



## **AÉROPORT NANTES ATLANTIQUE : CONCILIER ATTRACTIVITÉ ÉCONOMIQUE ET PROTECTION DES POPULATIONS**

*Dans le cadre des deux enquêtes publiques sur l'aéroport Nantes Atlantique, la CCI Nantes St-Nazaire prend position en faveur de solutions permettant de concilier attractivité économique et protection exemplaire des populations impactées.*

L'Etat lance jusqu'à la fin juin et fin juillet, deux enquêtes publiques au sujet de l'aéroport de Nantes Atlantique. La première porte sur la mise en place d'un couvre-feu nocturne, la seconde sur le plan de prévention du bruit dans l'environnement. Ces deux dispositifs font suite au débat public de 2019 sur le réaménagement de Nantes Atlantique et aux engagements pris par l'Etat vis-à-vis du territoire et des populations riveraines de l'aéroport.

Ces deux dispositifs posent le débat de la place de l'aéroport sur notre territoire. Comme elle l'a toujours exprimé, **la CCI Nantes St-Nazaire considère cette infrastructure aéroportuaire comme capitale pour le développement économique et l'emploi sur le territoire**, en raison notamment de l'éloignement géographique de l'Ouest de la France par rapport aux principaux centres de décisions européens.

Il est donc crucial que chacun, et notamment le monde de l'entreprise, puisse exprimer individuellement son opinion sur le sujet et fasse entendre sa voix, en participant à ces deux enquêtes publiques.

### **UN COUVRE-FEU NOCTURNE : OUI MAIS COMPATIBLE AVEC L'ACTIVITÉ AÉROPORTUAIRE**

**Pour la CCI Nantes St-Nazaire, le couvre-feu nocturne proposé entre 0h et 6h constitue un bon compromis pour réduire les nuisances auprès riverains, tout en maintenant une activité aérienne**, même si, inévitablement, il aura des répercussions sur l'activité économique (1) . Il ne doit cependant pas être étendu au-delà de la plage 0h – 6h et il doit permettre à tous les avions programmés, et a minima pour les avions basés à Nantes Atlantique, de se poser après 0h en cas de retard, quel que soit le motif. Une extension horaire de ce couvre-feu pourrait constituer un sérieux risque de décrochage pour Nantes Atlantique par rapport aux autres plateformes aéroportuaires françaises.



Ce qu'il ne faut pas :

- **Un couvre-feu au-delà de 0h – 6h rendrait Nantes Atlantique moins compétitif vis-à-vis des autres aéroports** et dissuaderait les compagnies de s'installer et de développer des lignes sur Nantes Atlantique, et notamment les compagnies basées qui sont génératrices d'emplois localement. La bonne connectivité du territoire, vecteur d'attractivité économique, se mesure entre autres par : la connexion aux grands hubs aériens avec des fréquences et horaires adaptés et la possibilité de faire des allers-retours dans la journée pour un professionnel. Un couvre-feu qui s'étendrait au-delà de 6h détériorerait la compétitivité de l'escale nantaise car il rendrait difficile la mise en place de ces 2 points.

- **Des dérogations trop strictes pour autoriser l'atterrissage après 0h en cas de retard imprévu** (par exemple : pas de dérogation en cas de retard lié à une panne de l'avion) **rendront très dissuasif** pour une compagnie aérienne de développer et/ou baser des lignes à Nantes. L'obligation de dérouter l'avion vers un autre aéroport, d'assurer le transport en navette des clients rallongeront considérablement le temps de voyage et dégraderont la qualité de service.

## **LE COUVRE-FEU NE DOIT PAS REMETTRE EN CAUSE LES COMPAGNIES BASÉES À NANTES ATLANTIQUE**

**En France, l'exploitation d'une desserte aérienne avec avions basés localement génère 4 fois plus d'emplois qu'un avion non basé.** Le principe : une compagnie installe l'avion et son équipage sur un aéroport fixe. Elle optimise et effectue des rotations dans la journée et retourne à sa base tous les soirs. A Nantes Atlantique, Volotea, Transavia et EasyJet qui disposent d'une base comptaient en 2019 chacune plus de 100 emplois directs.

Pour assurer les rotations quotidiennes des avions basés, il ne faut pas que le couvre-feu soit trop étendu pour assurer un retour de l'avion chaque soir (et par effet domino éviter l'annulation du vol du lendemain matin). **En cas de couvre-feu trop strict et en l'absence de dérogation pour les compagnies basées, plusieurs conséquences sont possibles** : diminution des avions basés car les compagnies ne prendront pas le risque de s'installer si elles ne peuvent pas assurer les rotations quotidiennes nécessaires à leur rentabilité ; moins de destinations desservies (la croissance de Nantes Atlantique et l'élargissement de ses zones de destination a été très liée au développement des avions basés) ; pas de création et/ou perte d'emplois générés localement.

**L'arrêté de couvre-feu doit donc, a minima, assurer le retour et donc le maintien des avions basés à Nantes Atlantique.** Il ne doit pas décourager ces compagnies dans leur développement : ouverture de lignes, amélioration de leur efficacité



notamment environnementale (renouvellement et modernisation des flottes vers des modèles plus silencieux et bas-carbone).

## **LA CONNECTIVITÉ DU TERRITOIRE, CONDITION SINE QUA NONE DU DÉVELOPPEMENT ÉCONOMIQUE**

Avant la crise sanitaire, l'aéroport de Nantes figurait parmi les aéroports les plus dynamiques de France (croissance annuelle respectivement de +15%, +13% et +17% en 2017, 2018 et 2019), signe d'une demande de transport aérien forte, en accompagnement de la croissance économique et démographique du territoire. **Le développement de l'offre sur Nantes Atlantique ne doit pas être remis en cause** car il est fondamental pour maintenir l'attractivité du territoire et répondre au besoin de dessertes en Europe et à l'international.

**Pour se développer, un territoire métropolitain a en effet besoin d'être connecté aux autres territoires** par tout type de transport dont l'aérien pour les échanges internationaux (liés au tourisme, à l'enseignement supérieur et recherche, à l'industrie, aux services...) avec une accessibilité optimale (nombre de lignes, diversité des zones de destination, qualité du service...).

En fixant des contraintes trop fortes à l'activité aéroportuaire, on risque de dégrader la qualité du service, de diminuer l'attrait de la plate-forme pour les compagnies comme pour les clients et donc de reporter le trafic vers d'autres aéroports et ainsi remettre en cause tous les acquis qui ont bénéficié au territoire.

## **LA RÉDUCTION DES NUISANCES PASSE AUSSI PAR LES INNOVATIONS TECHNOLOGIQUES**

**La réduction des nuisances sonores passe aussi par les nouvelles technologies** proposant des avions moins bruyants et moins émetteurs de carbone. L'aéroport de Nantes doit être précurseur sur ces innovations en incitant au renouvellement des flottes, tant par l'enjeu que représente le réaménagement aéroportuaire à proximité de la ville que par l'ancrage territorial de la filière aéronautique portée par Airbus, en pointe sur ces technologies.

A terme, les nouvelles motorisations seront donc un moyen efficace de réduire les nuisances, tout en maintenant l'activité aérienne.

## **SOYEZ ACTEURS ET FAITES ENTENDRE VOTRE VOIX EN PARTICIPANT AUX ENQUÊTES PUBLIQUES**

**Pour participer, la démarche est simple et dématérialisée** : connectez-vous et déposez un commentaire sur le site des consultations publiques du Ministère de la transition écologique :

[Pour le couvre feu](#)- enquête publique jusqu'au 29 juillet 2021



[Pour le PPBE](#) - enquête publique jusqu'au 29 juin 2021

Plus d'information [ici](#)

A l'issue de cette enquête publique, les deux dispositifs seront approuvés par arrêté préfectoral après la prise en compte des résultats de la consultation publique. Le couvre-feu entrerait en vigueur en décembre 2021.

*(1) L'impact du couvre-feu proposé (interdiction des vols programmés entre 0h et 6h et des avions bruyants entre 22h et 6h) sur l'activité est évalué à une perte allant de 650 à 1800 emplois et de 50 à 20 millions d'€ de chiffre d'affaires.*

*Source : étude d'impact de la mise en place de nouvelles restrictions d'exploitation sur l'aéroport de Nantes Atlantique selon l'approche équilibrée- 2021*