

Concertation préalable au projet de réaménagement de la plateforme aéroportuaire du Grand Ouest à horizon 2040

Cahier Acteurs

Juillet 2019

Préambule

Nous, entrepreneurs, attendions avec impatience le lancement de la concertation préalable quant à l'avenir d'un équipement indispensable au rayonnement et à l'attractivité de la métropole nantaise, de la région des Pays de la Loire et du Grand Ouest.

- Pour continuer à soutenir le développement économique de notre territoire,
- Pour continuer à attirer les nombreux talents que nous recherchons et pérenniser nos entreprises,
- Pour séduire de nouveaux investisseurs et accompagner le dynamisme du Grand Ouest.

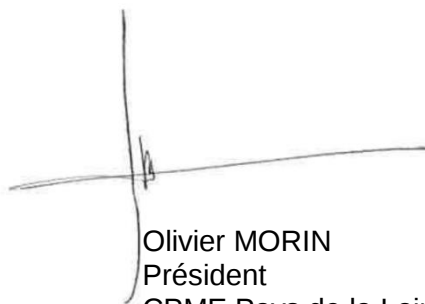
Parce que tout simplement, nous, entrepreneurs citoyens, méritons un équipement aéroportuaire résolument porté vers l'avenir, en phase avec les exigences environnementales et surtout avec le nécessaire principe de précaution pour éviter les risques aériens et les nuisances au plus grand nombre.

Cependant, *parce que les écrits restent*, nous voulions aussi rappeler avec force, que nous entrepreneurs citoyens, avons la mémoire tenace et que le déni de démocratie opposé au transfert de l'Aéroport à Notre-Dames-des-Landes par le Gouvernement, ne correspondait pas à notre vision démocratique et à nos valeurs républicaines.

Ceci étant dit, nous sommes, par nature, résolument portés vers l'avenir et optimistes... Mais pas dupes !



Jean Luc CADIO
Président
CPME Loire Atlantique



Olivier MORIN
Président
CPME Pays de la Loire

Légitimité

La CPME des Pays de la Loire représente et fédère près de 3 000 entrepreneurs patrimoniaux adhérents au sein des CPME territoriales et 17 000 adhérents indirects au sein des branches professionnelles ligériennes (FFB, CNPA, OTRE, GNI Grand Ouest, FEP, Cinov It, FEI...). Elle accompagne, défend et représente les entrepreneurs patrimoniaux de notre territoire, en synergie avec les acteurs institutionnels et économiques.

Adhérents / Chiffres clés

- **95% de nos adhérents emploient moins de 20 collaborateurs**
- 11 collaborateurs en moyenne
- 51% Prestataires de services / 19% Industrie / 20% Commerce / 10% Artisanat
- 48 ans de moyenne d'âge

Nos priorités

- Maintenir l'emploi local
- Pérenniser les entreprises sur le territoire ligérien
- Stimuler la dynamique économique
- Conserver les savoir-faire
- Contribuer à l'attractivité des Pays de la Loire
- Fédérer les acteurs économiques pour proposer des actions de proximité

Valeur Ajoutée

- Accompagner et animer une communauté de PME exportatrices en Pays de la Loire (150 dirigeants) via une commission CPME dédiée : **Appui Export**
- Objectifs :
1. Stimuler la dynamique économique à l'export
 2. Encourager les primo-exportateurs
 3. Échanger et partager expériences et bonnes pratiques à l'international entre pairs

État des lieux

Le projet de construction d'un aéroport à Notre Dame des Landes était un des projets forts de l'aménagement des territoires du Grand Ouest. En prenant la décision de l'abandonner le 17 janvier 2018, contre la volonté exprimée, par la majorité des élus, par les acteurs économiques et par les habitants de Loire Atlantique (56% de *Oui* lors du référendum du 16 juin 2016), l'État a décidé de ne privilégier qu'un réaménagement de l'aéroport de Nantes Atlantique.

Pour rappel, le projet d'aéroport de Notre Dames des Landes fédérait les régions du Grand Ouest, Bretagne et Pays de la Loire, ses métropoles, Nantes et Rennes, et les communes riveraines à l'aéroport actuel de Nantes Atlantique, à l'époque toutes convaincues que ce projet était la solution à l'arrêt des nuisances sonores et atmosphériques subies par les habitants du centre-ville de Nantes et des communes du sud de la métropole.

La décision étant prise, il revient à l'État de tout mettre en œuvre avec le concours des collectivités locales, élus, acteurs économiques et citoyens pour définir ensemble la meilleure des alternatives, celle qui concilierait à la fois les trois principes fondamentaux suivants :

- La Protection aux nuisances sonores et contre les pollutions atmosphériques par l'application des mesures de précaution aux risques sanitaires des riverains
- La Préservation de l'environnement, tout particulièrement la biodiversité exceptionnelle du Lac de Grand Lieu
- La Performance économique de la plateforme aéroportuaire en soutien de celle de nos territoires

Exigence

Nous regrettons que toutes les informations nécessaires à la bonne compréhension et analyses quant aux enjeux et perspectives proposées dans le cadre de ce débat n'aient été mises sur la table, et ce, dès la genèse de cette concertation, à savoir :

- Étude sur les nuisances sonores prenant en compte les nouvelles normes de l'OMS d'octobre 2018
- Étude des nuisances sanitaires qui n'a jamais été réalisée
- Étude sur la mobilité que les collectivités viennent de lancer

Ces éléments permettrait une vue d'ensemble et une prise de décision qui n'appellerait à aucune contestation et éviterait ainsi toutes nouvelles désillusions pour les acteurs qui actuellement se mobilisent et produisent des travaux importants et précis, mais incomplets. Notre ADN entrepreneurial n'adhère pas à ce process basé sur des hypothèses qui une fois validées pourraient être remises en cause.

C'est pour ces raisons qu'en tant que entrepreneurs citoyens, nous comprenons et soutenons les différentes associations de riverains en colère.

- Comment ne pas être solidaires avec celles et ceux qui ont toujours plus d'avions au-dessus de leur tête ?
- Ces citoyens qui votent et paient leurs impôts, ont fait confiance à la démocratie et se sentent bafoués et trahis par l'Etat

Puisque la concertation repose sur la transparence des contributions, nous appelons l'État à ne négliger aucune proposition.

Vision

Nous, **entrepreneurs citoyens**, souhaitons que le cadre de référence soit établi avec une vision réaliste et ambitieuse pour notre territoire :

- Un aéroport non pas pour Nantes mais pour le Grand Ouest
- Une perspective à 15 millions de passagers en 2035/40
- Une analyse complète et transparente des différents scénarii

En fonction des enjeux sur lesquels il ne peut y avoir de contestation :

- Protéger le plus grand nombre d'habitants
- Accompagner l'attractivité et le dynamisme du Grand Ouest
- Soutenir une plateforme aéroportuaire conforme aux attentes et défis environnementaux

Considérant que l'expérimentation locale a souvent plus de vertus que les concepts élaborés dans un bureau de la capitale, car plus pratique, plus concrète et ancrée dans la réalité, nous attendons que toutes les contributions soient étudiées avec le plus grand intérêt, sans arrière-pensée.

Pour que ce projet décolle vraiment, il est nécessaire d'apporter aux citoyens les réponses à leurs questions, qui sont nombreuses, précises et factuelles.

Analyses

1. D'un point de vue économique

La situation géographique de l'aéroport Nantes Atlantique est plutôt intéressante, compte tenu de sa proximité avec, les pôles industriels (Airbus et ses sous-traitants et les autres entreprises de la D2A), les pôles des centres de recherches (EMC2, IRT) et le pôle agro-alimentaire (MIN).

En fonction des propositions de pistes, nous souhaitons que des projections en termes de développement économique à proximité de la plateforme mixant entreprises, centres de recherches et campus universitaire puissent être envisagées. Le Sud de la métropole mérite un projet cohérent et ambitieux.

Nous sommes également très confiants sur nos capacités d'innovation au bénéfice de structures et d'avions de moins en moins impactant au niveau écologique. Qui peut affirmer avec certitude que les avions pollueront encore dans 25 ans ? Nous considérons que la recherche actuelle et à venir peut permettre à notre société de sortir de la pollution aux matières fossiles.

Quels que soient les travaux à réaliser, ceux à engager rapidement pour mettre en conformité la piste actuelle et ceux qui seront portés par la DGAC, nous considérons qu'un arrêt d'exploitation de l'aéroport est à exclure, pour éviter de pénaliser le dynamisme économique et touristique de notre territoire.

2. Du point de vue de la mobilité

La question de la **mobilité et des flux de personnes et de marchandises** sur Nantes Atlantique et le périphérique à proximité, en l'état des infrastructures actuelles, crée un frein majeur (engorgement des accès et des parkings...) dans le bon fonctionnement quotidien de l'aéroport.

3. Du point de vue des nuisances

La position géographique de l'aéroport de Nantes Atlantique pose problème principalement :

- Au nord, la métropole de Nantes (milieu péri-urbain et urbain à très forte densité d'habitats), le survol des avions du plein centre-ville et de plusieurs communes de la métropole sud Loire est inévitable (80 000 riverains impactés).
- Au sud, le lac de Grand Lieu doté d'une biodiversité exceptionnelle – classé : Réserves naturelles Nationale et Régionale, RAMSAR, Natura2000... : le survol des avions est inévitable au-dessus du Lac.

4. Du point de vue de notre jeunesse

Nous souhaitons alerter également les autorités dans la prise en compte de leur choix compte tenu de l'importance de l'éducation de notre jeunesse que l'impact des nuisances sur les établissements scolaires soit étudié avec la plus grande attention et qu'une carte des établissements concernés soit réalisée.

5. Du point de vue des chiffres et des projections

Hypothèse de départ :

6 millions de passagers en 2021 (pour rappel 6,2M en 2018)

Règle de calcul : 10% d'augmentation pendant 5 ans, puis 5% les 5 ans suivants.

2022	6 600 000 passagers
2023	7 260 000
2024	7 986 000
2025	8 784 600
2026	9 666 306
2027	10 146 213
2028	10 653 523
2029	11 186 199
2030	11 745 509
2031	12 332 785

Emport en 2031 estimé à 113 passagers par avion soit environ 110 000 mouvements (contre 50 000 aujourd'hui en 2018)

Pour rappel :

> +21% sur le premier semestre 2019

> +13% en 2018 soit 710 000 passagers supplémentaires

6. Du point de vue des personnes impactées et exposées

Tableau des populations impactées et exposées aux bruits

Selon les sources « chiffrages et mesures d'impact » du dossier de concertation 2019

	Piste actuelle adaptée	NDDL	Piste transversale
Lden 50	79 100	2 700	8 500
Lden 55	24 000	600	3 000
Lden 62	1 500	50	800
total habitants impactés Lden 50	104 600	3 350	12 300
total habitants impactés Lden 55	25 500	650	3 800
Amélioration en Lden50		31 fois	9 fois
Amélioration en Lden55		39 fois	8 fois

En considérant l'ensemble des personnes impactées au-dessus de 55 Lden, **l'amélioration est en gros de 1 à 10** (là où avec NDDL elle était de 1 à 40) avec la piste transversale.

Depuis cette analyse, l'OMS a abaissé le seuil à Lden45 le jour et Lden40 la nuit, ce tableau n'est donc plus d'actualité.

7. Et du point de vue de Paris ? Quelle vision pour le Grand Ouest ?

> Désengagement de l'État du grand Port de Saint Nazaire (plus grande réserve foncière à proximité d'un port européen en eau profonde) au détriment du Havre

> Pas de LGV au contraire de Rennes ou de Bordeaux

> Désengagement de l'État au projet de NDDL

Alors que de nombreuses entreprises parisiennes, françaises et internationales font le choix de s'installer dans l'Ouest de la France, à Nantes (+13 000 habitants / an pour la métropole), à Rennes, dans les Pays de la Loire, en Bretagne. **Délibérées ou non, ces décisions impactent et pénalisent l'attractivité et le développement de notre territoire à court, moyen et long terme.**

Application et priorisation des règles de prévention

Nous demandons que toutes les études de bruit (les cartes stratégiques de bruit, le plan de prévention d'exposition des bruits obligatoires pour tout aéroport dont le trafic est supérieur à 60 000 mouvements) soient menées de façon comparable pour toutes les alternatives proposées dans le cadre de commission de concertation.

Chiffre clé

+70% des accidents se déroulent à l'atterrissage ou au décollage

Principes de prévention

1. Éloigner la cause

>> En évitant le survol des avions au-dessus des zones urbanisées à forte densité d'habitats

2. Éloigner les populations de la cause

>> En permettant aux populations impactées de partir par le dédommagement à l'expropriation et le droit au délaissement par les compensations exemplaires.

3. Protéger les riverains

>> Par le droit à l'indemnisation aux travaux d'insonorisations des logements des espaces publics et privés

Les recommandations de l'OACI reprennent ces principes dans le règlement UE 598/2014 du parlement européen.

Approche équilibrée

Une approche équilibrée consisterait, pour un aéroport donné à analyser les diverses mesures de réduction disponibles, selon 4 piliers :

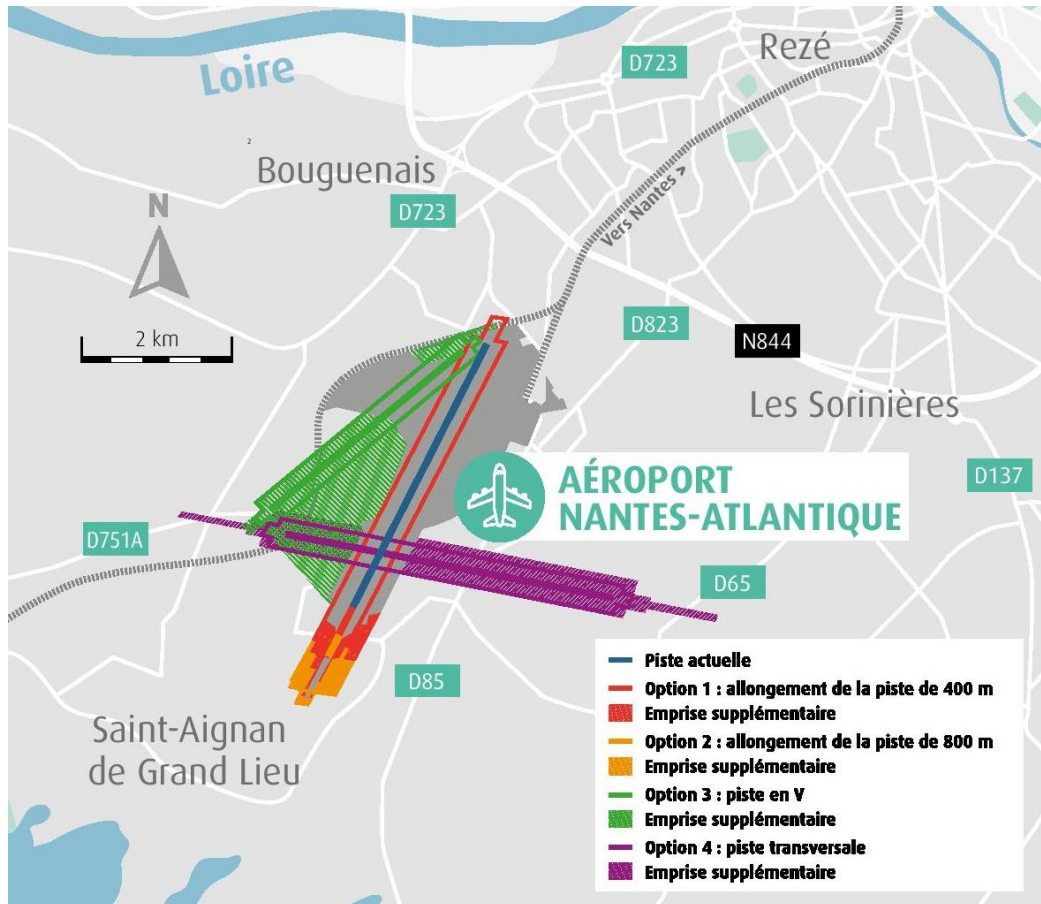
1. La réduction du bruit à la source (aéronefs plus silencieux, sur la base des certifications acoustiques établi lors de la certification de l'avion, nouvelles générations Néo en cours de livraison dans les compagnies aériennes les premiers effets sensibles sur la flotte mondiale pourrait intervenir dans une quinzaine d'années, sachant que les prévisions misent sur le doublement du trafic aérien mondial d'ici 2037), les constructeurs aéronautiques comme Airbus poursuivent leurs efforts de réduction des bruits moteurs par l'élaboration de nouveau carters moteurs dit (Ultra higt Bipass) technique de contournement du bruit
2. La planification et la gestion de l'utilisation des terrains autour des aéroports, notamment la restriction d'urbanisation (PEB)
3. Les procédures opérationnelles d'atténuation du bruit (adaptation des procédures, consignes de pilotage) dans le respect des consignes de sécurité.
4. Les restrictions d'exploitations (interdiction des avions classés les plus bruyants, limitation des vols de nuits, quota de bruit par compagnies aériennes

Indemnisation des riverains impactés

Les fonds de compensation et d'indemnisation des riverains impactés

Le choix de l'alternative la moins invasive permettra en outre d'indemniser de façon exemplaire les riverains impactés si leur nombre est réduit.

Prises de position



Source : Dossier Concertation DGAC

Il est évident que le transfert était la solution, la mieux adaptée, la mieux acceptée et la plus fédératrice. Devant l'abandon de Notre Dame des Landes par l'État, si le transfert reste la solution « première », nous restons réalistes et considérons qu'un nouveau transfert, envisageable dans son opérationnalité, prendrait a minima une quinzaine d'années.

La question centrale reste la même, que fait-on pendant 30 ans ?

L'alternative « piste transversale » semble, parmi les options proposées, celle qui peut le mieux répondre à ce temps long nécessaire à la pérennité de l'aéroport en fonction de l'intérêt général et des besoins du plus grand nombre.

La notion d'intérêt général est le seul moyen de rester objectif et crédible.

Pour éviter à la fois les zones naturelles protégées et les zones urbaines à forte densité d'habitats, cette piste semble l'alternative qui concilierait le mieux la performance économique et la protection des populations et de la biodiversité.

Bien conscients des conséquences et que cette vision ne pourra satisfaire l'ensemble des parties prenantes, nous considérons que la pire erreur serait de ne rien faire pour notre territoire. Nous, entrepreneurs citoyens, considérons que l'intérêt général prime, en termes d'attractivité et de développement d'avenir, sur des intérêts particuliers, qui n'ont pour seul mérite que de freiner et bloquer tout développement et projection pour notre territoire.

Agir aujourd'hui pour préparer demain !

Nous, entrepreneurs citoyens, croyons en l'action et à l'innovation en continu. Améliorations, adaptations, progrès et nouveaux modèles doivent nous permettre de croire en l'avenir, pour nos enfants, pour nos collaborateurs, pour nos entreprises et notre territoire.

Angles de travail

#Paking > situés au sud de la nouvelle piste.

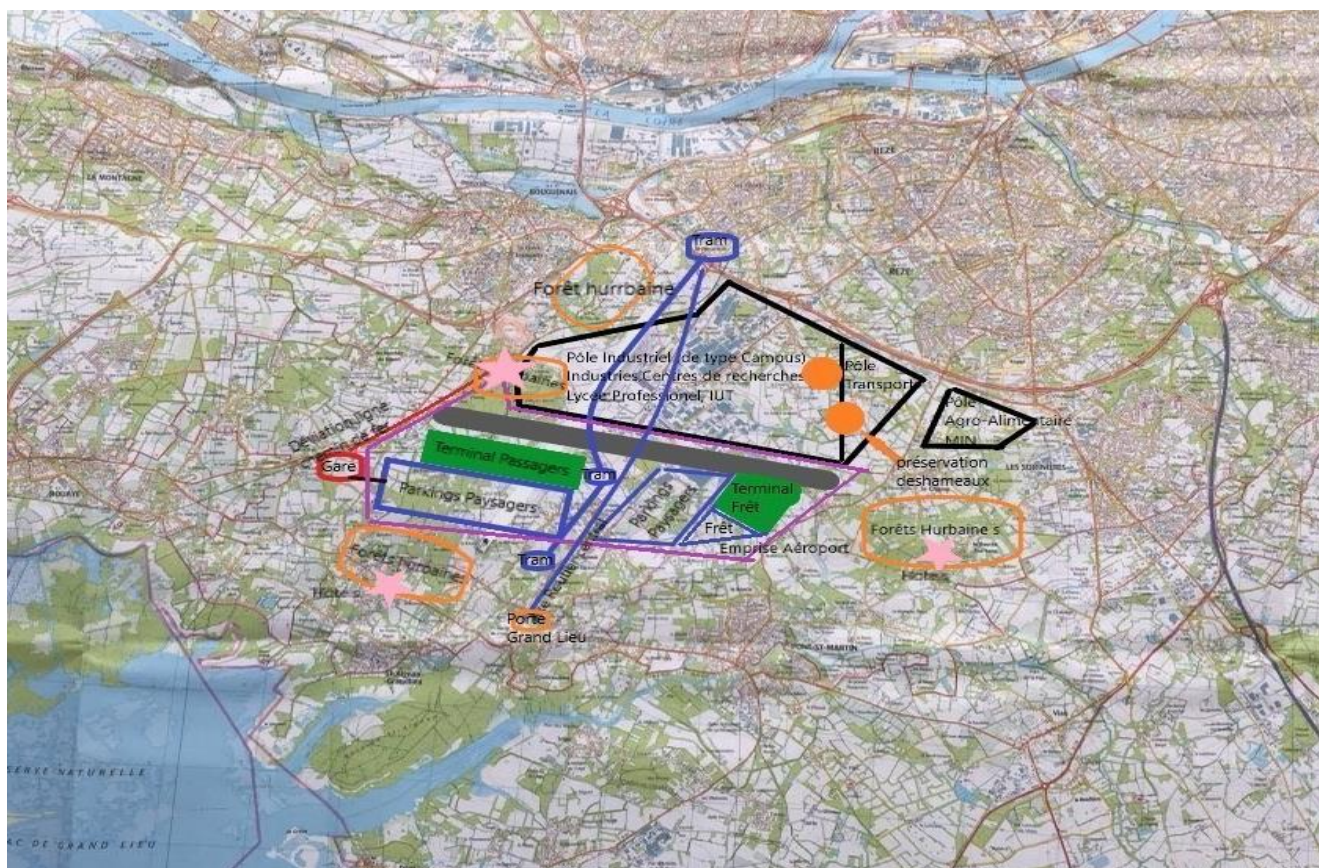
#AménagementTerritoire > Cet aménagement libérerait l'espace nord de la plateforme pour la construction d'une infrastructure routière en doublement du périphérique sud permettant ainsi une large connexion entre les pôles industriels, les centres de recherche, la plateforme aéroportuaire et le pôle agro-alimentaire MIN de Rezé, faciliterait par la même occasion les accessibilités sur zone.

#PerformanceEconomique > Cette zone d'activité (D2A) passerait de 10 000 emplois aujourd'hui à quelques 13 500 salariés et 1 500 étudiants dans les 6 ans à l'horizon 2025 avec un besoin de foncier de l'ordre de 50 hectares pour le développement des centres de recherches et l'implantation d'un centre de formation professionnelle.

#Mobilité > implantation d'une plateforme multimodale (Route / TRAM / SNCF) en connexion avec les terminaux passagers et en desserte commune avec la zone industrielle

#PrincipePrécaution > éviter le survol du plus grand nombre

Schéma d'aménagement Aéroport Nantes Atlantique piste Transversale
Nouvelle aérogare et accès aux terminaux au sud de la piste Gare SNCF et parkings Voitures



Source : Dossier Concertation JG

Rencontre avec la mission de médiation relative au projet d'aéroport du Grand Ouest

Messieurs FELDZER et BADRE

Vendredi 13 octobre

CPME de Loire Atlantique / Personnes présentes :

- Jean Luc CADIO, président
- Georges AMIAND, ancien administrateur, à l'initiative d'Appui Export
- Jean Joseph BATARDIERE, secrétaire général

Notre légitimité

- Organisation patronale interprofessionnelles représentant les entreprises patrimoniales, principal acteur du développement économique local
- **3 000 adhérents directs** et 17 000 adhérents indirects via les branches professionnelles adhérentes en Pays de la Loire
- **10% d'entreprises exportatrices**

Enquête / 332 entreprises / 2013

- **96% se déclarent favorables au transfert** de l'aéroport et à la réalisation de la future plateforme
- 70% mettent en avant le renforcement de l'attractivité du Grand Ouest
- 70% évoquent une optimisation de leurs déplacements
- **48% envisagent de profiter de cette opportunité pour se développer à l'international**

Sur le plan économique, nous sommes favorables au transfert pour...

- **Anticiper l'avenir** et le développement économique des 50 prochaines années
- **Booster l'économie régionale** par la mise en chantier d'un grand chantier
- **Ancrer durablement les filières Aéronautique et Industrielle** autour d'un pôle d'excellence
- **Encourager les primo-exportateurs** et les entreprises à l'international
- **Soutenir l'attractivité du Grand Ouest** et sa capacité à attirer des entreprises internationales
- **Stimuler la filière Tourisme** du Grand Ouest

Sur le plan social, nous sommes favorables au transfert pour...

- **Accélérer la création d'emplois** dans le Grand Ouest
- **Booster l'attractivité de nos entreprises** auprès de nos futurs « jeunes » collaborateurs – Génération Y – qui souhaitent profiter des infrastructures pour voyager

Sur le plan sociétal, nous sommes favorables au transfert pour...

- **Assurer une qualité de vie sans nuisance**
- **Prévenir toute catastrophe** en interdisant le survol de la métropole à basse altitude

Sur le plan environnemental, nous sommes favorables au transfert pour...

- Disposer du premier aéroport français Haute Qualité Environnementale

Sur le plan des collectivités, nous sommes favorables au transfert pour...

- **Désenclaver le Grand Ouest** et lui donner une visibilité aux niveaux européen et international
- **Rapprocher les deux métropoles Rennes et Nantes**, locomotives du développement de l'Ouest
- **Garantir un investissement raisonnable** pour l'Etat et les collectivités avec nos impôts
- **Stimuler le développement du Sud de Nantes**

Sur le plan citoyen, nous sommes favorables au transfert pour

- **Garantir l'expression démocratique** des citoyens face au totalitarisme d'une minorité
- **Transmettre un signal positif sur la parole de l'Etat**
- **Faire respecter le droit et la démocratie**

Témoignage

*En tant que dirigeant d'une PME ligérienne exportatrice dans un **contexte concurrentiel mondialisé**, il est indispensable pour mes équipes et moi d'avoir une **capacité de transport simple, rapide et fiable depuis Nantes** vers nos différentes zones de commerce.*

*L'avenir de l'aéroport de Nantes Atlantique est donc un **sujet crucial pour la pérennité et le développement de mon entreprise** ainsi que des emplois associés.*

Aujourd'hui, une part importante du potentiel de croissance de notre activité export se trouve dans les zones suivantes :

- USA (New-York)
- Suède (Stockholm)
- UK (Londres)

Pour l'une ou l'autre de ces villes, pourtant centres économiques mondiaux majeurs, il nous est aujourd'hui impossible de les atteindre rapidement via une liaison A/R directe journalière (Stockholm et Londres) ou bien hebdomadaire (New-York) depuis Nantes.

Pour ces marchés pour lesquels le principal concurrent allemand de THEAM (pourtant lui aussi basé en région) a aujourd'hui un accès direct, nous sommes donc aujourd'hui systématiquement obligés de :

- Mobiliser a minima 2 journées de travail pour un rendez-vous d'affaire à Londres ou Stockholm
- Consommer des unités de temps superflues précieuses (minimum 5h aller et 5h retour) pour tout déplacement à New-York compte tenu de l'escale obligatoire à Paris.

Je ne détaille pas l'ensemble des à-côtés d'un déplacement professionnel en avion (accessibilité du site, disponibilité de places de stationnement, temps d'attente à l'enregistrement, équipement des salles d'embarquement...) pour lesquels, là aussi, l'installation actuelle montre plus que des limites.

Force est de constater qu'à aujourd'hui la plateforme aéroportuaire de Nantes n'est donc clairement pas à la hauteur des ambitions et des besoins de la communauté des entrepreneurs ligériens, et même pire, elle représente souvent pour eux un désavantage concurrentiel.

Afin de continuer à développer efficacement l'emploi dans notre formidable région je souhaite donc profondément que l'ensemble de ces limites soient supprimées par la future infrastructure proposée. Il est urgent et nécessaire d'engager rapidement les travaux de mise à niveau en ce sens.

Président d'une entreprise industrielle ligérienne

Leader mondial sur son secteur d'activité

58 collaborateurs

35% du CA réalisé à l'export auprès de 15 pays