

Cahier d'acteur d'easyJet sur le projet de réaménagement de l'aéroport de Nantes-Atlantique

Promouvoir une connectivité durable du territoire ligérien

A PROPOS D'EASYJET

Créée en 1995, easyJet a révolutionné l'accès au transport aérien en Europe. Avec 315 avions opérant sur 979 liaisons, la compagnie dessert 156 aéroports et a transporté plus de 88.5 millions de passagers en 2018.

Elle est la deuxième compagnie aérienne de l'Hexagone en termes d'emplois (1500 contrats de travail français) et de parts de marché (16%) pour un total de sept bases en France. Avec l'installation de 3 avions basés en 2019 et la création de 110 emplois, easyJet a l'ambition de devenir la première compagnie aérienne à Nantes - où elle transportera 1,8 millions de passagers cette année.

easyJet fait de l'enjeu environnemental une priorité, à travers une stratégie qui consiste à décarboner progressivement les opérations aériennes. En comparaison avec l'année 2000, les émissions de carbone par passager par kilomètre ont ainsi déjà été réduites de plus de 32%, l'objectif étant d'atteindre une réduction de 38% à l'horizon 2022. Un passager qui voyage avec easyJet émet donc actuellement en moyenne 22% de moins de CO₂ à trajet et avion comparable grâce à une utilisation plus efficace du carburant, des taux de remplissage très élevés (actuellement 93%) et au développement de nouvelles technologies.

En effet, la flotte d'easyJet est l'une des plus modernes d'Europe, notamment grâce aux A320neo, dont les moteurs CFM56 permettent une réduction de 15% des émissions de CO₂ et de 50% des nuisances sonores au décollage et à l'atterrissage par rapport à la génération précédente.

De plus, easyJet est engagée dans l'expérimentation de différentes innovations essentielles pour la réduction des nuisances aériennes.

En partenariat avec Safran, easyJet expérimente l'installation de batteries à hydrogènes dans les soutes de l'aéronef, alimentées par l'énergie générée par les freins à l'atterrissage, pour permettre à ses appareils de se déplacer depuis ou vers la piste sans émissions de CO₂. Les mouvements au sol représentent environ 4% de la consommation totale de carburant : appliquée à l'ensemble de la flotte, ce dispositif permettra d'économiser jusqu'à 55,000 tonnes de carburant par an et de réduire considérablement les émissions de CO₂ ainsi que les nuisances sonores.

easyJet collabore également avec la société Wright Electric pour soutenir leur objectif de mettre en place des vols à courte distance avec des avions entièrement électriques d'ici 10 ans. La portée cible de ces appareils est de 530 kilomètres, ce qui permettrait d'exploiter des routes telles que Londres à Paris.

Le transport aérien est un mode de transport essentiel au renforcement de la connectivité et de l'attractivité économique de la France et de ses territoires : il est à l'origine de plus d'un million d'emplois en France et contribue à hauteur de 4% au PIB du pays¹. Le trafic et l'activité économique générée par l'aéroport de Nantes-Atlantique, qui soutient 2200 emplois directs, ont connu une hausse importante ces dernières années. La croissance des liaisons court et moyen-courrier a en particulier permis de renforcer la connectivité directe du territoire, et donc le développement des échanges économiques et touristiques de la région. Ces liaisons représentent aujourd'hui 57% du trafic sur la plateforme².

Les politiques d'investissement des aéroports sont financées par les redevances acquittées par les compagnies aériennes et ont un très fort impact sur l'attractivité de la destination, notamment sur la capacité à créer de nouvelles liaisons. C'est pourquoi easyJet considère que chaque projet d'investissement doit faire la preuve de son adaptation aux besoins de l'ensemble des utilisateurs mais aussi de sa capacité à répondre, en maîtrisant au mieux les coûts, aux enjeux d'avenir du secteur. C'est d'autant plus important pour la destination nantaise qui doit répondre au double défi de conserver son attractivité et de répondre aux exigences de baisse de la pollution sonore et des émissions de CO2.

Le dossier de consultation propose la construction d'infrastructures qui anticipent la croissance du trafic sur plus de 20 ans. Pourtant, les projections de trafic à 10 ou 20 ans dépendent fortement de l'évolution de la politique aéroportuaire du Grand Ouest et de l'aéroport de Nantes. Les incertitudes présentes autour du développement de la plateforme devraient donc conduire à une modulation progressive des travaux sur cette période et ne permettent pas d'anticiper efficacement les besoins sur les vingt prochaines années. Par ailleurs, des solutions alternatives permettraient de concilier cette augmentation du trafic à une baisse des nuisances, pour en assurer la durabilité.

ASSURER UN PROJET GRADUÉ ET ADAPTÉ AUX DIFFÉRENTS MODÈLE OPÉRATIONNELS

easyJet considère nécessaire d'envisager une évolution progressive des capacités, laissant des marges de manœuvre aux acteurs aériens et au futur concessionnaire pour s'adapter au contexte dans les prochaines années.

Les propositions budgétaires actuelles, allant de 470 à 900 millions d'euros selon les investissements retenus, paraissent prématurées et de nature à augmenter considérablement les coûts d'utilisation de l'aéroport de Nantes, remettant ainsi en cause son attractivité, voire même les opérations existantes. En effet, le projet inclut une nouvelle piste à hauteur de 350 millions d'euros, un nouveau terminal pour un budget de 500 millions d'euros et des investissements à hauteur de 100 millions pour permettre l'accueil de 11,4 millions de passagers en 2040, tandis que les mesures environnementales qui pourraient s'appliquer ne sont pas prises en compte dans les projections d'augmentation du trafic. En conséquence, les propositions actuelles ne sauraient être agréées par easyJet.

¹ <https://www.iata.org/policy/Documents/benefits-of-aviation-france-2017.pdf>

² <https://www.nantes.aeroport.fr/fr/corporate>

L'essentiel de la croissance du trafic provient des compagnies court et moyen-courrier low-cost. En effet, ce segment a connu une croissance de 19,7% en 2018. Ces compagnies sont porteuses du développement de la connectivité aérienne et de l'aéroport de Nantes, dont plus de 90% des vols sont au départ ou à destination d'une ville européenne. Ainsi, une aérogare dédiée aux compagnies low-cost, avec des redevances différenciées en fonction des infrastructures fournies et utilisées, constituerait une solution efficace pour répondre à la problématique de saturation à court terme. Ce type de terminal, peu coûteux et efficace, permettrait également d'améliorer le service offert aux passagers.

Il est essentiel pour l'attractivité de la destination que la nouvelle concession, prévue en 2021, ne conduise pas à une augmentation injustifiée des redevances. Pour ce faire, le régulateur indépendant du transport aérien devrait avoir un droit de regard sur les termes du contrat de concession pour garantir la bonne consultation des usagers, contrôler l'efficacité des dépenses d'exploitation et d'investissement et éviter des profits excessifs. En outre, les compagnies aériennes sont en droit d'attendre que les fonds qu'elles ont versé pour le préfinancement du projet Notre-Dame-des-Landes soient utilisés pour le projet de réaménagement de l'aéroport de Nantes-Atlantique.

UNE MEILLEURE UTILISATION DES INFRASTRUCTURES PEUT PERMETTRE UNE BAISSSE DES NUISANCES SONORES

Le débat sur la baisse des nuisances sonores doit être l'occasion de mettre en œuvre des mesures permettant de concilier développement du transport aérien et respect des riverains. easyJet s'engage depuis de nombreuses années sur ce sujet, notamment à travers le renouvellement régulier de sa flotte et l'investissement dans les avions de dernière génération, notamment les A320neo.

Certaines propositions de la consultation paraissent adaptées à cet objectif. À ce titre, l'allongement de 400 mètres de la piste actuelle (évaluée à 50 millions d'euros) pourrait constituer une amélioration réaliste pour les riverains grâce à des décollages à poussée réduite, sans effet notable sur les continuités écologiques.

Au-delà de ces évolutions de l'infrastructure, plusieurs innovations dans les opérations, déjà implémentées ou expérimentées par easyJet dans un certain nombre d'aéroports, pourraient être généralisées pour réduire quotidiennement la pollution sonore, par exemple :

- Les approches en descente continue (CDA) et une meilleure optimisation des trajectoires et des descentes, qui réduiraient les temps de vol et le bruit en réduisant la distance au sol. La mise en place d'un ILS (système d'aide à l'atterrissage) sur la piste 21 redresserait l'axe d'atterrissage, permet une descente plus forte depuis plus haut, réduisant la poussée et le bruit.
- La décélération continue des moteurs à l'approche (une procédure aujourd'hui standard).
- L'approche CONF 3 (qui est déjà la configuration préférentielle sur l'ensemble du réseau easyJet) avec un moindre braquage des volets, qui ralentit la puissance des moteurs et donc réduit leur bruit.

- Le taxi-ing à moteur unique (*single engine taxi-ing*), qui permet de réduire les émissions de 50% ainsi que la nuisance sonore au sol, utilisé automatiquement sauf si le temps de taxi-ing est en deçà de 3 minutes
- La réduction de l'usage de l'APU (Unité auxiliaire d'alimentation), générateur de bruit de turbine, en favorisant l'utilisation de GPU (stations fixe au sol d'alimentation électrique).
- L'électrification du ravitaillement des avions avec des GPU/APU (*ground power units*) électriques et une plus grande utilisation de véhicules électriques pour l'assistance au sol, expérimentés par easyJet à l'aéroport de Gatwick et ailleurs, et qui contribueraient à limiter le niveau de bruit de l'aéroport.
- Une collaboration plus étroite entre les compagnies et le gestionnaire du contrôle aérien Nantais (ATC), pour une exploitation plus optimale et flexible des procédures et systèmes de navigation aérienne de l'aéroport et de son espace aérien, tout en maintenant la sécurité et la fluidité du trafic aérien.

A l'inverse, l'hypothèse d'un couvre-feu à partir de 22h remettrait en cause les compagnies basées, dont le modèle repose sur l'utilisation de l'avion 11h à 12h par jour afin de pouvoir proposer des tarifs accessibles et renforcer la connectivité entre les régions françaises et européennes. Dans l'impossibilité de retourner à leur base, par exemple pour cause de retard dû à des intempéries, les appareils seraient déroutés vers d'autres aéroports (par ex. Rennes ou Bordeaux), impliquant des désagréments pour la compagnie et ses passagers (acheminement par bus ou hébergement dans la ville d'arrivée). Un effet domino pourrait également impacter les vols du lendemain matin avec un risque d'annulation. Cette proposition de restriction des vols de nuit aurait des conséquences encore plus importantes encore si l'on considère qu'elle requiert d'easyJet de ne plus programmer d'arrivées après 20h afin de réduire les risques liés aux perturbations citées précédemment, empêchant la compagnie d'effectuer sa dernière rotation quotidienne. Cette mesure amoindrirait considérablement la viabilité de nos opérations à Nantes avec des conséquences pour notre flotte basée, nos équipages et nos lignes. Plus largement, le développement nécessaire de la connectivité de la région nantaise et les investissements prévus pour la renforcer seraient lourdement amputés.

Néanmoins, le consensus exprimé par les 24 Maires de l'agglomération nantaise pour la mise en place d'un couvre-feu de minuit à six heures, avec une exception pour les compagnies basées, serait un compromis acceptable dans le cas particulier de l'aéroport de Nantes Atlantique, compte tenu de sa situation géographique. En effet, cette proposition ne remettrait pas en question le développement de la compagnie à Nantes, tout en interdisant les vols de nuit.

MODULER LES REDEVANCES EN FONCTION DU NIVEAU DE NUISANCE DES APPAREILS UTILISÉS, POUR INCITER À UN RENOUVELLEMENT PLUS RAPIDE DES FLOTTES

Dans la continuité des dernières annonces gouvernementales, qui placent l'environnement au centre des enjeux de développement du transport aérien, toute évolution des infrastructures représente une occasion de promouvoir des mesures durables. Cet enjeu de durabilité est essentiel pour tout le secteur du transport aérien et l'ensemble des acteurs (en particulier les aéroports, les compagnies aériennes et les acteurs publics) doivent y contribuer activement.

Si certaines réformes ont déjà été annoncées par le Gouvernement, d'autres pistes pour récompenser les compagnies qui s'engagent en matière de développement durable ne sont pas encore exploitées au maximum, comme la modulation des taxes et redevances en fonction des catégories d'avions.

Les catégories actuelles d'avions par taille et performance environnementale³ n'intègrent pas les nouvelles générations d'avions, pourtant moins polluants et moins bruyants. La révision de ces catégories et l'application de redevances réduites à ces avions de dernière génération encouragerait à l'utilisation d'appareils plus propres. C'est par exemple le cas de l'A320neo, qui permet une réduction de 50% des nuisances sonores et de 15% des émissions de CO₂ et qu'easyJet intègre progressivement à sa flotte : Ils représentent aujourd'hui 10% des 327 appareils de la compagnie.

Étant donné que la quasi-totalité des appareils sont aujourd'hui concentrés dans le groupe 5a des groupes acoustiques définis par l'arrêté du 26 février 2009, easyJet souhaite proposer un rééquilibrage des marges de bruit correspondant à chaque groupe pour que les groupes 4 et 5a comprennent uniquement les appareils les plus silencieux tels que les avions de nouvelle génération comme l'Airbus A320neo et l'Airbus A321neo ainsi que les avions utilisant des technologies vertes :

Groupes acoustiques actuels	Fourchette actuelle (marge EPNdB)	Nouvelle proposition de catégorisation	Fourchette proposée (marge EPNdB)
Groupe 1	Tout ce qui n'appartient pas au groupe 2.	Groupe 1	<10
Groupe 2	<5	Groupe 2	>=10 - <12
Groupe 3	>=5 - <8	Groupe 3	>=12 - <15
Groupe 4	>=8 - <13	Groupe 4	>=15 - <19
Groupe 5a	>=13	Groupe 5a	>=19
Groupe 5b	Hélicoptères	Groupe 5b	Hélicoptères

³ <https://www.legifrance.gouv.fr/affichTexte.do?cidTexte=JORFTEXT000020314867&categorieLien=id>

Nous proposons également des coefficients de modulation de la redevance d’atterrissage applicables à l’aéroport de Nantes allant au-delà des coefficients actuellement appliqués par l’aéroport, intégrant également une surcharge pour les vols de nuit plus ambitieux, afin de stimuler l’utilisation d’appareils plus écologiques.

Groupes acoustiques actuels	Coefficient actuel appliqué par l’aéroport	Coefficient pour les vols de nuit appliqué par l’aéroport	Nouvelle proposition de catégorisation	Nouvelle proposition de coefficient pour Nantes	Nouvelle proposition de coefficient pour les vols de nuit pour Nantes
Groupe 1	1.77	3.54	Groupe 1	2.80	4.90
Groupe 2	1.77	3.54	Groupe 2	2.70	4.73
Groupe 3	1.77	3.54	Groupe 3	2.60	4.55
Groupe 4	1.77	3.54	Groupe 4	0.85	1.49
Groupe 5a	0.85	1.77	Groupe 5a	0.70	1.23