

Nantes Atlantique est-il saturé et peut-il grandir ?

Enquête (2/10). Avec 4,4 millions de passagers, l'aérogare atteint son seuil de tolérance, surtout l'été. Transfert ou pas, un aménagement s'imposera. La piste a de la marge, à condition de l'aplanir.



L'aéroport nantais bat des records : 4,4 millions de passagers l'an dernier, quand la fourchette haute de l'enquête publique en 2006 prédisait ce chiffre en 2020 ! L'envoi du low cost dope Nantes Atlantique.

Peu de chance que la trajectoire s'inverse, même s'il est aléatoire d'anticiper un trafic aérien soumis aux turbulences géopolitiques. La mission des inspecteurs du ministère de l'Écologie retient de manière assez réaliste le palier de 5 millions de passagers dès 2020, puis 6 millions cinq ans plus tard.

Pour autant, l'aéroport actuel est-il ? Pas à l'année, c'est sûr. Les pics estivaux grimpent en duo de chaud en août dernier : 100 000 passagers. Record absolu. La mission de Ségolène Royal confirme « les difficultés d'exploitation croissantes l'été, les parkings saturés, l'attente aux contrôles des passagers ». Elle accorde le chiffre de « 250 vols refusés par le gestionnaire en 2015 ».

Piste de 3 600 m inutile

Il faut différencier les bâtiments de la piste.

L'aérogare : « Le seuil de gêne a été dépassé 135 journées l'an der-

nier », dit Vinci Airports. La capacité reconnue de l'aérogare est atteinte. « Installation étriquée et inconfortable, concluent les inspecteurs des Ponts. Une extension devient urgente pour un traitement de qualité des passagers. » Transfert retardé ou annulé, Vinci devra puiser dans sa cagnotte. L'aéroport génère une dizaine de millions d'euros de bénéfices par an.

La piste : sa capacité dépasse son utilisation actuelle, 49 000 mouvements d'avions l'an dernier. « Beaucoup d'aéroports européens gèrent un trafic largement supérieur avec une seule piste », admettait la commission du dialogue.

Aménagement possible mais problème du bruit

Avec la hausse de l'emport moyen par avion, les inspecteurs jugent « suffisant » son dimensionnement de 2 900 m « jusqu'au-delà de l'objectif de 9 millions de passagers ».

Ils préconisent une « rénovation lourde à brève échéance ». Mais nulle nécessité d'une piste neuve allongée à 3 600 m, disent-ils. C'est pourtant ce qu'ambitionne la Direction de l'aviation civile (DGAC), en cas d'échec du transfert à NDDL. Les inspecteurs doutent aussi de l'option des opposants : un resurfaçage pour boucher les creux d'usure. Si Nantes Atlantique reste, la réglementation imposera quand même de réaliser des aires de sécurité aux deux extrémités de la piste (240 m chacune), nécessitant un allongement. Les pro-transfert affirment que



À Nantes Atlantique, l'aérogare n'est pas saturée toute l'année, mais ça coïncide en juillet et août, avec des pics de fréquentation à 400 000 et même 500 000 passagers. Le seuil de « de gêne » est alors dépassé et le confort des voyageurs se dégrade.

Nantes Atlantique est asphyxié, en fin de vie. Les opposants parient qu'un second souffle est possible. Qui croire ? En 2013, la DGAC a admis qu'« un aménagement était possible physiquement, mais très coûteux, avec aggravation des nuisances ».

Même réserve de la commission du dialogue : « L'aéroport n'accueillerait un développement important qu'au prix de travaux très lourds et perturbants pour l'exploitation, et de nuisances difficilement supportables pour les habitants. Le ré-

ménagement n'est pas une solution valable à long terme. » Les experts de Ségolène Royal nuancent : « L'agrandissement et la rénovation permettraient d'accompagner la croissance du trafic », mais, « les questions de bruit resteraient très

prégnantes ».

Christophe JAUNET.

Prochain sujet (3/10) : À NDDL, prendrons-nous l'avion pour New York ?