



DAHER

Cahier d'acteur réalisé par DAHER 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, DAHER est un des acteurs industriels et logistiques majeurs avec plus de 1700 collaborateurs. DAHER a une position d'équipementier de premier rang auprès d'AIRBUS et favorise le développement des entreprises sous-traitantes (pour mémoire la filière aéronautique représente plus de 250 établissements et environ 27 000 emplois répartis dans l'ensemble des départements ligériens (données ORCI – mars 2019)).

DAHER est également un partenaire qui booste le développement du territoire dans les actions d'Innovation et de formation : DAHER a par exemple présidé le pôle EMC2 pendant 7 ans et a été le leader de la candidature de l'IRT Jules Verne.

La proximité de DAHER avec l'Aéroport de Nantes contribue à sa performance économique et son efficacité logistique. 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.

La concertation sur le réaménagement de l'Aéroport de Nantes Atlantique offre ainsi l'opportunité, pour DAHER 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.

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.

Fort de ce constat, DAHER 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 :

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).

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.

DAHER est tout particulièrement concerné avec plus 30 personnes qui prennent quotidiennement l'avion au départ de Nantes Atlantique pour assurer des connections avec les différents sites de DAHER.

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 XLR 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.

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 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 29 juillet 2019