

Aéroport : ce que disent les ingénieurs de Royal

À la publication du rapport sur les alternatives au projet de Notre-Dame-des-Landes, le débat s'est focalisé sur les divergences entre Valls et Royal. Mais que trouve-t-on au fil de leurs 106 pages ? Réponse.

Des options écartées

La croissance du nombre de passagers à Nantes-Atlantique (4,4 millions en 2015) a dépassé les hypothèses les plus optimistes. La part importante des voyages loisirs tourisme entraîne des pointes en été. Ce qui crée des difficultés dans l'aérogare. Comment faire ? Trois ingénieurs généraux des ponts, eaux et forêts, mandatés par la ministre Ségolène Royal, ont analysé les options. Dans leur rapport, ils écartent les solutions alternatives comme le report sur le TGV des voyageurs vers les aéroports parisiens, la limitation du trafic ou la mise en réseau des aéroports de l'Ouest, jugée « peu crédible ». Au final les inspecteurs retiennent deux scénarios : Nantes-Atlantique modernisé ou Notre-Dame-des-Landes redimensionné.

Agrandir l'aérogare actuelle

Oui, c'est possible. « Une extension devient urgente », notent les ingénieurs en attirant l'attention sur les exigences liées à la poursuite de l'activité pendant les travaux. Le renforcement de la piste est « nécessaire ». Car si le nombre de mouvements progresse peu, les avions sont plus gros et mieux remplis. La mission préconise d'envisager « à brève échéance » la rénovation de la structure de la piste. Les inspecteurs estiment que les opposants de l'Atelier citoyen ont minimisé les contraintes et l'ampleur (donc la facture) des travaux à réaliser.

L'enjeu du bruit

Transfert ou pas, l'exploitation de Nantes-Atlantique va se poursuivre plusieurs années. Si les procédures d'atterrissage permettent de limiter les survols de l'agglomération, la mission pose la question de leur mise en conformité avec les standards internationaux,



et donc l'augmentation des survols. Le rapport pointe les besoins en aides à l'atterrissage. Si on garde Nantes-Atlantique, la mission insiste sur les enjeux « très forts » des nuisances sonores. Elle estime indispensable la révision du plan d'exposition au bruit de 2003. Il faudra envisager le prolongement de la ligne de tramway, une voirie routière de meilleure capacité depuis le périphérique, des parkings en silos.

NDDL redimensionné

Si transfert il y a, « parmi les sites envisageables, celui de Notre-Dame-des-Landes paraît encore comme un compromis acceptable, malgré des difficultés à ne pas sous-estimer ». Pour autant, « le projet, fruit d'une conception ancienne jamais réexaminée, est surdimensionné ». Le transport aérien a beaucoup évolué. L'accès au réseau intercontinental se fait à Roissy, Orly, Francfort, Amsterdam et Londres. Nantes s'inscrit dans un trafic intra-européen, moyens courriers et longs courriers (jusqu'à 6 700 km, Montréal au Québec et Punta Cana aux Antilles). La desserte régulière de Nantes par de gros porteurs (A380 ou B747) n'apparaît « pas plausible », le nombre de passagers par avion étant trop important pour le marché nantais. Avec une seule piste,

assurent les ingénieurs, il est possible de faire face « bien au-delà de neuf millions de passagers ». Du projet initial à deux pistes, ils conservent la piste nord (2 900 m, largeur 45 m) avec un taxiway. La nouvelle configuration économiserait 200 hectares de terres.

La question des oiseaux

Les oiseaux du lac de Grand-Lieu se sont habitués à l'activité aérienne, dont les caractéristiques sonores se révèlent « sans danger », affirme le rapport. « Une croissance du trafic ne semblerait pas se traduire par un dérangement spécifique. » En revanche, en cas de fermeture de Nantes-Atlantique, il est demandé de prévoir une protection des rivages du lac, de veiller à ce que les espaces aujourd'hui préservés de l'urbanisation par l'aéroport aillent à l'agriculture extensive ou deviennent un espace forestier périurbain.

Les faiblesses du débat

Le Grand débat public de 2003 n'a porté que sur Notre-Dame-des-Landes, écartant « d'office » la question de l'actuel aéroport, notent les ingénieurs. Des études complémentaires furent suggérées au maître d'ouvrage (l'État). La mission n'en a pas retrouvé trace. Ensuite, le dossier d'enquête publique a considéré que le choix des alternatives avait été fait lors du débat public. « La question des autres sites et celle de l'intérêt d'examiner la modernisation de Nantes-Atlantique ont été systématiquement écartées. »

Marc LE DUC.