



CAHIER D'ACTEUR

**REAMENAGEMENT DE L'AEROPORT DE
NANTES ATLANTIQUE**

L'UIMM Loire-Atlantique est une organisation professionnelle dont la vocation est de représenter et promouvoir les intérêts des entreprises industrielles. Elle adhère à l'Union des Industries et Métiers de la Métallurgie (UIMM). C'est l'une des 59 chambres syndicales territoriales fédérées par l'UIMM nationale.

Le rôle de l'UIMM Loire-Atlantique est de représenter et défendre les entreprises industrielles auprès de toutes les instances économiques, sociales, administratives, politiques et réseau du territoire. Acteur du paritarisme, l'UIMM Loire-Atlantique négocie les minima conventionnels, fait évoluer la convention collective, échange avec les organisations de salariés et participe aux commissions régionales.

Au-delà du paritarisme, les experts de l'UIMM Loire-Atlantique, pilotés par les orientations du Comité Directeur, appuient les entreprises industrielles au quotidien en matière de droit social, santé-sécurité, environnement, RH-emploi, financement... Ils proposent aussi de participer tout au long de l'année à des animations et formation afin de renforcer le développement professionnel et informer les entreprises. D'autre part, l'UIMM Loire-Atlantique donne un large accès aux documentations et aux différents outils développés pour accompagner les démarches administratives : notes juridiques, veille réglementaire HSE, flashes info, etc.

Enjeu clé des entreprises, l'anticipation est aussi une valeur importante de l'UIMM Loire-Atlantique. Mettre en place des outils et stratégies pour anticiper les besoins en compétences, valoriser les métiers et les formations de notre secteur, c'est s'assurer de gagner en attractivité pour les entreprises adhérentes.

L'UIMM Loire-Atlantique s'implique aussi en partenariat sur bon nombre d'enjeux du territoire dans le but de contribuer à créer un environnement favorable pour l'activité de ses adhérents industriels.

L'UIMM Loire-Atlantique souhaite participer à la démarche de concertation relatif au réaménagement de la plateforme aéroportuaire de Nantes Atlantique et ainsi appuyer la position de la CCI de Nantes Saint-Nazaire et du Medef Pays de la Loire.

Préambule

Suite à l'abandon du projet de transfert de l'aéroport de Nantes Atlantique sur le site de Notre-Dame des Landes, des annonces avaient été faites par le gouvernement notamment afin d'adapter la plateforme aéroportuaire à l'évolution prévue de son trafic, améliorer l'accès aux hubs internationaux et assurer la protection des riverains.

En termes de trafic, les prévisions faites en 2017 pour 2025 par les rapporteurs (6 millions) ont déjà été dépassées en 2018 et le trafic devrait atteindre 7 millions en 2020. Cette situation demande à minima la réalisation de travaux d'urgence à très court terme.

En soutien des acteurs économiques du territoire, l'UIMM Loire-Atlantique souhaite rappeler les urgences à traiter immédiatement et ce sans attendre le renouvellement de la concession prévue fin 2021 :

- Une extension de l'offre de parkings par la réalisation de parkings silos métalliques sur l'emprise actuelle des parkings de l'aéroport.
- L'aménagement des voiries d'accès permettant de faciliter la circulation de la navette TAN et au-delà fluidifier le trafic autour de la zone aéroportuaire qui est aujourd'hui

saturée aux heures de pointes. Problématique d'autant plus importante que la zone économique se développe fortement dans cette zone.

- Permettre une activité industrielle adaptée sur l'espace de la plateforme sans gêner le trafic aérien commercial et notamment permettre d'accueillir, pour le compte d'Airbus, le beluga XL dès 2020 dans les meilleures conditions.
- Le réaménagement de l'aérogare permettant de fluidifier les files d'attentes aux Postes Inspection Filtrage et ainsi améliorer le service aux clients (gain de temps....).

Un territoire en développement constant :

- L'attractivité du territoire n'est plus à démontrer, ce dernier accueille chaque année un nombre croissant d'actifs et de touristes :
 - o L'activité économique du territoire, et notamment de l'industrie, reste importante, le taux de chômage de la Loire-Atlantique, de la métropole nantaise, comme plus largement celui des Pays de la Loire, étant inférieur à la moyenne nationale. Cette performance est due aux grands donneurs d'ordre locaux, notamment industriels (Airbus, les Chantiers de l'Atlantique, Manitou...) mais aussi au développement de milliers de PME et ETI sur des marchés nationaux, européens et internationaux. Cette dynamique contribue à développer l'emploi dans nos territoires très fortement. Il est donc indispensable pour une métropole comme Nantes, territoire majeur d'industrie, qui aujourd'hui développe ses exportations de disposer d'une bonne **capacité d'accès aux marchés**. Les acteurs économiques doivent pouvoir joindre les hubs internationaux et disposer de plus de liaisons aériennes directes permettant des allers et retours dans la journée, à des conditions économiques raisonnables, ce que permet le nouveau modèle du transport aérien sur courte distance. Cela reste aujourd'hui une condition sine qua non d'accessibilité aux marchés mondiaux : à titre d'illustration, la clientèle d'affaires de ces compagnies représente près de 30 % de leur clientèle et est surreprésentée au départ de Nantes. La plupart des adhérents de l'UIMM Loire-Atlantique utilisent aujourd'hui ces lignes régulièrement.
 - o **Le tourisme**. L'offre touristique de la Métropole, du département et plus largement de l'Ouest, ne fait que s'accroître. En 2017, le chiffre d'affaires du secteur atteignait les 3,2 milliards d'euros à l'échelle de la Loire-Atlantique en croissance régulière. A titre d'illustration, les visiteurs des Machines de l'Île sont au nombre de 600 000 et l'Arbre aux Hérons fera bondir ce chiffre à 1 million. (L'UIMM Loire-Atlantique est aujourd'hui partenaire de ce projet).
 - o Troisième enjeu : **la coopération et les échanges universitaires**. La création de l'I-site Next autour des axes de l'Industrie du Futur, de la Santé du futur comme du numérique, multiplie les échanges et les coopérations et nécessite la présence de liaisons aériennes performantes. Les acteurs industriels ont largement soutenu ce projet.
- Ces évolutions majeures auront un impact fort sur le trafic qui dessert déjà un bassin de 8 millions d'habitants dont le solde migratoire est largement positif. Or, ces évolutions de trafic sont aujourd'hui prévisibles : le trafic sur Nantes Atlantique croît de l'ordre de 13% (plus forte progression des aéroports français en 2018). Dans le

même temps, le nombre de mouvements a cru de 6,8% témoignant de l'amélioration incessante du taux de remplissage des avions.

- La forte croissance de Nantes Atlantique tient en partie par l'accroissement de l'offre de nouvelles lignes au départ de Nantes dû au développement économique de l'ouest, ainsi qu'au renforcement de son attractivité touristique. Mais à court et moyen terme, il est néanmoins raisonnable d'estimer que la croissance de l'aéroport de Nantes Atlantique s'inscrira, à minima, dans la croissance du trafic aérien estimée à 7% par an au plan mondial, sauf à parier sur un effondrement de l'économie et de l'attractivité touristique du territoire.

Mais, ce développement doit s'opérer en respectant un certain nombre de normes et s'accompagner d'une protection exemplaire des populations.

Aujourd'hui, 13 000 personnes sont concernées par ces nuisances. Par conséquent, les acteurs économiques préconisent :

- Une politique d'indemnisation exemplaire en matière d'isolation phonique, voire de droit de délaissement permettant de racheter des logements.
- Le déplacement d'équipements publics notamment scolaires, qui sont situés dans les zones de bruit.
- L'interdiction de vols programmés sur la tranche horaire minuit – 6h, tout en permettant aux avions basés de pouvoir atterrir en cas de retard imprévu.
- L'obligation progressive faite aux compagnies aériennes basées à Nantes d'utiliser des avions de dernière génération sur les créneaux horaires les plus critiques (matin et fin de journée) et plus largement, l'incitation à des pratiques vertueuses.

Sur ce dernier point, ce serait une juste mise en avant des performances du deuxième bassin industriel aéronautique français, que de faire de l'aéroport de Nantes Atlantique la vitrine des savoir-faire et innovations de ce secteur. Airbus investit massivement, notamment sur ces questions et dans l'innovation (2 milliards d'euros), pour réduire le bruit et les émissions de CO2.

Un projet qui doit être ambitieux à moyen et long terme

En tout état de cause, 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 et est contraire aux engagements du Premier Ministre suite à la décision d'abandonner le projet de transfert.

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 compagnie 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 :
 - o Mise à niveau de l'aérogare pour assurer le déploiement du trafic ;
 - o 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) ;
 - o Déploiement d'une plus grande offre de services, par exemple : points de rencontre business, service coupe-files, commerces, applications mobiles pour faciliter le stationnement...

Conclusion

Au-delà, il est important de voir ce projet dans son ensemble et d'engager une réflexion plus globale, notamment sur l'accès routier de cette zone économique majeure qui, de plus, poursuit son développement.

De nombreux industriels majeurs développent leurs activités sur ce site et des implantations récentes ont été opérées. D'autre part, de nouveaux projets ont été engagés comme la construction de la Jules Verne Manufacturing Academy et l'implantation du Pôle de Formation de l'UIMM. Ces deux implantations, en complément du développement du pôle de recherche de l'IRT Jules Verne, devrait à elles seules drainer plus de 1 000 personnes par jour en terme de flux sur cette zone.

Or, aujourd'hui, tant en matière de transports en commun qu'en matière d'infrastructures routières, la zone apparaît déjà sous-équipée et saturée.

Des investissements massifs sont donc à engager rapidement en améliorant la capacité du périphérique nantais, le développement d'un nouveau franchissement de la Loire, et le développement massif des transports en commun. De plus, une interconnexion rapide doit être proposée avec la gare SNCF afin d'accueillir des populations venant par le rail sur ce site.