

Concertation publique sur le projet de réaménagement de l'aéroport de Nantes- Atlantique

Cahier d'acteur de la CSTA

La CSTA (Chambre Syndicale du Transport Aérien) est la principale organisation professionnelle des compagnies aériennes françaises, regroupant la majeure partie des compagnies aériennes françaises dont le Groupe Air France. Elle représente plus de 90 % du marché, soit plus de 65 000 emplois en France. La CSTA est membre de la FNAM (Fédération Nationale de l'Aviation Marchande).

La FNAM, principale organisation professionnelle du secteur aérien, représente plus de 95 % du transport aérien. Au travers de 8 groupements professionnels dont la CSTA et la CSAE (Chambre Syndicale de l'Assistance en Escale), elle fédère 10 métiers et représente plus de 370 entreprises (soit plus de 100 000 emplois).

Les compagnies aériennes françaises soutiennent le réaménagement des capacités aéroportuaires de Nantes

Le transport aérien, activité à forte valeur ajoutée, joue un rôle essentiel dans le désenclavement des territoires. Plus largement, le transport aérien est un vecteur de développement régional au profit des population du bassin de chalandise. Il permet :

- De garder des talents et des entreprises dans les territoires, donc des emplois ;
- De faire monter en gamme l'économie locale ;
- De faciliter les mobilités entre les pôles régionaux ;
- De relier les territoires au reste du monde ;
- De rapprocher les familles et de développer l'attractivité touristique des régions.

La croissance du trafic passager sur l'aéroport de Nantes-Atlantique permettra de développer plus amplement l'attractivité économique et touristique de la région Pays de la Loire et ne pourra se faire qu'en augmentant la qualité et la capacité d'accueil de la plateforme.

Pour garantir la dynamique de développement économique de la région, le réaménagement de l'aéroport de Nantes-Atlantique doit se faire en garantissant l'efficacité opérationnelle pour l'ensemble des acteurs économiques de la plateforme.

Des besoins d'investissements de capacité, de conformité réglementaire et de qualité de service à traiter en priorité

Sans attendre le nouveau contrat de concession prévu pour fin 2021, il est indispensable que des investissements soient mis en place le plus rapidement possible afin de permettre la continuité des activités actuelles de la plateforme de Nantes-Atlantique, en réalisant les travaux permettant de ne pas limiter sa croissance.

Les attentes du transport aérien sur le réaménagement de la plateforme s'expriment sur trois domaines principaux :

- Augmenter les points de parking avion côté piste, afin de permettre à la plateforme de répondre à la forte demande des compagnies aériennes contribuant ainsi à une optimisation des activités aériennes. Cette hausse de capacité permettra d'accueillir davantage de passagers et de renforcer l'attractivité de la région.
- Réaménager l'aérogare existante afin de permettre un meilleur accueil pour les passagers. Actuellement, la qualité de service ne correspond pas aux standards en vigueur, ni aux besoins des passagers, qui subissent d'importants temps d'attente. Ce réaménagement doit permettre d'accueillir les passagers avec un niveau de qualité satisfaisant au meilleur coût.
- Améliorer les temps d'accès en transports (individuels ou collectifs) notamment au niveau des parkings automobiles et mettre en place des solutions de transports collectifs à l'empreinte environnementale réduite.

Le contrat de concession actuellement en vigueur pour la plateforme de Nantes-Atlantique implique à son origine un processus de préfinancement de la construction de l'aéroport de Notre-Dame-Des-Landes. Ce processus a permis de thésauriser un fond estimé à près de 120 millions d'euros en 2017 par la CSTA.

Le projet Notre-Dame-Des-Landes ayant été annulé par l'État en 2018, la question de l'usage de ces 120 millions d'euros déjà payés par les usagers se pose.

Les compagnies aériennes demandent que ces 120 millions d'euros servent à financer les besoins d'investissements urgents de la plateforme avant la mise en place du nouveau contrat de concession.

L'essor de la plateforme est essentiel au développement socio-économique et à l'attractivité de la région, aussi son réaménagement à plus long terme doit être précisé

La connectivité aérienne permet le développement économique des régions concernées en reliant les territoires au reste du monde, en offrant à la fois des dessertes intérieures mais également des dessertes européennes directes ou en correspondances.

Ces réaménagements de court terme de la plateforme aéroportuaire seront insuffisants pour assurer le développement économique de la région dans les années futures.

La connectivité aérienne permet le développement économique des régions concernées, apportant une attractivité supplémentaire pour les entreprises ainsi que pour le secteur touristique et offre aux populations du bassin de chalandise l'accès à de multiples destinations.

Une stratégie de développement de la plateforme est nécessaire selon trois axes possibles :

1. L'accroissement de la capacité (piste et aérogare)
2. L'amélioration de l'efficacité opérationnelle
3. La maîtrise de l'impact environnemental (bruit, qualité de l'air)

1. Accroissement de la capacité (piste et aérogare)

La croissance de trafic enregistrée ces dernières années démontre la forte demande de trafic des Pays de la Loire. En conséquence, la plateforme doit continuer à se développer sur un horizon de plus long terme, comme d'autres plateformes régionales telles que Toulouse ou Marseille. Ce développement de capacité concerne deux aspects :

■ Capacité côté piste :

S'il apparaît nécessaire d'effectuer des travaux de remise à niveau de la piste, constituant le scénario de base dans cette concertation, les éléments apportés dans le dossier de consultation ne permettent pas de se prononcer en faveur ni de l'allongement de la piste, ni de la création d'une seconde piste.

- En quoi un allongement de la piste pourrait-il permettre une augmentation du nombre de mouvement afin de ne pas freiner le développement de la plateforme ?
- Quels sont les résultats des études coût/bénéfice pour chacune des solutions proposées ? En effet, les informations présentées restent à affiner et à objectiver pour permettre de comprendre les éventuels intérêts respectifs de ces projets, que ce soit en termes de bénéfice opérationnel, économique ou environnemental.

■ Capacité côté aérogare :

S'il apparaît nécessaire d'effectuer des travaux de remise à niveau de l'aérogare existante, constituant le scénario de base dans cette concertation, les autres solutions proposées demeurent à évaluer finement : techniquement, opérationnellement et économiquement.

- En quoi l'extension de l'aérogare existante ne permettrait-elle pas de résoudre la problématique de congestion actuelle au travers d'un coût plus faible ?
- La construction d'une autre aérogare ne complexifierait-elle pas le circuit passager, notamment dans le cadre de correspondances régionales, tout en augmentant les coûts pour les compagnies aériennes, et donc les passagers ?
- Dans le cadre de la construction d'une aérogare dite « Low Cost », cela ne signifierait-il pas que les passagers de certaines compagnies aériennes financeront une aérogare « Low cost » qu'ils n'utiliseront pas ?
- Les compagnies aériennes « Low cost » basant déjà significativement des avions dans le cadre des infrastructures actuelles, une aérogare à prestation de service différenciée est-elle réellement une condition de développement de ce trafic ?

2. Amélioration de l'efficacité opérationnelle de la plateforme

La plateforme actuelle n'est pas optimale opérationnellement pour les opérateurs et ne permet pas une bonne qualité de service pour les passagers.

Concernant l'éventualité de la construction d'une seconde piste, rien ne permet de s'assurer de l'opérabilité de la solution choisie, ainsi que des avantages de cette solution compte tenu de son coût.

- Quel serait le résultat de l'analyse coût/bénéfice relatif à la construction d'une seconde piste ?
- Quel avantage capacitatif permettrait la mise en place d'une seconde piste, notamment en termes de mouvement lors des périodes de congestion ?
- Comment le coût d'une seconde piste pourrait-il être rentabilisé par la plateforme sans augmentation prohibitive des redevances aéroportuaires, diminuant d'autant son attractivité ?
- En quoi la solution d'une piste en V permettrait-elle d'améliorer l'efficacité des opérations sur la plateforme ?

3. La maîtrise de l'impact environnemental en termes de bruit et de qualité de l'air

Les problématiques de nuisances sonores que subissent les riverains sont prises en compte avec la plus grande attention depuis longtemps et font l'objet d'un suivi et de mesures en conséquence.

- Depuis le 31 mars dernier, l'arrêté de restriction du 3 septembre 2018 interdit les aéronefs les plus bruyant de 22h30 à 6h en fonction de leur niveau de nuisance. Avant d'envisager de nouvelles mesures contre les nuisances sonores, il convient d'évaluer et de quantifier l'impact de ces dernières dispositions afin de définir la meilleure solution possible.
- Dans le cadre de l'approche équilibrée de l'OACI et en application directe du règlement européen n° 598/2014 du 16 avril 2014 sur les nuisances sonores, les mesures de restrictions d'exploitation ne peuvent intervenir qu'en dernier lieu après avoir étudié les trois premiers leviers d'actions suivants :
 - La réduction du bruit à la source
 - La planification et la gestion foncière
 - Les procédures opérationnelles limitant le bruit (exemple la descente continue)
- Les bénéfices de la mise en place d'un couvre-feu doivent faire l'objet d'une analyse précise pour la riveraineté, qui doivent être objectivés et pris en compte dans une consultation avant toute autre solution.
 - Quelle est la pertinence d'un couvre-feu, solution de dernier recours par rapport aux autres leviers d'actions devant être envisagée en premier lieu dans le cadre de l'approche équilibrée de l'OACI ?
 - Quelle est l'articulation entre une solution proposée exemptée dans le cadre de cette consultation et l'exigence réglementaire européenne d'étude d'approche équilibrée et de consultation selon des modalités spécifique ?
 - Quels sont les impacts socio-économiques estimés sur l'activité et les emplois présents dans la région, notamment concernant les impératifs industriels aéronautique du Pôle Industriel d'Innovation Jules Verne ?
 - Les solutions proposées dans cette concertation sont-elles destinées à être approfondies dans le cadre des Commissions Consultatives Environnementales auprès des acteurs concernés ?
- De même, les solutions proposées d'allongement de la piste en vue de réduire les nuisances sonores auprès des riverains doivent être précisée, notamment quant aux chiffres présentés afin de connaître les impacts environnementaux réellement attendus de cet allongement.

Ces trois axes de développement peuvent se résumer comme suit :

- Les compagnies aériennes privilégient l'option de référence d'une piste unique mise en conformité sans allongement, compte tenu des bénéfices empiriques modestes des autres solutions ainsi qu'en l'absence d'un chiffrage des travaux précis et détaillé.
- Les compagnies aériennes demandent que soient appliqués l'approche équilibrée de l'OACI et le règlement européen correspondant. Elles demandent aussi que soient étudiés en premier lieu les leviers d'action de réduction du bruit à la source, de gestion foncière et de mise en place de procédures opérationnelles avant de considérer la création d'un couvre-feu, contreproductif en l'état.

- Les compagnies aériennes rappellent leur attachement à limiter les nuisances sonores à la source en utilisant des flottes d'avions plus performant ainsi qu'en optimisant les procédures d'exploitation : optimisation des trajectoires, utilisation des sens de pistes préférentiels, optimisation des procédures d'approche et de décollage, etc.
- Les compagnies aériennes retiennent l'option de l'extension de l'aérogare existante avec un niveau de service élevé (option A1A), mais demandent un chiffrage plus précis de cet investissement, au travers notamment des consultations avec les usagers, prévues dans le cadre réglementaire.

Les compagnies aériennes souhaitent approfondir le sujet du réaménagement de l'aéroport afin d'avoir plus de précisions sur les impacts opérationnels et environnementaux des solutions proposées ainsi que concernant le chiffrage financier de ces investissements et son impact sur les tarifs applicables sur la plateforme, compte tenu des 120 millions d'euros de préfinancement de travaux accumulés dans les comptes de la concession.

A partir de ces chiffres affinés, l'étude de ces potentiels investissements doit s'inscrire dans le cadre des dispositions réglementaires de consultation des usagers, notamment les Commissions Consultatives Économiques, prévues dans le Code de l'Aviation Civile.

Responsable de la contribution :

Frédéric Fouchet, Délégué Général Adjoint de la CSTA

22 rue Franklin Roosevelt, 75008 Paris

frfouchet@fnam.fr