

**PARTICIPATION DU GROUPE
AIR FRANCE - KLM À LA CONCERTATION
SUR LE PROJET DE RÉAMÉNAGEMENT DE
L'AÉROPORT DE NANTES-ATLANTIQUE**

-

CAHIER D'ACTEUR
JUILLET 2019

Le Groupe Air France - KLM

Le Groupe Air France - KLM est un leader du transport aérien mondial. L'exploitation des lignes françaises permet de relier efficacement la France à plus de 195 destinations dans 91 pays. Attachée à son ancrage territorial, la compagnie est aussi un acteur majeur des lignes d'aménagement du territoire ainsi que du développement des aéroports sur tout le territoire. Le groupe Air France est ainsi le 1er opérateur sur la plateforme de Nantes via les activités des compagnies Air France, Hop, Transavia et KLM. Leur activité représente plus d'un tiers de l'activité de l'aéroport : Air France KLM Hop réalise 27% du trafic et Transavia 10%. Cette forte implantation est amenée à se renforcer : dès 2019 le groupe prévoit une croissance de 2,7% de l'offre pour Air France Hop et de 50% pour Transavia.

Nantes Atlantique est une des principales bases du Groupe Air France - KLM avec 12 avions basés à l'aéroport (7 avions Air France Hop et 5 avions Transavia), ce qui permet d'assurer les premiers vols du matin et les derniers vols en fin de journée, répondant ainsi à la demande des voyageurs d'affaires. Ces avions basés sont créateurs de valeur et d'emplois sur la plateforme.

La connectivité apportée par le réseau du Groupe Air France - KLM est stratégique pour le développement économique de la Métropole Nantaise et plus largement de la région. Le Groupe permet de desservir depuis Nantes 43 destinations dont 12 en métropole et 31 à l'international. Avec 45 départs par jour, Air France HOP assure la desserte de 15 destinations pour 1,66 millions de passager, en 2018. Transavia opère au départ de Nantes 28 routes dans 12 pays pour près de 600 000 passagers transportés en 2018, soit une croissance de +47% par rapport à 2017.

Le Groupe Air France - KLM est un partenaire de longue date des territoires et a un fort ancrage régional dans le Grand Ouest, notamment à Nantes où le Groupe a implanté le siège de sa filiale Hop. Au total, l'activité du Groupe représente près de 540 emplois directs à Nantes, et environ 8000 emplois directs, indirects et induits en Pays de la Loire.

Au regard de la saturation actuelle de l'aéroport de Nantes-Atlantique, la poursuite de cette dynamique positive suppose une amélioration significative du niveau de service pour les passagers dans les plus brefs délais.

Réaménagement de la piste

La configuration actuelle de l'aéroport, concernant les pistes, est satisfaisante en termes opérationnels. Compte-tenu du trafic sur la plateforme, une piste unique est amplement suffisante. Il est par contre nécessaire de refaire le revêtement.

Cependant le Groupe Air France KLM, conscient des nuisances que peut générer le transport aérien pour les riverains, est ouvert à étudier l'option d'un allongement de la piste de 400 mètres. Cette option permettrait aux avions d'approcher la piste dans l'axe et non plus de biais comme c'est le cas aujourd'hui. Cette option suppose un coût supérieur à la simple réfection de la piste.

Le Groupe Air France - KLM est un acteur conscient de ses responsabilités. A ce titre le bruit est un enjeu prioritaire de la politique environnementale du Groupe. La compagnie a réduit ses nuisances sonores de 47% par rapport à 2005 sur les dix principaux aéroports français, y compris Nantes Atlantique. Le renouvellement de la flotte étant l'outil le plus efficace pour diminuer le volume sonore de l'activité, le Groupe Air France - KLM attache beaucoup d'importance à ce critère dans son choix de flotte. De plus le Groupe conduit une politique volontariste sur ces questions, il a notamment équipé volontairement l'intégralité de la flotte A320 de kits anti-bruit.

Organisation de l'aérogare

Actuellement, l'aéroport de Nantes accueille environ 7 millions de passagers par an, et les compagnies du groupe Air France font régulièrement face aux conséquences de la saturation de l'infrastructure. Le secteur du transport aérien étant très dynamique, la DGAC estimait que l'aéroport accueillerait près de 8,3 millions de passagers en 2025 et 11,4 millions en 2040. Ces prévisions seront vraisemblablement atteintes plus tôt. Afin d'accompagner au mieux le développement du trafic, il est nécessaire de doter l'aéroport d'une aérogare compétitive, efficace et bien organisée.

Le service actuel, sans espace réservé pour les compagnies classiques, ne permet pas d'assurer une expérience satisfaisante aux passagers, notamment pour la dépose bagage et l'embarquement. A titre d'exemple, la satisfaction des clients Skypriority d'Air France sur leur expérience de départ est de 5,7 à Nantes alors qu'elle est de 7,5 à Bordeaux. Ce faible score est en grande partie dû à la configuration du Hall 2 pour l'enregistrement. Concernant l'embarquement, l'exiguïté des salles ne permet pas de proposer un nombre de sièges suffisant, ce qui a pour conséquence directe une satisfaction client évaluée à 6,6 là où elle est de 7,7 pour l'aéroport de Bordeaux. Ces performances dégradées ne doivent pas perdurer, il est indispensable de réorganiser l'aérogare pour retrouver un niveau de service acceptable.

Le Groupe Air France - KLM, 1^{er} opérateur de la plateforme avec 37% de part de marché en 2018, est présent sur l'aéroport via les compagnies Transavia, Air France Hop et KLM. Ces compagnies à niveau de prix différents proposent aussi des niveaux de services différenciés. Afin que l'organisation de l'aéroport réponde aux besoins des compagnies du Groupe Air France - KLM, il est indispensable que l'aérogare dans sa nouvelle configuration puisse proposer un niveau de service général pouvant être modulé en fonction des besoins des différentes compagnies. Cependant, proposer deux terminaux, chacun avec un niveau de service différent, ne semble pas opportun. En effet, une telle organisation nécessiterait le doublement des infrastructures d'enregistrement et d'embarquement, ce qui se révélerait plus coûteux.

De manière globale, le Groupe Air France - KLM souhaite une amélioration de l'expérience client à l'aéroport, pour les clients des différentes filiales du groupe, quel que soit leur modèle opérationnel et commercial. C'est la raison pour laquelle nous souhaitons que l'aéroport propose des services différenciés et modulables en fonction des modèles opérationnels des compagnies. Ainsi, il est essentiel que la partie du terminal à niveau de service standard soit pourvue de zones d'enregistrement et d'embarquement adaptées à une clientèle premium. Notamment, ces zones devront disposer de sièges en quantité suffisante ainsi que de files dédiées Skypriority pour l'enregistrement bagages et l'embarquement. Pour assurer un confort maximum aux passagers lors de l'embarquement, nous souhaitons que la totalité des appareils Hop éligibles soient stationnés au contact avec passerelle et que tous nos appareils régionaux soient à minima en faux contact. De plus, afin de garantir une expérience de départ optimale, les temps de passage au PIF doivent être maîtrisés et ne pas excéder 10 minutes en période de pointe.

Des services à coûts réduits doivent aussi être proposés aux compagnies : embarquement « WIWO », pré-embarquement, stationnement en faux contact et limitation des embarquements au large avec transfert par bus, et ce quel que soit le type avion opéré.

En matière de dimensionnement de ses infrastructures, l'aéroport devrait tendre au maximum vers les meilleurs standards de l'industrie (IATA) et ce, en recherchant également une maîtrise des coûts afin de délivrer le meilleur service au meilleur prix. En termes d'organisation, le Groupe Air France - KLM se positionne pour un réaménagement de la structure existante combiné à un agrandissement. Avec par exemple, la construction d'une nouvelle structure au Nord du Hall 4, afin de redonner de la capacité à l'aéroport. A l'intérieur de ces infrastructures, des zones différentes en fonction du modèle opérationnel devront être définies.

Accès à l'aéroport

L'accès des passagers à l'aéroport est une partie intégrante de la stratégie de développement de l'aéroport. Ce sujet doit faire l'objet d'une réflexion commune entre toutes les parties concernées afin d'améliorer la desserte qui, pour le moment, n'est pas satisfaisante. Actuellement, 70% des passagers rejoignent l'aéroport en voiture individuelle. Parmi eux, 50% expliquent ce choix par la mauvaise desserte de l'aéroport en transports en commun. Les passagers privilégient donc la voiture, mais par manque d'infrastructures performantes, les accès routiers sont très rapidement saturés.

Ces temps de parcours rallongés ont un réel impact en termes d'exploitation : de nombreux passagers arrivent à l'aéroport hors limite d'enregistrement ce qui entraîne des retards ou des refus d'embarquement. Cette situation n'est pas satisfaisante et doit être améliorée rapidement.

Pour cela, l'accessibilité de l'aéroport nécessite d'être repensée au cours de la réflexion sur le réaménagement de l'aéroport. De plus, outre l'importance des accès pour les passagers, ce sujet contribue à l'acceptabilité de l'aéroport par les riverains.

- Accès routier : la sortie aéroport sur le périphérique nantais est très régulièrement saturée, ce qui crée une file d'attente sur la bande d'arrêt d'urgence. Cette sortie débouche sur la route de l'aéroport. Dotée d'une seule voie, cette route ne dispose pas de la capacité suffisante pour absorber le flux de passagers, particulièrement dans les périodes de pointe.
- Stationnement : le temps d'accès est encore allongé par le manque de places de stationnement, l'offre étant inadaptée à la taille de l'aéroport. Il en résulte des pratiques de parking sauvage, qui occasionnent des nuisances importantes pour les riverains. L'initiative Block Parking, qui vise à optimiser les capacités de stationnement, est à encourager mais reste insuffisante et l'organisation des parkings doit être entièrement revue, notamment via la construction de parkings en silo de grande capacité.

Le Groupe Air France -KLM propose également de développer les transports en commun, qui contribueraient à désengorger les parkings et le périphérique, tout en s'inscrivant dans une stratégie de développement durable. L'aéroport est un point central dans l'attractivité économique de la métropole, qui justifie une liaison Nantes Centre-Ville – Aéroport efficace. La navette de bus existante pourrait être renforcée avec des fréquences plus rapprochées et des voies réservées.

De plus, maintenant qu'il a été décidé de maintenir l'aéroport sur cet emplacement, le prolongement du tramway vers l'aéroport est une option qui doit être explorée.

Enfin, la zone d'influence de l'aéroport ne se limite pas à la métropole de Nantes, de nombreux passagers arrivant de villes avoisinantes. La desserte de l'aéroport en transport collectif est là aussi peu adaptée. Afin de limiter le nombre de voitures individuelles qui contribuent à la saturation des accès à l'aéroport, un système de navettes en bus depuis des villes voisines telles que Cholet ou La Roche-sur-Yon pourrait être expérimenté.

L'ensemble de ces améliorations permettrait de gagner en efficacité opérationnelle et en satisfaction client.

Couvre-feu

Le maître d'ouvrage propose dans les modalités d'exploitation de l'aéroport la mise en place d'un couvre-feu entre minuit et 6h du matin avec une dérogation pour les compagnies basées dans des cas exceptionnels.

Malgré les fortes contraintes liées à une telle éventualité, en particulier pour les compagnies basées, le Groupe Air France-KLM est ouvert à une discussion sur le sujet d'un couvre-feu pour les vols programmés. Cependant, le Groupe Air France-KLM rappelle que cette décision doit s'inscrire dans le cadre prévu par la loi, c'est-à-dire dans une démarche d'approche équilibrée. Dans ce cadre, le groupe collaborera avec toutes les parties prenantes afin de faire émerger un consensus.

Financement et redevances

Les infrastructures nécessaires aux services publics aéroportuaires donnent lieu au paiement de redevances par les Compagnies aériennes. Dans le calcul du niveau des redevances, les dépenses engagées pour la construction des infrastructures aéroportuaires nécessaires à l'exploitation des aéronefs sont prises en compte.

Afin de fixer les tarifs de ces redevances payées par les Compagnies aériennes et nécessaires au financement des infrastructures aéroportuaires, l'exploitant de l'aéroport doit préalablement identifier l'opération, préciser son coût prévisionnel, la programmation des travaux correspondants et l'échéance de la mise en service. Il doit également réaliser une étude sur l'impact économique prévisionnel du dispositif tarifaire pour les Compagnies usagers de l'aéroport. Le produit global de ces redevances ne peut excéder le coût des services rendus sur l'aérodrome.

Tout ceci devra faire l'objet d'une concertation avec les compagnies dans le cadre des Commissions consultatives économiques de l'aéroport.

A Nantes, le niveau de redevance est élevé. Redevances pour l'atterrissage d'un A320 à Nantes sont de 273,33€ contre 180,04€ à Marseille, 233,05€ à Rennes et 244,15€ à Bordeaux. Les redevances unitaires passagers U.E sont de 6,67€ à Nantes contre 6,06€ à Marseille, 5,38€ à Rennes et 5,01€ à Bordeaux.

Les compagnies opérant à Nantes Atlantique ont préfinancé et continuent de préfinancer depuis 2011 l'aéroport de Notre Dame des Landes (NDDL) malgré l'abandon du projet en 2018. En effet, le contrat de concession de l'aéroport prévoyait en sus des évolutions tarifaires annuelles réglementées une majoration systématique de 2% du montant des redevances.

Nous estimons que ces augmentations annuelles systématiques ont généré un excédent d'environ 68 M€ et ont participé à la constitution d'un fonds de réserve évalué à 121 millions d'euros à la fin 2017.

Ces fonds doivent permettre de financer les aménagements nécessaires à la remise à niveau et au développement des infrastructures aéroportuaires nantaises citées précédemment.

Avant tout nouveau contrat de concession, AF/KL demande de plus une réelle concertation avec les compagnies sur les investissements et la trajectoire tarifaire pluriannuelle associée dans un souci d'une forte amélioration de la performance économique de l'aéroport pour toutes les compagnies, quels que soient leurs modèles d'exploitation notamment celles utilisant des services différenciés.

Conclusion

Le Groupe Air France-KLM est le premier opérateur de la plateforme avec 37% de parts de marché en 2018. Présent sur l'aéroport avec les compagnies Air France Hop, Transavia et KLM, le Groupe entend poursuivre le développement de ses activités au sein de l'aéroport. Afin d'assurer un développement efficace, le réaménagement doit s'effectuer dans la concertation et le respect du cadre légal de la consultation requise par la loi (Commission Consultative Economique) afin de mettre en place un partage de la valeur produite par l'aéroport entre toutes les parties prenantes.

Le Groupe Air France – KLM est ouvert au dialogue sur le sujet d'un encadrement des horaires d'exploitation programmés de 00h00 à 06h00, dans le cadre d'une démarche d'approche équilibrée. Concernant la piste, seule une réfection paraît réellement nécessaire d'un point de vue opérationnel. Cependant, un allongement de 400m permettrait une approche plus directe et pourrait présenter certains avantages en termes de réduction des nuisances sonores.

Les infrastructures, tant l'aérogare que les accès routiers et les transports en commun, doivent pour leur part être entièrement repensés afin d'offrir un niveau de service acceptable. Le Groupe Air France – KLM souhaite le réaménagement et l'agrandissement des infrastructures existantes avec une organisation en fonction du niveau de service mais sans mise en place de deux terminaux différenciés.

Le réaménagement de l'aéroport doit s'inscrire dans une réflexion plus large prenant en compte en détail les aspects techniques de l'exploitation. Le Groupe Air France KLM souhaite notamment que soient étudiés des sujets tels que le développement des infrastructures de maintenance aéronautique, l'aménagement des parkings avions pour assurer un traitement équitable des compagnies, et de moyens sols permettant de réduire les émissions de CO₂. Ces sujets devront être traités dans la concertation avec les parties prenantes concernées, le Groupe Air France – KLM se tient à la disposition des autorités compétentes afin d'apporter son expertise à la réflexion. Nous rappelons également que toutes les décisions liées aux investissements et à leur financement doivent être soumises en amont à la Commission Consultative Economique, qui au demeurant n'a pas été réunie depuis novembre 2017 concernant l'aéroport de Nantes. La concertation publique ne saurait se substituer de quelque manière que ce soit à cette instance prévue par le Code de l'Aviation Civile.

Responsables de la contribution :

Meriem Touisi
meriem.touisi@airfrance.fr
Port : +33(0)630488860

Aurélien Gomez
augomez@airfranceklm.com
+33(0)141566380

Léa Dallet
ledallet@airfrance.fr
+33(0)658098284