



Direction générale de l'Aviation civile

Paris, juillet 2019

Compte-rendu

Compte-rendu relu par les garantes de la concertation

MODALITÉS :

Quoi : Atelier « employés de la plateforme aéroportuaire » organisé dans le cadre de la concertation préalable sur le projet de réaménagement de l'aéroport Nantes-Atlantique

Quand : Jeudi 13 juin 2019, de 12h à 15h environ (3h)

Où : Aéroport Nantes-Atlantique, à Bouguenais

Participants : 123 personnes sont passées lors de cet atelier, 123 contributions individuelles ou collectives ont été récoltées sur le mur d'expression.

Déroulement et ambiance générale :

L'atelier a été organisé sur le temps du déjeuner de façon à permettre à l'ensemble des employés travaillant sur la plateforme aéroportuaire (AGO, services de l'Etat présents sur la plateforme, entreprises sous-traitantes ou opérant sur la plateforme) de s'informer et participer. Ces personnels disposant d'un plus ou moins important selon leur emploi du temps (pause méridienne, fin de service), l'atelier a été organisé sous la forme d'un parcours dédié :

- un premier temps / lieu d'accueil par les hôtes et les facilitateurs, qui expliquaient le déroulement de l'atelier ;
- un second temps / lieu d'information sur le projet via des panneaux d'information, complétés par les explications données par des agents de la DGAC ;
- un troisième et dernier temps / lieu d'expression sur le projet via un mur de post-it, complété par les participants au fil de l'atelier.

Les participants pouvaient librement suivre ces étapes et leur accorder le temps qu'ils jugeaient nécessaire. Un des objectifs de l'atelier était de s'adapter aux participants et au temps dont ils disposaient.

Dans un climat convivial, l'atelier a été marqué par une mobilisation importante (plus de 120 participants avec un pic d'affluence entre 13h et 14h) et une participation riche (123 contributions). Les personnes présentes se sont montrées très intéressées par les explications apportées. Des tables disposées en îlots permettaient aux intervenants de la DGAC et aux participants de s'asseoir et de discuter sur le projet.



Le mur d'expression



Le temps de présentation du projet par la DGAC

RESTITUTION DES CONTRIBUTIONS

Sur un mur était inscrit les deux questions centrales de la concertation :

« Nantes-Atlantique, quel aéroport voulons-nous demain ? » Comment concilier développement de la Métropole et protection des populations et de l'environnement ? »

Les participants avaient à leur disposition des post-its de tailles et de couleurs différentes. Ils pouvaient déposer un ou plusieurs post-its. Les 6 enjeux du projet étaient proposés aux participants comme base de travail. Ils pouvaient ainsi s'en servir pour placer et classer leurs différentes contributions. Des facilitateurs étaient présents pour les aider, s'ils le souhaitaient. Certaines contributions étaient le fruit d'une réflexion individuelle, d'autres d'une réflexion collective.

« Confort et qualité de service » et « desserte » sont les thèmes qui ont été les plus approfondis par les participants, bien que l'ensemble des grands enjeux du projet aient été abordés. La synthèse ci-dessous reprend l'ensemble des contributions.

Confort et qualité de service et besoins aéronautiques

▼ Un état des lieux de l'aérogare actuelle

Le constat de la saturation actuelle de l'aérogare est présent dans un grand nombre de contributions. Les participants remarquent qu'il n'existe ni système de coupe-fil efficace, ni passage spécifique dédié aux voyageurs en retard.

De plus, le bâtiment existant est jugé trop vétuste, trop vieux. Les poteaux de béton empêchent la bonne circulation des voyageurs et le plafond est trop bas. Tous ces éléments font que la visibilité et la lisibilité des cheminements sont mauvaises au sein de l'aérogare. Les usagers peuvent aussi avoir le sentiment d'être « compressés ».

Les participants proposent de supprimer les fonctions en doublon, notamment les points d'enregistrement au sein du terminal actuel, afin de limiter les erreurs possibles pour les passagers.

Enfin, selon une contribution, les dépôts sauvages de déchets devant l'aérogare nuisent à l'image de l'aéroport.

▼ L'aménagement de l'aérogare

La majeure partie des contributions concernant l'aménagement de l'aérogare exprime la volonté d'un terminal unique. Celui-ci devrait être simple, fonctionnel, flexible, modulable et évolutif par tranches selon l'évolution du trafic. Ce terminal unique permettrait d'avoir le même niveau de qualité pour les passagers des compagnies traditionnelles que pour ceux des compagnies low-cost.

D'autres participants proposent de construire une deuxième aérogare à l'ouest de la piste, tout en gardant l'aérogare existante pour un autre usage (par exemple, pour les vols *low-cost* et *regular*). Ainsi, certains proposent de créer un terminal dédié *low-cost* (comme à Genève) et un terminal *business* confortable pour les passagers (avec prises USB, salons, restauration adaptée et variée). Les deux aérogares pourraient être reliées par une passerelle aérienne, une liaison souterraine à l'image de la navette gratuite et automatique (VAL) de l'aéroport Roissy—Charles-de-Gaulle à Paris ou encore un tramway souterrain dans la continuité du

prolongement de la ligne 3.

Selon les participants, la proposition de construire une nouvelle aérogare à l'ouest présente plusieurs avantages :

- Les travaux à faire au sein de l'aérogare actuelle sont trop importants, il serait plus simple d'en construire une nouvelle.
- La période de travaux serait facilitée car il est possible de construire d'abord la nouvelle aérogare avant de réhabiliter l'actuelle.
- La présence à l'ouest d'une voie rapide, de la route de Pornic et d'une ligne ferroviaire réhabilitable faciliteraient sa desserte.
- Une nouvelle aérogare à l'ouest est compatible, estiment-ils avec l'option d'une piste transversale puisque l'augmentation du temps du roulage des avions est quasi-identique que l'aérogare soit à l'est ou à l'ouest. Le temps de roulage minimum devrait être compris entre 5 et 7min pour la préparation de la cabine selon un participant.

Un participant va plus loin en proposant la création de 4 terminaux :

- Un terminal low-cost neuf pour drainer beaucoup de passagers en mettant à leur disposition des accès adaptés et des parkings pour les voitures.
- Un terminal commercial « majoré » pour des passagers en correspondance. Moins nombreux, ils pourraient notamment profiter d'un salon business.
- Un terminal pour le fret, qui a besoin d'être redynamisé. L'objectif serait d'attirer à nouveau d'anciens marchés perdus et désormais exploités à Châteauroux ou à Brest par exemple.
- Un terminal « pôle affaires et général » permettant l'accueil d'un aéroclub, de jets d'affaires ou des unités aériennes d'évacuation sanitaires (evansan).

Cette situation offrirait plusieurs avantages selon lui :

- L'ajustement des coûts aux besoins.
- La possibilité de mieux prendre en compte des usages spécifiques.
- Le fait de garder la main (*handling*) sur la gestion des avions au sol et d'avoir des équipements dédiés adaptés.
- La capacité à adapter les types de circulation sur des espaces plus petits, et donc aux espaces fonciers disponibles.

Selon un participant, l'option d'aménagement de l'aérogare à l'ouest suppose le transfert de la station de radionavigation « VHF Omni Range – Distance Measuring Equipment » (VOR DME), un système de positionnement et de mesure d'écartement. Cette option imposerait, selon ce même participant une autonomie totale, de l'aérogare en termes de matériels afin qu'il ne soit pas nécessaire de faire traverser la piste à des véhicules, ce qui réduirait la sécurité des vols.

Enfin, une contribution propose la réalisation d'une nouvelle aérogare à côté de l'existante. Cette solution conviendrait à tous les scénarios selon ce participant.

▼ Les futurs services de l'aérogare

En ce qui concerne les futurs services de l'aérogare, différentes propositions sont formulées :

- Ajouter des sièges pour les passagers en attente ;
- Créer un véritable coupe-fil pour s'assurer notamment le passage facilité des passagers en retard ;
- Renforcer l'accessibilité (ascenseurs, escalators) ;
- Installer des WC supplémentaires ;
- Prévoir l'implantation d'une pharmacie et d'une conciergerie ;
- Digitaliser l'aéroport et le moderniser grâce à la mise en place d'annonces du temps d'attente aux points d'inspection filtrage (PIF), de passage automatisé rapide aux frontières extérieures Schengen (parafes) et d'E-Gates. Par ailleurs, un participant demande l'agrandissement des points d'inspection filtrage (PIF) et de la Police aux frontières (PAF) car actuellement ces zones sont régulièrement saturées et des bouchons se créent.
- Offrir la possibilité aux compagnies aériennes de proposer des services premium si elles le souhaitent (exemple : restauration, *lounge*), par exemple dans le cadre du programme de fidélisation d'Air France-KLM, Flying Blue (salon et un coupe-fil dédiés)
- L'aménagement d'une zone d'accueil pour les voyageurs d'affaires,
- Prévoir des emplacements pour la gestion des déchets, notamment pour faire le tri ;
- Rehausser les plafonds pour y accrocher une signalétique claire, des écrans pour l'affichage, des caméras et des décorations de Noël.

En complément, un participant propose d'organiser une étude sur les besoins en termes de capacité et d'amélioration du service client, en analysant par exemple le parcours le mieux adapté aux besoins des voyageurs.

Les options proposées pour les aérogares sont peu évoquées. Un participant juge la réalisation d'une esplanade devant l'aérogare inutile. De nombreuses contributions évoquent le besoin de places de stationnement et les proposent sous forme de parkings en silos.

Les besoins des personnels de l'aérogare sont aussi évoqués. Un contributeur invite à intégrer les besoins de l'administration des douanes dans la conception de la future aérogare, en installant suffisamment de bureaux et de points de contrôles, ainsi qu'en créant des locaux pour les assistants piste. Le PC sécurité gagnerait également à être agrandi, selon d'autres participants. De plus, réaménager les 2 infirmeries existantes permettrait aux personnels de ne pas avoir à passer par le PC sécurité pour y accéder.

▼ L'aménagement des pistes sous le prisme de la performance aéronautique

Un participant affirme que l'option d'une piste unique serait suffisante à condition d'avoir :

- Une réfection de la piste existante (suppression des « bosses ») ;
- Une remise dans l'axe de l'approche en QFU 21 (grâce à un ILS ou un PLV 200). Un aéroport international doit être en mesure d'accueillir les avions indépendamment des conditions météorologiques ;
- Des dégagements à grande vitesse sur la piste, dans les 2 sens ;
- 2 taxiways parallèles pour la gestion des avions au sol en toute sécurité et permettre les dégagements de piste à grande vitesse (DGV) ;
- Ne plus faire de repoussages sur l'aire de manœuvre, ce qui bloque la circulation sur les taxiways ;
- Une rampe d'approche.

L'option d'une piste en V serait une mauvaise idée, indique un contributeur, du fait de la proximité de la Maison radieuse dans la trajectoire d'approche finale des avions à l'atterrissage. Elle allongerait le temps de roulage des avions à l'arrivée. Selon ce participant, cette option serait susceptible de renforcer la probabilité d'incidents

de navigation aérienne, du fait des atterrissages, de la remise des gaz et des départs vers le nord et le sud-ouest. Cet avis est partagé par un autre contributeur qui estime cette piste en V serait inexploitable pour la circulation aérienne.

Pour plusieurs participants, le nouvel emplacement du Service de sauvetage et de lutte contre l'incendie des aéronefs (SSLIA) devrait être choisi afin de faciliter le cheminement sur piste des personnels du SSLIA et du service de prévention du péril animalier. Ce cheminement n'est pas optimal aujourd'hui selon plusieurs participants.

▼ Des parkings avions supplémentaires

Lors de l'atelier organisé avec les employés de l'aéroport, l'augmentation de la capacité d'accueil des avions a été évoquée plusieurs fois. Des participants font état d'une saturation des aires de stationnement pour avions (AST) certains jours de l'année et estiment que cette saturation va empirer d'ici 2040.

Par ailleurs, les places de stationnement pour avions sont trop rapprochées et gagneraient à être délimitées avec un emplacement GPU (Ground Power Unit – groupe électrique servant à alimenter un avion garé) comme c'est actuellement le cas sur l'aire de stationnement Lima.

Selon certains participants, il faut aussi veiller à disposer de places de stationnement adaptées aux besoins des compagnies aériennes. Est cité notamment une zone pour les avions de fret pouvant notamment accueillir le Beluga XL d'Airbus. De plus, la création d'une nouvelle zone de rangement pour tous les équipements présents au sol, *Ground equipment services* (GSE), est proposée.

Un participant demande pourquoi le projet d'extension de l'aérogare prévoit un agrandissement sur des places de stationnement d'avions existantes, réduisant d'autant les capacités d'accueil des avions. Il lui semblerait plus pertinent d'utiliser l'emprise foncière de l'aérogare de fret existante. L'utilisation de cet emplacement permettrait selon ce participant la création de postes d'avions au contact de l'aérogare, réduisant ainsi l'utilisation des bus.

Enfin, une personne estime que dans la présentation des options pour l'aérogare, les schémas qui décrivent les parkings avions ne seraient pas à l'échelle de la piste et la situation actuelle.

▼ La nécessité d'associer les parties prenantes à l'aménagement de Nantes-Atlantique

Afin d'aménager au mieux l'aérogare, un participant propose de mettre en place des groupes de travail avec le gestionnaire. Ces groupes auraient pour objectif de viser l'amélioration de la qualité de service, actuellement en baisse. Pour un autre contributeur, il est impératif de consulter les exploitants avant de procéder aux améliorations et au développement de l'aérogare. Ce contributeur propose aussi de mettre en place une boîte à idées pour le personnel de la plateforme.

Par ailleurs, sur les aspects techniques et dans chacun des scénarios, une contribution propose d'associer Météo-France à la réflexion portant sur les équipements météorologiques de la plateforme.

En attendant les premiers aménagements, un participant soumet l'idée de mettre en place une coordination indépendante, à l'image de l'Association pour la coordination des horaires (COHOR), pour limiter et stopper les effets de pointe, c'est-à-dire la saturation des parkings avions aux heures de pointe. Ces derniers sont pleins toutes les nuits. Il en va de même pour la saturation des flux d'embarquement. Il propose la mise en place d'une facilitation (niveau 2) voir une coordination (niveau 3) dès été 2020.

Enfin, un contributeur rappelle que depuis plus de 15 ans les salariés sont privés de vision à long terme concernant leur emploi. Il est compliqué de les motiver dans ce contexte d'incertitude. Un autre participant pose la question de leur accompagnement pendant les travaux et notamment en cas de fermeture temporaire de la

plateforme aéroportuaire.

Attractivité de l'aéroport et développement économique

Le développement économique de la métropole et de la région est peu évoqué dans les contributions. Celles-ci portent essentiellement sur le développement de l'aéroport et le renforcement de son attractivité.

Pour les participants, l'aéroport de Nantes-Atlantique devrait desservir davantage de destinations internationales. Une personne explique également qu'il est important d'anticiper les nouvelles destinations rendues possibles par les avions Airbus A321 LR et XLR. Ces modèles entraînent le développement du *low-cost* long-courriers.

Les prévisions de trafic présentées par la DGAC devraient être revues à la hausse car l'aéroport est très attractif. Un participant estime ainsi qu'il y aura plus de voyageurs qu'anticipé. Un second reproche aux études de ne pas se baser sur des prévisions de trafic cohérentes.

Le kakémono présentant les prévisions de trafic a retenu l'attention, et certains participants se sont réunis autour d'une table afin de discuter de ces prévisions. Ils expriment la crainte que les prévisions soient trop basses, et que le projet ne corresponde pas aux besoins à venir de l'aéroport.

Un nombre important de contributions portent le développement ou le besoin de l'aviation générale :

- Un participant propose de créer une piste supplémentaire, en herbe et d'une longueur de 700 m par exemple, à destination de l'aviation légère. Cette offre participerait selon lui à renforcer l'attractivité de la plateforme aéroportuaire.
- La distinction entre les deux types d'aviation générale (affaires et légère) devrait être opérée. La saturation de l'aéroport limite la capacité des entreprises à venir à Nantes afin de faire des affaires. Les créneaux horaires où il est possible d'atterrir sont très limités et parfois, il est nécessaire d'aller atterrir à Saint-Nazaire.
- Un autre participant propose la création d'une zone dédiée à l'aviation d'affaires, comprenant des parkings avions pour les vols spéciaux et d'un terminal low-cost comprenant les vols classiques, est également proposée. Pour un autre, il faut une réelle séparation entre les activités privées et les activités commerciales. Elles sont non mélangeables, pour des questions de sûreté notamment.
- Le déplacement et l'agrandissement du CHU (Centre Hospitalier Universitaire) va de pair avec une activité croissante et donc une plus grande utilisation de l'aéroport (greffe, etc.).
- L'aéroport doit pouvoir accueillir le Beluga XL d'Airbus. Il est nécessaire de réaliser des travaux.

Par ailleurs, les participants estiment que les abords de l'aéroport sont à aménager car ils sont la vitrine du territoire. Il est aussi nécessaire de développer la capacité hôtelière à proximité de l'aéroport. La question du développement futur de l'Institut de recherche technologique (IRT) Jules Verne à la suite du maintien et à l'agrandissement de l'aéroport de Nantes-Atlantique est également posée.

Enfin, un participant demande la création de nouveaux emplois au sein de l'aéroport pour occuper les postes supplémentaires dont les compagnies aériennes auront besoin. Une autre personne demande quel sera le nombre d'emplois directs et indirects créés par les différents scénarios d'aménagement.

Protection des populations

▼ La mise en place d'un couvre-feu et la réduction des nuisances sonores

Vis-à-vis du couvre-feu, les avis des participants sont assez contrastés :

- D'une part, des participants mettent en avant la nécessité de préserver les populations proches de l'aéroport. Ils affirment que la mise en place d'un couvre-feu entre minuit et 6h du matin ne freinera pas le développement de l'aéroport. Sur ce point, quelqu'un fait remarquer que le trafic devrait être arrêté vers 23h30 pour anticiper le retard éventuel de certains avions. De plus, l'interdiction des avions les plus bruyants, y compris en journée, est proposée. Globalement, les participants estiment qu'il est important de veiller à la qualité de vie des habitants du territoire : à leur santé (qualité de l'air et quantité de bruit), leur travail (avoir un travail, déplacements et temps de trajet) et leur plaisir de vivre à Nantes et dans sa Métropole.
- D'autre part, certaines personnes expliquent qu'en cas d'instauration d'un couvre-feu, certaines compagnies pourraient vouloir quitter Nantes-Atlantique, ce qui entraînerait des suppressions d'emplois. Il faut donc être attentif aux horaires de restriction mis en place. De plus, la question des départs des vols retardés est posée par un participant, certaines compagnies étant régulièrement en retard.

Cette position est assumée par un participant qui appelle à mettre en place un couvre-feu afin de maîtriser le développement de l'aéroport.

Enfin, un participant propose de communiquer davantage sur les nouveaux avions (Airbus NEO) qui sont plus silencieux et donc moins impactant pour les populations riveraines de l'aéroport.

▼ Sur les options d'aménagement de piste

Sur les différentes options de piste, plusieurs remarques sont émises par les participants :

- Il serait injuste de modifier le sens de la piste (piste en V ou piste transversale) car de nouvelles personnes seraient impactées, estiment certains. Les riverains qui subissent actuellement les nuisances de l'aéroport se seraient installés en connaissance de cause. Les nouvelles pistes impacteront de nouvelles populations.
- Les options d'allongement de la piste actuelle sont peu commentées. Une personne demande quel serait le gain en décibels pour les riverains.
- Certains sont favorables à la piste en V, notamment pour des raisons météorologiques. Un autre contributeur considère cette option inexploitable en termes de navigation aérienne et que le ratio gain / coût de cette option est trop faible.
- D'autres estiment que la piste transversale offre la meilleure solution car c'est l'option qui impacte le moins de résidents. Cette solution permettrait également d'avoir plus de souplesse dans l'utilisation de la piste (elle permet de profiter des vents dominants).
- Enfin, des participants plaident pour une seconde piste. Avoir 2 pistes permettrait de mieux répartir les nuisances entre les populations, ce qui les rendrait plus acceptables, indique un contributeur. Un participant invite à conserver la piste actuelle (QFU 21) peu importe l'option retenue afin de maintenir l'activité aérienne lorsque les vents dominants sont supérieurs à 20 nœuds. Que se passe-t-il si la piste transversale est désaxée à 60° des vents forts ? (Nord-ouest en général si anticyclone, sud-ouest lors des coups de vents dépressionnaires).

Dans le cas d'un maintien de la piste actuelle, un participant appelle à être attentif aux risques de nuisances sonores et sécuritaires liés à l'installation d'un ILS au nord de la piste et au réaxage des trajectoires

d'atterrissage par le nord face au sud qui en découlera.

▼ Des options supplémentaires proposées

Quelques participants demandent le transfert de l'aéroport sur un autre site. Une personne propose l'aérodrome d'Ancenis comme lieu idéal pour accueillir le futur aéroport. Cette solution permettrait selon elle de profiter de la proximité de l'autoroute et de la voie TGV, d'une piste est / ouest permettant le survol de territoires non-urbanisés.

Une personne propose une piste en V à 13° par rapport à la piste actuelle. Selon elle, une telle piste permettrait de compenser le réaxage consécutif à l'installation d'un ILS au nord de la piste. Ainsi, il n'y aurait pas de nouvelles populations survolées.

Un autre participant propose de rallonger la piste de 400 m vers le nord et vers le sud afin de limiter les nuisances pour les habitants de Nantes, mais aussi pour les habitants de Saint-Aignan de Grand Lieu.

Un contributeur propose de limiter les mouvements d'avions pour protéger la population locale et propose de ne pas agrandir l'aéroport.

Environnement

▼ Sur les options d'aménagement de piste

Concertant les options d'allongement de la piste actuelle de 400 m ou de 800 m, un participant s'interroge sur l'impact environnemental lié au roulage supplémentaire des avions à l'arrivée. Il estime que ce dernier sera plus long qu'actuellement pour rejoindre les parkings avions.

La piste en V et la piste transversale sont critiquées par certains pour leur impact sur la biodiversité locale et les zones humides. Ces dernières ont été des raisons majeures à l'abandon de NDDL et le risque de recréer une situation de blocage existe. Un participant rappelle que les citoyens se sont exprimés en faveur de NDDL, la démocratie et l'État ont été bloqués par quelques centaines de radicaux. Il demande quelles garanties a l'État que cette situation ne se reproduira pas lors du réaménagement futur.

▼ Sur l'aérogare

En ce qui concerne le réaménagement de l'aérogare actuelle ou la construction d'un nouveau bâtiment, les participants estiment qu'il faudrait envisager une conception « passive » ou « positive » des bâtiments :

- Utilisation de matériaux biosourcés et d'énergies renouvelables (panneaux solaires) ;
- Dépôt de carburant tel que du bio kérosène pour avion ;
- Végétalisation de l'intérieur de l'aérogare (par exemple, des plantes), pour réduire le stress des usagers (employés et voyageurs) ;
- Certification Haute qualité environnementale (HQE) et Bâtiment basse consommation (BBC).

▼ Sur l'aviation en général

Un participant estime qu'il faudrait limiter le trafic aérien afin de préserver l'environnement. Il faudrait revoir les tarifs des vols afin de favoriser les alternatives à l'avion.

Desserte

Les employés de l'aéroport questionnent les solutions qui seront apportées d'ici 2025 au problème de saturation des parkings aux abords de l'aérogare, ces derniers étant complets presque tous les jours.

Par ailleurs, plusieurs participants expliquent que l'accès à l'aéroport est régulièrement saturé. Les employés de la plateforme aéroportuaire venant en voiture rencontrent de nombreuses difficultés. L'offre en transport en commun est insuffisante et les personnes ne disposant pas d'un véhicule personnel rencontrent des difficultés à se rendre au travail. Il y a urgence.

Ainsi, il semble essentiel aux contributeurs d'améliorer l'accessibilité à l'aéroport, quelle que soit l'option d'aménagement retenue, par les routes et en transports en commun, ainsi que l'offre de stationnement.

▼ Améliorer l'accessibilité routière

En ce qui concerne l'accessibilité routière de l'aéroport, plusieurs propositions ont été émises :

- Le réaménagement des routes existantes et la construction de nouvelles ;
- La mise en place d'offre de co-voiturage et d'aires de co-voiturage pour les personnels de la plateforme aéroportuaire et les voyageurs ;
- La création d'une liaison entre le périphérique nord de Nantes et l'aérogare ;
- La gare routière pourrait se situer à l'aéroport plutôt qu'à Haluchère-Batignolles ou à Baco. Cela permettrait la desserte de l'aéroport par les bus Lila / Aléop et cars Flixbus ou Ouibus.

Pour les participants, il est nécessaire de réorganiser les accès au Domaine d'activités aéroportuaires (D2A). Ce dernier s'agrandit et un grand nombre de camions encombre les accès à l'aéroport le soir et le matin.

▼ Améliorer l'accessibilité en transports en commun

En matière de desserte par les transports en commun, les participants souhaitent que l'amplitude horaire des services actuels et futurs soit renforcée. Les employés travaillant de nuit sont actuellement pénalisés. De plus, le recrutement de personnel est contraint puisque le permis devient une condition *sine qua non* de sélection à l'embauche.

Pour faciliter l'accès en transports en commun, des voyageurs comme des employés, les participants proposent plusieurs solutions :

- Améliorer la desserte de l'aéroport en renforçant les liaisons entre l'aéroport, le terminus de la ligne 3 (Neustrie / Marcel Paul), la ligne 1 (François Mitterrand / Beaujoire- Ranzay) et la ligne 4 (Foch Cathédrale / Porte de Vertou).
- Mettre en place un service de navettes entre le terminus de la ligne 3 de tramway, La Neustrie, et l'aéroport. Ces navettes pourraient être autonomes et gratuites indique un participant.
- Prolonger la ligne 3 de tramway jusqu'à l'aérogare. La prolongation de la ligne 3 ou la création d'une nouvelle ligne de tramway est souvent revenue dans les propositions des participants. Le tramway a l'avantage d'être ponctuel, ce qui est sécurisant, expliquent des participants. Toutefois, certains estiment ce mode de transport comme peu commode lorsque l'on a des bagages et qu'on effectue un changement à la station Commerce.
- Prolonger jusqu'à l'aéroport la ligne ferroviaire allant de Nantes vers la Bretagne a été proposé plusieurs fois par les participants. Une gare SNCF à proximité du site pourrait ainsi être créée, soit en aérien soit en souterrain. Pour un participant, la gare pourrait alors être le terminus de certains trains et ainsi délester la gare de Nantes. D'autres proposent d'utiliser la voie ferrée Nantes-Pornic qui passe à l'ouest de l'aéroport.
- Un participant propose d'inciter les compagnies aériennes à développer des offres « train + avion » au départ de Nantes pour le Grand ouest, en prenant comme exemple ce qui se fait actuellement à Orly avec le « TGV Air ».
- Certains proposent de créer des accès spécifiques (en site propre par exemple) pour les vélos et les piétons. Les personnes venant à vélo des communes voisines trouvent la route actuelle dangereuse.

▼ Renforcer le stationnement aux abords de l'aéroport

Afin de renforcer l'offre de stationnement, les participants ont proposé plusieurs pistes de réflexion :

- La création de parkings en silos est revenue à de nombreuses reprises au travers des contributions. Un participant soumet l'idée de transformer les halls 1, 2 et 3 de l'aérogare actuelle en un parking silo. La construction d'un parking en silos à la place de la carrière ou le long de la voie ferrée existante ont été évoquées. Enfin, il est proposé par certains de créer un étage au parking le plus au nord, afin de doubler sa capacité.
- En ce qui concerne le prix du stationnement, un participant propose de mettre en place deux offres distinctes pour les usagers : des parkings aériens proches de l'aérogare, à un prix plus élevé, ou des parkings en surélévation placés sous les approches finales des avions et desservis par navettes, à un prix plus abordable.
- La séparation des parkings réservés aux personnels et aux voyageurs a également été proposée.
- Agrandir les stationnements vélos et les 2 roues motorisées.

Enfin, un participant estime qu'il est possible de réaliser les deux options « esplanade urbaine » (A2-a) et « stationnement de proximité » (A2-b).