

ANALYSES DE LA RÉDACTION

Par Bruno Trévidic, Journaliste en charge du secteur aérien au sein du service Industrie

Nantes a-t-elle vraiment besoin d'un deuxième aéroport ?

Par [Bruno Trévidic](#) | 26/11 | 07:00 – Les Echos

Sur un plan purement technique, les perspectives de trafic ne justifient pas la construction d'un nouvel aéroport dans la région nantaise.

Faut-il construire un aéroport à Notre-Dame-des-Landes ? Si vous ne vous déplacez qu'à bicyclette, si possible de jour pour ne pas écraser les tritons marbrés, la question ne se pose évidemment pas. Même chose si vous faites partie de ceux qui considèrent que l'enquête d'utilité publique de 2006 a déjà répondu à la question, en validant le projet de construction d'un nouvel aérodrôme dans la région nantaise. A l'époque, les experts consultés avaient mis en avant deux arguments : la saturation prochaine de l'aéroport actuel, trop proche de l'agglomération pour être agrandi, et le problème des nuisances sonores, liées à l'orientation de l'unique piste, quasiment dans l'axe du centre-ville. Deux arguments massue qui n'ont toutefois pas permis d'estourbir la contestation, les opposants au projet n'étant apparemment convaincus ni par l'un ni par l'autre.

Si l'orientation de la piste est facilement vérifiable par toute personne munie d'un plan ou sur [Google Earth](#), le second argument sur la saturation de l'aéroport est nettement moins évident à accepter, quand on sait la tranquillité qui règne habituellement à Nantes Atlantique. Si l'aéroport a comptabilisé 3,246 millions de passagers l'an dernier, en hausse de 7,1 %, Nantes Atlantique ne se classe qu'au dixième rang des aéroports français en nombre de passagers, et ne figure pas non plus parmi les plus dynamiques. En huitième et neuvième positions, l'aéroport de Bordeaux ou encore celui de Beauvais, qui ne comporte également qu'une seule piste utilisable par les gros avions, ont accueilli respectivement 4,1 et 3,6 millions de passagers l'an dernier, avec un taux de croissance de 12 % pour le premier et de 25 % pour le second.

Mais qu'en sera-t-il en 2020, date à laquelle le futur aéroport devrait avoir atteint son rythme de croisière ? Sur la base d'un taux de croissance moyen de 5,5 % enregistré ces vingt dernières années, le trafic de l'aéroport actuel pourrait friser les 5 millions de passagers à l'horizon 2020. Selon une hypothèse plus prudente et probablement plus réaliste, de 4,7 % de croissance annuelle, élaborée par le cabinet Cosynergie, mandaté pour une contre-expertise, le trafic monterait au mieux à 4,6 millions de passagers en 2020. Or selon les calculs de la Direction générale de l'aviation civile (DGAC) réalisés en 2006, à raison d'un ratio d'un million de passager pour 10.000 m², l'aérogare actuelle de 30.000 m² ne serait pas en mesure d'accueillir plus de 3 millions de voyageurs et serait donc d'ores et déjà saturée. Ce qui ne semble pourtant pas le cas aujourd'hui.

Quant à l'unique piste, qui a vu passer 45.494 vols commerciaux en 2011, sa capacité est estimée entre 90.000 et 110.000 vols commerciaux par Cosynergie. A raison d'un emport actuel de 71,3 passagers par vol, la piste pourrait donc accueillir - hors le problème de l'aérogare - entre 6,4 et 7,8 millions de passagers. De quoi voir venir. D'autant que ce plafond de 110.000 mouvements pour une piste unique repose davantage sur les limites actuelles du contrôle du trafic aérien à la française que sur de véritables limites techniques. Avec une seule piste et des contraintes d'environnement comparables, l'aéroport de Genève a bien su traiter près de 13 millions de voyageurs et quelque 200.000 mouvements d'avion l'an dernier. Le modèle du genre reste toutefois l'aéroport de San Diego, en Californie, qui sur une superficie inférieure d'un tiers, une seule piste et un couvre-feu draconien de 23 heures à 6 h 30, a pu accueillir plus de 18 millions de passagers...

Il est toutefois très douteux que Nantes Atlantique, ou son éventuel remplaçant de Notre-Dame-des-Landes, ait à faire face de sitôt à un tel afflux. On peut certes imaginer que la métropole nantaise parvienne au même niveau de dynamisme économique que Lyon, Toulouse ou Marseille, dont le trafic se situe entre 8 et 6 millions de passagers. Mais contrairement à ces trois villes, qui drainent un important trafic de correspondance vers le sud de l'Europe et le Maghreb, la position géographique de Nantes ne lui laisse guère d'espoir de jouer les plaques tournantes. Quant à pouvoir drainer le trafic de toute la Bretagne et de ses marches, qui est clairement l'un des objectifs affichés du transfert de l'aéroport au nord de Nantes, de l'autre côté de la Loire, les perspectives semblent là aussi limitées. D'une part, le trafic passagers cumulé des aéroports de Dinard, Brest, Quimper, Rennes, Lorient, Vannes, Saint-Nazaire, Laval et Angers s'élève péniblement aujourd'hui à 1,9 million de passagers. D'autre part, il est douteux que ces aéroports se laissent dépouiller de leurs clientèles sans réagir.

Cependant, si la construction d'un nouvel aéroport au nord de Nantes n'est finalement pas un impératif, aller jusqu'aux limites des infrastructures actuelles aurait également un coût. San Diego a ainsi investi plusieurs centaines de millions de dollars et les créneaux horaires y sont parmi les plus chers du monde, ce qui ne contribue pas au développement d'une offre bon marché.

Paradoxalement, l'argument le plus irréfutable en faveur du transfert de Nantes Atlantique est en fait

d'ordre environnemental. Le plan d'exposition au bruit, modifié en 2004, limite en effet les possibilités de survol de la ville. Or avec une piste orientée dans l'axe du centre-ville, il paraît difficile d'éviter les survols, à l'atterrissage ou au décollage. Justifiée ainsi, la construction d'un aéroport plus moderne et plus éloigné de l'agglomération est une option possible. Mais elle n'est pas une nécessité technique.

Bruno Trévidic

Journaliste en charge du secteur aérien au sein du service Industrie