

L'Atelier Citoyen est une association indépendante et non politique, de dialogue, d'idées et d'expertises citoyennes, créée en 2014 pour travailler sur le réaménagement de l'aéroport de Nantes Atlantique. Il a publié un grand nombre de ses travaux (sur www.ateliercitoyen.org) : l'aérogare, la piste, la circulation et les trajectoires aériennes, l'économie et les emplois, la finance, le bruit, les transports en commun, l'urbanisme. En 2018, il devient l'Atelier Citoyen Nantes Atlantique pour laisser la possibilité de créer d'autres ateliers citoyens sur d'autres sujets.

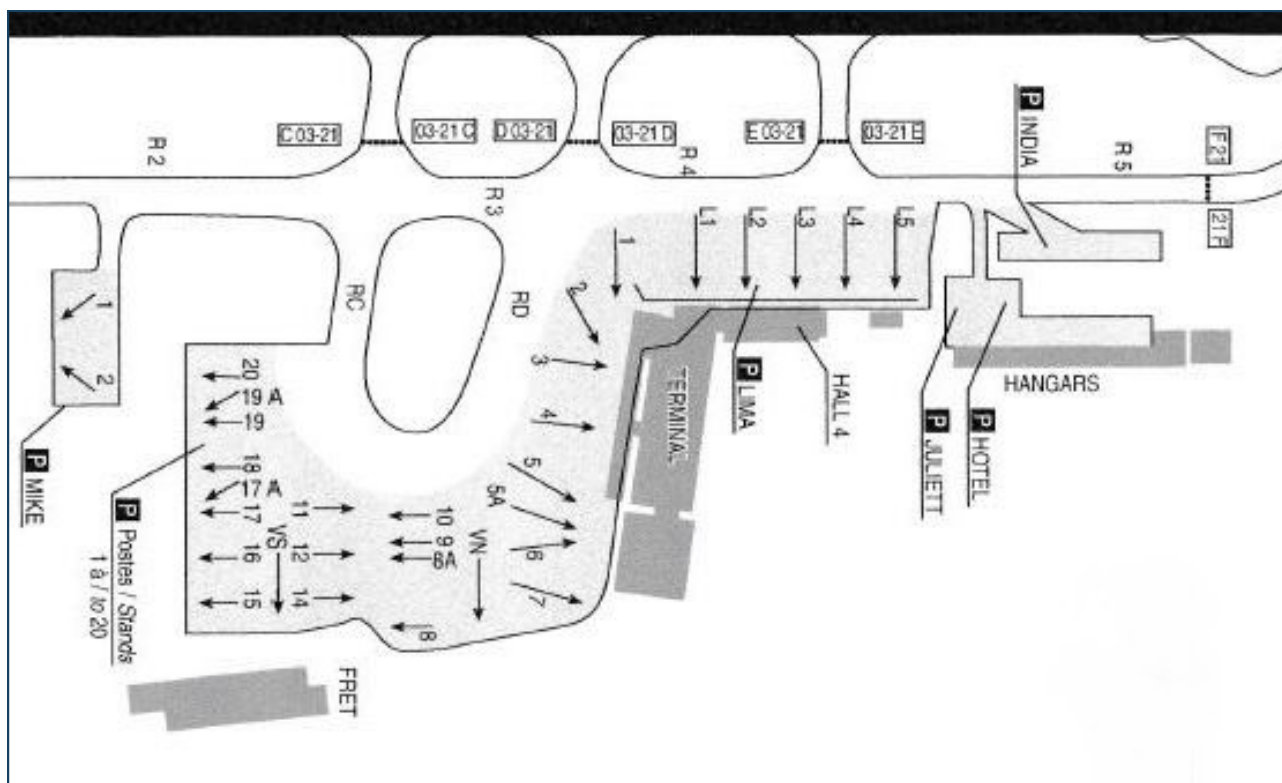
Aérogare : simple et économique

Les propositions de la DGAC concernant l'aérogare de Nantes Atlantique nous semblent totalement décalées par rapport aux besoins. Les compagnies à bas coûts (qui tirent l'activité) et leurs passagers se satisfont de terminaux « low cost » comme il en a été construit dans différents aéroports français au profil semblable à celui de Nantes. Les compagnies traditionnelles demandent à ce que leurs passagers soient convenablement traités mais sans luxe excessif. La construction d'un terminal low cost pour 3,5 millions de passagers (comprenant celle d'un parking pour 9 avions) et la rénovation de l'aérogare existante porteraient la capacité d'accueil à 12,5 millions de passagers pour un coût total d'environ 60 millions d'euros. Capacité qui pourrait encore augmenter, s'il en était besoin.

Selon la DGAC, le niveau de fréquentation maximum de l'aérogare actuelle est de 28 700 passagers par jour. Les mois recevant la plus forte fréquentation, juillet et août, sont donc limités à 890 000 passagers mensuels, et comme ils représentent 130 % du trafic moyen, cela correspond à une capacité annuelle de 8,2 millions de passagers. La DGAC estime que sans réaménagements, l'aérogare peut accueillir 8,6 millions de passagers par an dans des conditions dégradées.

La capacité officielle de l'aérogare étant limitée à 4,3 millions de passagers par an avec un « bon niveau de service ».

L'aérogare actuelle offre une surface de 43 000m². Elle dispose de 22 postes avion pour des monocouloirs classiques (A320/B737), voire des gros porteurs, composés de 7 postes au contact de l'aérogare et de 15 distants, plus 5 postes pour les appareils régionaux, face au hall 4.



Source : DGAC-SIA Juin 2019

Les propositions de la DGAC dans le dossier de concertation nous semblent totalement décalées par rapport aux besoins.

Nous n'allons pas polémiquer sur le détail, mais nous nous baserons sur le travail détaillé de la Médiation en 2017 pour la rénovation des bâtiments existants, et sur des réalisations récentes pour la construction de nouvelles aérogares.

Rénovation des bâtiments existants

Nantes Atlantique est de construction relativement récente et semble être apprécié par ses usagers. Son exploitant s'en félicite : « 1er aéroport européen certifié ISO 9001 en 1997, Nantes Atlantique est arrivé 2ème au classement 2009 du magazine *Que Choisir* sur les 14 principaux aéroports français en termes de satisfaction des passagers avec un taux de près de 80 %. [...] En 2011, l'aéroport Nantes Atlantique s'est vu remettre le trophée ERA Award du meilleur aéroport européen par les compagnies aériennes régionales, récompensant notamment [...] la qualité de services aux passagers et l'efficacité opérationnelle. » (nantes.aeroport.fr/fr/corporate)

Les halls 1, 2 et 3 datent des années 1990 ; ils ont été complétés par le hall 4 dans les années 2000. Remplacer ces bâtiments à l'horizon 2025, comme c'est proposé dans le dossier de concertation, signifie que leur durée de vie serait d'une trentaine d'années ! Cela semble bien court pour un tel ouvrage. L'aérogare d'Orly sud date de 1960 et vient d'être rénovée pour encore une trentaine d'années.

Dans l'annexe comparative (p.11) du rapport de la Médiation, figure un coût de rénovation de 1000€/m². Nous appliquerons ce coût à l'ensemble des surfaces de l'aérogare actuelle (la Médiation le limitait aux surfaces « métier »). Ainsi, pour 43 000 m², **on arrive à un montant de rénovation de 43 millions d'euros.**

Pour cette somme, on peut **garder, voire légèrement augmenter la capacité de l'aérogare actuelle, en améliorant les conditions de service**, notamment pour le hall 4 (installation d'une vraie climatisation, création d'un étage complet permettant aux voyageurs d'être assis en attendant l'embarquement). Soit 9 millions de passagers.

A propos du « niveau de service » dont il est question dans le dossier

de concertation, **que souhaitent les compagnies traditionnelles à Nantes ?** Demandent-elles de vastes surfaces commerciales ? Certainement pas : autant les passagers en transit dans un grand hub international sont susceptibles de profiter de leur longue attente pour faire des achats, souvent de luxe, autant ceux d'un aéroport à 60% low cost effectuent des achats mesurés, alimentaires pour l'essentiel... Le duty free n'est plus qu'un vieux souvenir !

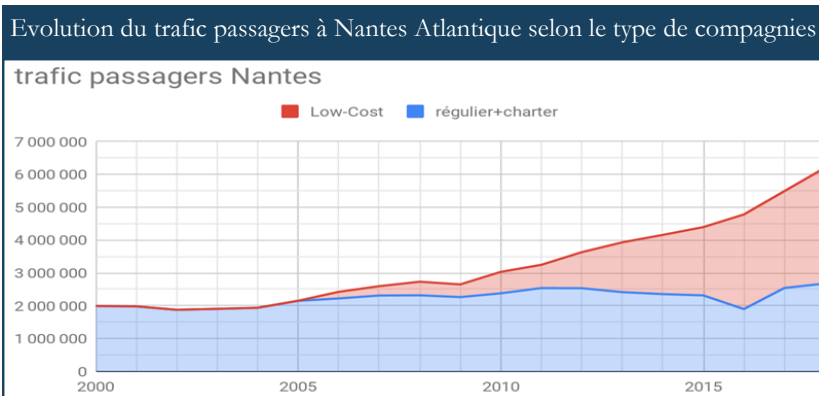
Les compagnies traditionnelles demandent-elles des lounges pour accueillir leurs passagers à carte de fidélité ? Pas du tout ! A titre d'exemple, Skyteam n'a pas de lounge à Toulouse, ni à Bâle-Mulhouse, plateformes bien plus importantes que celle de Nantes.

Très concrètement, les compagnies traditionnelles souhaitent que leurs passagers soient convenablement traités : pas trop d'attente aux postes inspection filtrage (PIF), possibilité de s'asseoir en attendant l'embarquement, de recharger son téléphone, de prendre une petite collation, d'acheter des journaux et d'aller aux toilettes, et enfin d'accéder aux avions (sauf régionaux ou turboprops) par des passerelles à l'abri des intempéries.

Les halls existants, rénovés de façon à être conformes à ce niveau de service, seraient parfaitement adaptés aux demandes des compagnies traditionnelles.

Construire un terminal low cost

La construction d'un nouveau terminal, orienté vers le trafic low cost, s'impose. En effet, la croissance du trafic de Nantes est essentiellement tirée par ce type de trafic qui a débuté en 2004. En 2018, il représente 3,5 millions de passagers, alors que le trafic classique est passé sur la même période (14 ans) de 2,2 à 2,7 millions de passagers.



Source : aeroport.fr/view-statistiques/nantes-atlantique



Terminal Billi, photo bordeaux.aeroport.fr

Plusieurs aéroports connaissent, comme à Nantes, une croissance du trafic aérien due au développement du low cost. Les nouveaux terminaux construits sont adaptés à cette activité. On peut citer par exemple :

- Marseille MP2, 8700 m² et 6 postes de stationnement pour 3,5 millions de passagers par an ; coût : 17 M€ (2006) ;
- Bordeaux Billi, première phase 4600 m² et 4 postes de stationnement pour une 2 millions de passagers ; coût : 5,5 M€ (2009) ;
- Beauvais T1 (6 800 m²) et T2 (7 950 m²) pour 4,3 millions de passagers ; coût du T2 : 12 M€ (2015) ;
- Charleroi terminal 2, 5 800 m² pour 3 millions de passagers ; coût : 15 M€ (2017).

En retenant des valeurs moyennes pour ces différentes constructions, on obtient des coûts au m² entre 1 200 et 2600 euros.

A Bordeaux, Billi semble donner satisfaction, il continue sa croissance rapide (voir article ci-dessous).

Coûts de construction de terminaux low cost récents

	Surface (m ²)	Capacité (Mpax)	Coût (M€)	Ratio m ² /Mpax	Ratio M€/Mpax	Coût par m ² (€/m ²)
Marseille	8 700	3,5	17	2 486	4,9	1 954
Bordeaux	4 600	2	5,5	2 300	2,8	1 196
Beauvais	14 750	4,5		3 278		
Beauvais T2	7 950		12			1 509
Charleroi	5800	3	15	1 933	5,0	2 586

Sources : aéroports et articles de presse

Terminal Billi à Bordeaux - capacité finale : 9 avions et 3,5 millions de passagers par an

Développement du terminal low-cost Billi

Selon l'aéroport de Bordeaux, la perspective d'évolution du trafic du terminal billi est de +50% d'ici 2020. Afin d'absorber ce gain d'activité qui découlera entre autres de l'installation d'une base easyJet en 2018 et du développement des autres low cost, le terminal va repenser le parcours client.

Des travaux de rénovation et extension des Postes d'Inspection Filtrage seront lancés cette année dans un objectif d'amélioration de débit horaire de traitement des passagers de +50% (Échéance été 2018).

En 2019, une seconde phase de travaux démarrera afin d'installer de bornes autonomes pour l'enregistrement des bagages. Ce système automatisé permettra une nouvelle accélération de la productivité du terminal et plus de simplicité dans le parcours des passagers.

L'ensemble du bâtiment sera amélioré et agrandi d'ici l'été 2021 pour permettre le traitement simultané de 9 avions de 180 passagers (+3 par rapport à 2017). Par ailleurs, l'objectif sera d'assurer aux transporteurs une escale de 30 minutes maximum entre l'arrivée et le départ de l'avion. La création de nouvelles salles d'embarquement et de nouveaux postes avions est prévue.

Source : déplacementspro.com, janvier 2018



Un terminal low cost, de type Billi, peut être construit à Nantes Atlantique

Un terminal de type Billi dernière mouture (3,5 millions de passagers) peut facilement être implanté à côté d'un aéroclub réduit à trois hangars. **Même en intégrant la réalisation d'un parc pour 9 avions, il est certainement possible de rester dans une enveloppe de 20 millions d'euros.**

Ce nouveau terminal peut être desservi par un premier arrêt du tramway (un second arrêt étant prévu face au hall 1).

Ultérieurement, si le besoin s'en faisait sentir, on pourrait doubler l'opération, en prolongeant le Billi vers le cœur de l'aérogare. Au préalable, le reste de l'aéroclub serait parti (sa présence deviendrait incompatible avec un trafic de plus de 10 millions de passagers), le bâtiment de la police sera déplacé et les loueurs de voitures (bureaux et parkings) auront été déménagés dans le parking silo (cf cahier 7, dessertes).

Des coûts raisonnables

A partir de données solides et argumentées, l'Atelier Citoyen propose un réaménagement de l'aérogare à des coûts beaucoup plus raisonnables que ceux du dossier de concertation.

- Phase 1 : construction d'un terminal de type Billi, pour 3,5 millions de passagers et 20 millions d'euros, permettant de faciliter le réaménagement de l'aérogare existante ;
- Phase 2 : rénovation de l'aérogare existante, pour 43 millions d'euros, qui peut alors accueillir 9 millions de passagers dans des conditions normales.

Soit un coût total pour l'aérogare de 60 millions d'euros environ.

Et dans l'hypothèse (que l'Atelier Citoyen ne cautionne pas) où la capacité obtenue de 12,5 millions de passagers s'avèrerait à l'avenir insuffisante, une phase 3 serait possible avec un terminal Billi n°2 pour 3,5 millions de passagers supplémentaires, pour un coût de 20 millions d'euros.

Il faut ajouter au coût de l'aérogare celui des parkings silo qui doivent être réalisés de toute urgence (cf cahier 7, dessertes).

Si on peut comprendre les propos de la DGAC, « on part sur des montants élevés afin de ne pas mettre dans l'embarras un éventuel concessionnaire qui serait contraint par une enveloppe anticipée trop basse », il faut quand même rappeler que le concessionnaire sera libre d'offrir les prestations qu'il imagine les mieux adaptées à la demande du marché et qu'il tentera d'obtenir le meilleur coût pour la construction.

Envisager dès à présent un prix moyen pour la construction d'une aérogare plutôt qu'un prix maximum ne semble pas être préjudiciable à un futur concessionnaire, qui conservera la liberté de dépenser plus ou d'être plus économe.

En outre, cela devrait permettre à l'Etat de négocier les termes de la concession dans des conditions beaucoup moins défavorables !

Quand certains parlent de saturation

Il est utile de répéter que l'Atelier Citoyen ne s'est jamais hasardé à faire des prévisions de trafic en nombre de passagers. Il n'a jamais cautionné les chiffres de la DGAC qu'il a utilisés. Utiliser les estimations officielles permet de partir sur les mêmes bases, de pouvoir comparer les propositions et de donner de la solidité à notre argumentation.

Aujourd'hui, certains affirment que cela ne sert à rien de réaménager Nantes Atlantique car sa saturation est inéluctable, et qu'à terme il faudra déménager la plateforme.

De quelle saturation parlent-ils ?

La veille de la consultation de juin 2016, Bruno Retailleau évoquait dans les colonnes de Ouest France que Nantes Atlantique était « *l'aéroport le plus saturé d'Europe* » : une désinformation caractérisée, qui a peut être déplacé quelques milliers de voix !

Quelle est la situation ?

La piste : Genève avec sa piste unique gère 180 000 mouvements annuels. Sa piste est correctement équipée : bretelles de sorties rapides et, surtout, radar de proximité permettant de réduire la séparation entre avions de 8 à 5 NM. Avec un emport de 150 (hypothèse réaliste pour 2040, voir cahier 9, cartes de bruit), 180 000 mouvements transportent 27 millions de passagers.

Les aérogares : le dossier de concertation a enlevé le verrou qui empêchait d'envisager l'exploitation de la partie ouest de la plateforme : il est question d'implanter de nouvelles aérogares pour accueillir 13 millions de passagers... Cela permettrait de doubler la capacité totale obtenue à la fin de la phase 3 décrite page précédente !

Sans oublier d'autres solutions plus simples, comme recalibrer les halls du fret, surdimensionnés par rapport à un trafic toujours très faible. Le belly freight est inexistant sauf dans les gros porteurs et il n'y a plus de gros porteurs en dehors de Paris. Le fret aérien vient de CDG par camions !

Autre option : un troisième terminal de type Billy côté fret permettrait de dépasser 18 millions de passagers...

Les dessertes : on entend dire désormais que l'implantation de Nantes Atlantique serait tellement resserrée qu'il serait impossible de faire évoluer les dessertes. Peut-être suffit-il d'aller faire un tour à Nice où l'aéroport, totalement enclavé au bord de la mer avec une desserte routière unique dans une zone saturée, fait voyager deux fois plus de passagers qu'à Nantes !

Certes, les avions font du bruit. Ils feront toujours trop de bruit pour les riverains, même si ceux-ci constatent que les avions d'aujourd'hui sont bien moins bruyants que ceux d'il y a 10 ou 15 ans. Même si le bruit mesuré diminue, le vécu des riverains peut rester très négatif, notamment du fait de la fréquence des mouvements et des vols de nuits.

Il ne sert à rien de nier la réalité de l'existant et de désinformer. L'attitude de l'Atelier Citoyen est pragmatique et réaliste. Nous faisons des propositions pour faire diminuer les niveaux de bruit (couvre-feu, mesures, trajectoires, pentes...) et nous travaillons à améliorer les prévisions, sur la base des évolutions en cours, pour informer au mieux la population.

Responsable de cette publication :

Jean-Marie Ravier, président de l'Atelier Citoyen Nantes Atlantique
at.citoyen@gmail.com