



Cahier d'acteur réalisé par AIRBUS relatif au « Réaménagement de l'Aéroport de Nantes Atlantique » dans le cadre de la concertation publique du 27 mai au 31 juillet 2019

A l'échelle des Pays de la Loire, AIRBUS est le premier employeur industriel avec plus de 6 000 collaborateurs. Les entreprises sous-traitantes représentent un tissu économique dense et varié. Ainsi, la filière aéronautique représente plus de 250 établissements et environ 27 000 emplois répartis dans l'ensemble des départements ligériens (données ORCI – mars 2019).

AIRBUS se positionne également comme un acteur majeur de l'innovation, en étant partie prenante de l'IRT Jules Verne, du Pôle EMC2, et des Technocampus qui sont situés dans le Pôle Industriel d'Innovation Jules Verne (PIIJV) lui-même en proximité directe de l'Aéroport de Nantes Atlantique. Le développement d'AIRBUS et de la filière « industrie du futur » passe nécessairement par le renforcement du PIIJV avec notamment l'implantation du Centre de formation de l'UIMM, la création de la Jules verne manufacturing Académie ainsi que l'implantation du nouveau centre de recherche de l'IRT Jules Verne destiné à accompagner sa montée en puissance.

La proximité d'AIRBUS avec l'Aéroport de Nantes contribue à sa performance économique et son efficience logistique en matière de fret notamment pour le transport des tronçons d'avions et l'envoi de pièce de rechanges en compagnies clientes. Cela est également un atout en matière de déplacement des équipes pour assurer des missions et des chantiers de réparation ou parachèvement dans le monde entier auprès des compagnies clientes, sur les sites d'Airbus basées en Europe, et pour l'accueil des fournisseurs et clients qui viennent du monde entier.

La concertation sur le réaménagement de l'Aéroport de Nantes Atlantique offre ainsi l'opportunité, pour AIRBUS de s'exprimer sur un projet indispensable au développement de la filière aéronautique en pays de la Loire et à sa connexion à l'international.

AIRBUS a contribué à la prise de position de la CCI Nantes-Saint-Nazaire élaborée avec l'ensemble des membres élus de la CCI sur les points clés d'un aéroport performant et l'ambition à donner au projet de réaménagement. AIRBUS souhaite compléter ce cahier d'acteurs avec un certain nombre de points spécifiques pour la filière aéronautique.

Préambule

Le 17 janvier 2018, le gouvernement a annoncé l'abandon du projet de transfert de l'aéroport de Nantes Atlantique sur le site de Notre-Dame des Landes. Cette décision s'accompagnait d'un certain nombre d'annonces du gouvernement portant sur l'accessibilité aux aéroports parisiens pour les vols intercontinentaux, le réaménagement de la plateforme de Nantes Atlantique pour faire face à la croissance du trafic et l'assurance que la protection des riverains serait traitée de manière exemplaire.

Un des points cruciaux du dossier concerne les prévisions de trafic. Les médiateurs, dans leur rapport remis fin 2017, faisaient état d'une prévision de trafic à 6 millions de passagers en 2025 et 7 millions de passagers en 2030. Or, le trafic 2018 s'est établi à 6,2 millions de passagers et celui de 2019 devrait dépasser les 7 millions de passagers sous l'impact des nouvelles ouvertures de lignes actées.

Cette sous-estimation met aujourd'hui l'aéroport dans un risque majeur de thrombose sans réalisation de travaux d'urgence à très court terme notamment pour améliorer l'accessibilité de l'Aéroport de Nantes Atlantique et du Pôle Industriel d'Innovation Jules Verne ainsi que pour accueillir le Beluga XL en 2020 sur l'Aéroport de Nantes Atlantique.

Fort de ce constat, AIRBUS met en exergue les points suivants :

1. Des urgences à traiter immédiatement :

Sans attendre le renouvellement de la concession prévue fin 2021, il est indispensable que des travaux soient menés très rapidement afin de permettre :

1. L'accueil du Beluga XL dès 2020 : cela nécessite des travaux immédiats pour avoir un poste de chargement permettant d'accueillir l'appareil sans générer de conflit avec les avions stationnés aux postes voisins.
2. Une extension de l'offre de parkings : par exemple avec la réalisation de parkings silos métalliques sur l'emprise actuelle des parkings de l'aéroport (exemple de l'Aéroport de Toulouse).
3. Le réaménagement de l'aérogare : il s'agit de fluidifier les files d'attentes aux Postes Inspection Filtrage et plus largement d'offrir des services plus qualitatifs pour la clientèle internationale (salon d'affaire comme dans les autres aéroports et coupe file pour les grands voyageurs)

Il est de la responsabilité de l'Etat de trouver les voies et moyens d'un accord avec l'actuel concessionnaire pour la réalisation immédiate de ces travaux d'urgence non amortissables sur la durée restante de la concession.

En concertation avec la Région Pays de la Loire et Nantes métropole, il est également essentiel d'améliorer la desserte de l'Aéroport et du Pôle Industriel d'Innovation Jules Verne (notamment amélioration des voiries d'accès et des transports collectifs).

2. Un aéroport performant est indispensable au développement économique et à l'attractivité du territoire :

La région Pays de la Loire est la région de France qui a le plus faible taux de chômage (7,2%). La métropole nantaise bénéficie d'une forte croissance de l'emploi qui la situe bien au-delà de la moyenne des grandes villes françaises. Cette performance économique va de pair avec le développement économique des entreprises qui développent leurs marchés à l'échelle nationale, européenne et internationale ainsi que l'accueil de nouveaux talents pour satisfaire les besoins en compétences.

Un Aéroport de dimension internationale est indispensable pour continuer ce développement économique, et accroître le rayonnement et l'attractivité à l'international afin notamment d'attirer de nouveaux talents.

La connexion aux hubs internationaux et le développement des liaisons aériennes directes (plus d'une centaine à ce jour), permettant des allers et retours dans la journée, à des conditions économiques raisonnables, sont des conditions indispensables de cette accessibilité aux marchés.

C'est aujourd'hui ce que permet le nouveau modèle du transport aérien sur courte distance avec des compagnies aériennes à coûts réduits, développant des liaisons aériennes en France et en Europe à partir d'avions basés dans les principaux aéroports régionaux.

A titre d'illustration, la clientèle d'affaires de ces compagnies représente près de 30 % et est surreprésentée au départ de Nantes.

AIRBUS est tout particulièrement concerné avec plus de 200 personnes qui prennent quotidiennement l'avion au départ de Nantes Atlantique.

Par ailleurs, l'implantation de nouvelles compagnies aériennes sur l'Aéroport de Nantes a un impact positif sur l'emploi et sur l'activité commerciale d'Airbus. Ainsi en 2019, l'implantation de la base Easy Jet sur l'aéroport a créé plus d'une centaine d'emplois locaux et concerne 3 Airbus A320 Néo aux performances acoustiques améliorées. Il est donc nécessaire que l'aéroport de Nantes dispose de nouveaux postes de stationnement pour accueillir plus d'avions basés de nouvelles générations.

Le deuxième enjeu porte sur le tourisme. L'aménagement de l'aéroport doit permettre d'accueillir plus de touristes en lien avec les nombreux projets de la métropole pour favoriser l'attractivité et le rayonnement à l'international (exemple de l'Arbre aux hérons).

Enfin, le troisième enjeu est la coopération et les échanges universitaires. La création de l'I-Site Next finançant des projets structurants et ambitieux dans le domaine de l'Industrie du Futur et de la Santé du futur va multiplier les échanges ainsi que les coopérations internationales nécessitant la présence de liaisons aériennes performantes.

Dans le futur, le développement d'avion de nouvelle génération avec des rayons d'actions améliorés (exemple de l'Airbus A321 XLR) va permettre aux avions monocouloirs de réaliser des vols transatlantiques depuis des aéroports comme celui de Nantes.

3. il doit s'accompagner d'une protection exemplaire des populations

Le nouveau Plan de Gêne Sonore (PGS) en cours d'adoption concerne 13 000 habitants, soit 8 000 de plus que le PGS actuel. Pour ces populations, la politique d'indemnisation devra être exemplaire en matière d'isolation phonique.

Il est important qu'une éventuelle interdiction de vols programmés sur la tranche horaire minuit – 6h laisse la possibilité aux avions basés ainsi qu'au Beluga XL de pouvoir atterrir en cas de retard imprévu ou de nécessité de livraisons.

Airbus investit massivement dans l'innovation (2 Mds € / an dans la R&D) pour réduire son empreinte environnementale. Cela a permis d'améliorer la performance de ses avions et réduire à la fois le bruit et les émissions de CO2. Cet effort sur les avions eux-mêmes (allègement des structures, amélioration de l'aérodynamique, nouvelles motorisations, et nouveaux systèmes toujours plus performants) a donc un impact positif sur la consommation des avions de nouvelle génération (notamment A320 neo, A330 neo, et A350 XWB) et répond ainsi aux enjeux environnementaux ainsi qu'aux attentes des riverains des aéroports en matière de réduction des émissions acoustiques.

4. Il faut donc penser un aménagement de l'aéroport à la hauteur des enjeux de développement économique et d'attractivité en tenant compte des réalités de croissance du trafic aérien et du développement du Pôle Industriel d'Innovation Jules Verne :

Un aménagement à minima, destiné seulement à gérer les contraintes d'ores et déjà constatées, ne peut constituer un projet réaliste pour les acteurs économiques.

Le réaménagement de l'aéroport de Nantes Atlantique doit donc permettre :

- De répondre aux besoins de connexions vers l'Europe et le monde : diversifier les zones de destination, poursuivre l'accueil de compagnies basées et renforcer les connexions vers les hubs internationaux (ex. Allemagne) tant pour la clientèle « business » (avec des fréquences et horaires adaptées) que touristique.
- De disposer d'un aéroport performant en capacité d'accueillir une clientèle en croissance : mise à niveau de l'aérogare pour assurer le déploiement du trafic, fluidification et optimisation du parcours du client depuis son domicile jusqu'à sa destination (avec une attention forte à porter sur les accès à l'aéroport), déploiement d'une plus grande offre de services (salon d'affaire, service coupe-files pour les grands voyageurs...), stationnement adapté...
- De répondre aux besoins d'AIRBUS en matière de fret.

Le réaménagement doit également s'accompagner d'une réflexion plus globale pour améliorer l'accessibilité de l'Aéroport de Nantes Atlantique, ainsi que du Pôle Industriel d'Innovation Jules Verne en tenant compte de ses projets de développement (implantation du Centre de formation de l'UIMM, création de la Jules verne manufacturing Académie, et implantation du nouveau centre de recherche de l'IRT Jules Verne).

Cela passe par la mise en place de mesures pour améliorer la capacité du périphérique nantais, l'accroissement des capacités de franchissement de la Loire, ainsi que l'amélioration des dessertes en transports collectifs, en étudiant toutes les solutions (tram, tram-train, navette) et en tenant compte du lien impératif avec le réseau ferroviaire et la gare TGV de Nantes pour faciliter l'accès aux populations non nantaises.

Fait à Nantes le 9 juillet 2019