'il est urgent de régler la question du stationnement sauvage aux abords de l'aéroport. La construction de parkings en silo doit être une priorité.

Olivier DARDÉ, Président de l'association de commerçants Plein centre, considère que les infrastructures de l'aéroport sont aujourd'hui catastrophiques. Il rappelle que Nantes devient une véritable destination touristique et déploie une stratégie pour attirer des visiteurs d'Amérique du Nord et de Chine. Or l'aéroport leur renvoie une première image négative du territoire. Il rappelle l'importance du tourisme pour les commerces de centre-ville.

Les options de maintien ou d'allongement de la piste impliquent un couloir aérien au-dessus du centre-ville. Il s'inquiète à la fois pour des questions de sécurité, de nuisances et de pollution. Il rappelle qu'à ce titre, le choix de la piste est important.

Nicolas DEBON, Directeur Général de Nantes-Saint-Nazaire Développement, indique, concernant le tourisme d'affaires et l'effet de retard observé, que le territoire est compétitif mais n'est pas encore au niveau où il devrait être. Les outils publics et privés sont en cours de structuration. Aujourd'hui, le territoire a une réelle ambition internationale. L'aéroport est un outil déterminant pour cette question.

Il rappelle que la notion de scénario médian n'existe pas au sens des ambitions des acteurs économiques, qui souhaitent contribuer au meilleur développement possible pour le territoire. L'État doit selon lui accompagner le territoire dans cet effort. Il souligne l'importance de la présence de tous les acteurs économiques à ce temps de rencontrer pour porter cette ambition commune.

Il souhaite donner deux exemples du dynamisme hors norme sur le territoire. Une soirée est organisée cette semaine avec 500 chefs d'entreprises. Dans ce cadre, cinq à six intervenants témoigneront de leur investissement sur le territoire, qui représentent 1,2 milliard d'investissement privé à court-terme. Il rappelle également la décision du Conseil d'État de valider le lancement d'un parc éolien offshore au large des côtes du territoire, qui représente 2 milliards d'euros d'investissement privé.

La croissance économique hors norme du territoire doit donc s'accompagner d'un développement d'infrastructures à la hauteur.

Sinon, il existe selon lui le risque de gâcher l'attractivité du territoire, à la fois au niveau local et national. Les acteurs économiques ont la responsabilité d'attirer l'attention des acteurs publics sur cette question, et c'est à eux d'accompagner le développement économique en conséquence.

Jean-Luc CHARLES, Directeur général de la SAMOA (Société d'Aménagement de la Métropole Ouest Atlantique), exprime son inquiétude concernant le calendrier annoncé par la DGAC : mise à niveau des infrastructures en 2021 et mise en service de l'aéroport réaménagé en 2025. Plusieurs recours sont possibles pour ce type de dossier. Une opposition déterminée lui semble en capacité de freiner voire empêcher un projet, d'autant plus avec l'historique de NDDL. Il demande donc si les échéances annoncées par la DGAC sont réellement tenables. Si ce n'est pas le cas, il estime que la situation de l'aéroport en 2025 sera critique.

Sur le stationnement : *Yoann LA CORTE* rappelle qu'une mission a été mandatée par la ministre chargée des transports pour trouver des propositions opérationnelles rapidement, dès la fin juin – début juillet, comme l'a déjà rappelé le préfet.

Sur le tourisme : *Yoann LA CORTE* indique qu'au travers de son cahier d'acteur, la CCI pourrait approfondir l'analyse présentée dans le dossier de concertation, en montrant pas exemple la part que représente le tourisme pour le chiffre d'affaire des différentes filières.

Sur l'impact foncier et immobilier du survol de Nantes : *Yoann LA CORTE* précise que la préfecture a prévu de mettre en place d'ici septembre un observatoire des prix pour suivre les évolutions de l'immobilier. Il rappelle que les différentes options de piste présentent des conséquences différentes en matière d'urbanisme. Il invite les acteurs économiques à s'emparer de ces questions.

Sur le calendrier du projet : *Yoann LA CORTE* confirme que le calendrier annoncé est tenable. D'ici 2021, plusieurs travaux de mise en conformité de l'aérogare seront réalisés, tels que la mise aux normes des postes d'inspection filtrage (PIF) et des équipements de détection d'explosifs dans

les bagages de soute. Il n'y aura pas de travaux lourds impliquant une transformation substantielle de l'infrastructure.

Quant à l'objectif de mise en service en 2025, l'État est pleinement mobilisé et a d'ores et déjà mis en place une « organisation projet » spécifique. Il s'agit d'un projet prioritaire.

En général, les procédures de concertation publique, d'obtention de la déclaration d'utilité publique (DUP) et de mise en concurrence pour l'attribution du contrat de concession sont menées de manière séquentielle, ce qui prend une dizaine d'années. Pour Nantes-Atlantique, l'État mène en parallèle les procédures et mobilise des moyens importants sur une courte période, afin de tenir le calendrier annoncé.

Par ailleurs, l'État est préparé à la possibilité d'avoir des recours. Dans le cadre du projet NDDL, l'État a gagné plus de 180 recours. Cela montre que les services de l'État savent assurer la robustesse juridique de leurs actes et se défendre en cas de contentieux. Il rappelle qu'un recours n'interrompt les travaux que lorsqu'il est suspensif en droit. Pour NDDL, les recours avaient été rendus suspensifs pour des questions politiques et non juridiques.

François-Xavier DE BOÛARD, *Président-directeur-général de Dumet, et dirigeant d'un réseau Bretagne Pays de la Loire tourné vers le voyage d'affaires et le loisir*, rappelle que ce sont les compagnies aériennes qui choisissent leur lieu d'implantation. Si l'aéroport de Nantes devient très contraignant, elles iront ailleurs sans difficulté. Il indique qu'avant de s'implanter dans une ville, les chefs d'entreprises regardent quels sont les connexions disponibles en avion et en train. Ce critère est important car les collaborateurs qui voyagent coûtent cher aux entreprises.

Il demande s'il y aura une fermeture de l'aéroport pour travaux en fonction des différentes options de piste proposées. Il rappelle que l'interruption du trafic serait très contraignante pour les acteurs du monde économique.

De plus, il demande si la DGAC a les terrains nécessaires pour la réalisation des différentes options proposées, ou si elle compte effectuer des acquisitions foncières.

Yoann LA CORTE confirme que les compagnies sont libres de s'installer où elles le souhaitent, en fonction de leur analyse du marché. L'État ne peut pas les contraindre à s'installer sur un aéroport plutôt qu'un autre. L'attractivité de la plateforme est donc déterminante. En règle générale, les compagnies aériennes s'implantent sur une plateforme évaluant, entre autres facteurs, s'il existe une demande suffisamment importante ayant accès à l'aéroport en moins d'1h30. L'attractivité de l'aéroport repose donc en particulier sur la performance de sa desserte terrestre. A ce égard, es solutions qui seront mises en œuvre par les collectivités territoriales pour mieux relier l'aéroport seront déterminantes.

Sur les travaux : Yoann LA CORTE explique que le trafic pourrait être interrompu pendant une durée de quelques semaines. Cette durée est en particulier fonction des options retenues. Le maintien de la piste actuelle sans allongement est l'option qui nécessiterait probablement le temps d'interruption le plus important. Les candidats à l'appel d'offres pour la future concession seront amenés à faire des propositions pour minimiser la durée d'interruption de la circulation aérienne.

Sur les acquisitions foncières : Yoann LA CORTE confirme que l'État devra procéder à des acquisitions foncières, d'autant plus importants que si la création d'une nouvelle piste était retenue. Elle serait réalisée une fois la DUP obtenue. Pour les acquisitions, l'État proposera systématiquement aux propriétaires un rachat à l'amiable. Des compensations sont également proposées pour les entreprises ou les exploitations agricoles dont l'activité est impactée par une acquisition. Si les propriétaires refusent la proposition de l'État, une procédure d'expropriation sera engagée mais la voie amiable sera toujours privilégiée.

Sur les travaux : *Guilhem BLANCHARD, expert technique de la DGAC*, confirme qu'une partie des travaux les plus structurants sur la piste et les taxiways nécessiteraient une fermeture de la plateforme estimée à quelques semaines en cas de maintien de la piste actuelle. L'allongement de la piste permettrait de réduire les délais de fermeture de la piste en répartissant les travaux par tronçons. En cas de création d'une nouvelle piste, les délais d'interruption seraient très limités. Par ailleurs, la mise en place d'un couvre-feu pourrait permettre la mise en place de travaux la nuit.

Hughes MALHERE, Président de Grand Nantes Entreprises, rappelle que certaines associations sont en mesure de construire ~~de construire~~ des débats et les médiatiser pour s'opposer à un projet. Si le réaménagement de l'aéroport doit faire face à un nouveau contexte d'opposition, la situation sera complexe pour les entreprises locales. Il exprime une inquiétude sur la capacité de l'État à mener ce type de dossier sur le territoire.

Il a le sentiment que l'aménagement de l'aérogare et sa desserte ont été peu évoqués. Il demande pourquoi ce dernier point est le seul élément de la présentation du projet à ne pas être chiffré. Il rappelle qu'étaler des parkings prend plus de place que si on les empile sous la forme de parkings silo. Il souhaiterait que les scénarios sur cette question soient multiples.

La question de la desserte est essentielle. Inquiet des difficultés de circulation automobile liées à l'augmentation du trafic aérien, il estime qu'un périphérique avec 2x2 voies est la seule solution viable pour une agglomération telle que Nantes. Il souhaiterait que la Préfecture présente un projet en ce sens.

Sur la desserte : *Baptiste MANDARD, sous-préfet en charge du réaménagement de Nantes-Atlantique*, confirme que la desserte est un sujet fondamental. Il rappelle qu'une étude sur les transports en commun a été engagée au printemps par la Région Pays de la Loire et Nantes Métropole, avec la contribution de l'État. Elle devrait être finalisée au 1^{er} trimestre 2020.

La dimension routière sera à l'ordre du jour des réflexions menées dans le cadre de l'Atelier des territoires organisé au 1^{er} semestre 2020.

Sur les risques d'opposition au projet : *Yoann LA CORTE* entend les inquiétudes exprimées sur un risque de cristallisation des oppositions. L'État prendra sa part dans la gestion de ces possibles oppositions, mais il invite également l'ensemble des acteurs territoriaux et des élus à se mobiliser pour la création d'un consensus autour du projet de réaménagement. Cela lui paraît essentiel pour porter une voix forte sur le territoire.

Des historiens et sociologues travailleront sans doute sur le cas de NDDL. Au départ, les opposants étaient une dizaine, puis 10 ans après des milliers, avec l'implication de réseaux d'opposants recourant à la violence. Il paraît utile de réfléchir collectivement aux raisons de cette évolution, qui n'est pas intervenue en quelques jours seulement.

Fred BELZINE, Président du Club TITAN, partage l'idée que la desserte est un sujet important. En dehors du pont de Cheviré, la plupart des déplacements nord-sud passent par l'Île de Nantes. Compte tenu de la politique de la ville qui réduit les voies d'accès des véhicules sur ce territoire, il s'inquiète d'un risque de congestion. Il demande si des pistes sont à l'étude afin d'éviter la saturation. Il précise que l'accès à la gare est également un sujet important, compte tenu du discours proposant de remplacer certains trajets en avion depuis Nantes-Atlantique par des liaisons en train vers Roissy-Charles de Gaulle. Aujourd'hui, les zones de stationnement à proximité de la gare connaissent également des problèmes de saturation.

Jérôme DUCHESNE, associé chez SYD Intégration, regrette que le périphérique, la gare et l'aéroport soient saturés dans un territoire en pleine croissance.

Yoann LA CORTE invite les participants à s'exprimer sur la question de la desserte, et notamment sur la saturation de la gare et de la liaison Nantes-Angers-Paris.

Il confirme que les collectivités travaillent sur plusieurs options concernant la desserte : la mise en place d'un tramway, l'utilisation de la ligne vers Pornic, le renforcement de la navette... L'étude est en cours. De son côté, l'État devra réaliser une étude, pour évaluer et quantifier les conséquences de l'évolution du trafic aéroportuaire sur le trafic routier, dans le cadre de la préparation du dossier d'enquête publique.

Jean-François GENDRON indique qu'il existe une étude de la CCI sur les retombées économiques directes, indirectes et induites par la présence de l'aéroport sur le territoire. Elle a été réalisée il y a trois-quatre ans et nécessiterait une réactualisation. Cependant, elle donne des indications intéressantes et mériterait d'être versée au dossier.

Yoann LA CORTE confirme qu'il serait tout à fait possible d'inclure cette étude dans le dossier.

Anne BROCHARD demande si le projet de réaménagement pourrait être également piloté par le Ministère de l'Économie et des Finances, et non seulement celui du Ministère de la Transition Écologique et Solidaire. Cela permettrait une approche moins impartiale sur le dossier selon elle.

Yoann LA CORTE indique que Ministère de la Transition écologique et solidaire est pleinement compétent pour porter le projet, qui est par ailleurs traité de façon interministérielle au plus haut niveau du Gouvernement. Le Ministère de la Transition écologique et solidaire travaille déjà en étroite collaboration avec Bercy.

Yann TRICHARD précise que le volume des passagers d'affaires représente 19 % du trafic total à Nantes-Atlantique.

Yoann LA CORTE remercie les participants pour leur écoute et leurs apports lors de cet atelier. Il rappelle qu'il est important que les milieux économiques expriment leurs attentes dans le cadre de la concertation préalable afin qu'elles puissent être prises en compte dans les actes de la concertation puis pour l'élaboration du projet. Il invite les participants à réaliser des cahiers d'acteurs.