

**Cahier d'acteur réalisé par le Pôle EMC2 et relatif au
« Réaménagement de l'Aéroport de
Nantes Atlantique »
dans le cadre de la concertation publique
du 27 mai au 31 juillet 2019**

Le Pôle EMC2 est le plus important Pôle de compétitivité de la région Pays de la Loire. Il aborde les thématiques liés aux technologies de production ainsi qu'à l'industrie du futur pour de nombreux secteurs dont l'aéronautique, la construction navale, le nautisme, l'énergie, l'automobile etc. Fort de près de 400 membres, le Pôle EMC2 représente près de 50 000 emplois sur son territoire d'exercice (données observatoire de l'emploi).

EMC2 est un acteur majeur de l'innovation en région, il est à l'origine des Technocampus et notamment des technocampus Composite et Océan, il est également créateur de l'IRT Jules Verne et de sa Jules Verne Manufacturing Academy et a impulsé la naissance du Pôle d'Innovation Industrielle Jules Verne (PIIV) en proximité de l'aéroport de Nantes Atlantique.

Le Pôle EMC2 est donc actuellement situé à proximité de l'aéroport ce qui contribue à son attractivité et à au succès de son action. Ainsi, de nombreux adhérents du Pôle EMC2 sont situés hors du territoire et de grands acteurs internationaux de l'aéronautique ou de l'industrie ont ainsi pu rejoindre le Pôle EMC2.

Il est également intéressant de noter que la société Naval Group, principal acteur de la construction navale en France, a choisi le PIIV pour installer son centre mondial de recherche en technologies navales.

La concertation sur le réaménagement de l'Aéroport de Nantes Atlantique offre ainsi l'opportunité, pour EMC2 de s'exprimer sur un projet indispensable au développement des différentes filières industrielles en pays de la Loire et à sa connexion à l'international.

EMC2 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 et souhaite compléter ce cahier d'acteurs avec plusieurs points spécifiques.

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, le Pôle EMC2 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. 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).
2. 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.

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.

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 8000 de plus que le PGS actuel. Pour ces populations, la politique d'indemnisation devra être exemplaire en matière d'isolation phonique.

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...

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 Académy, 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.