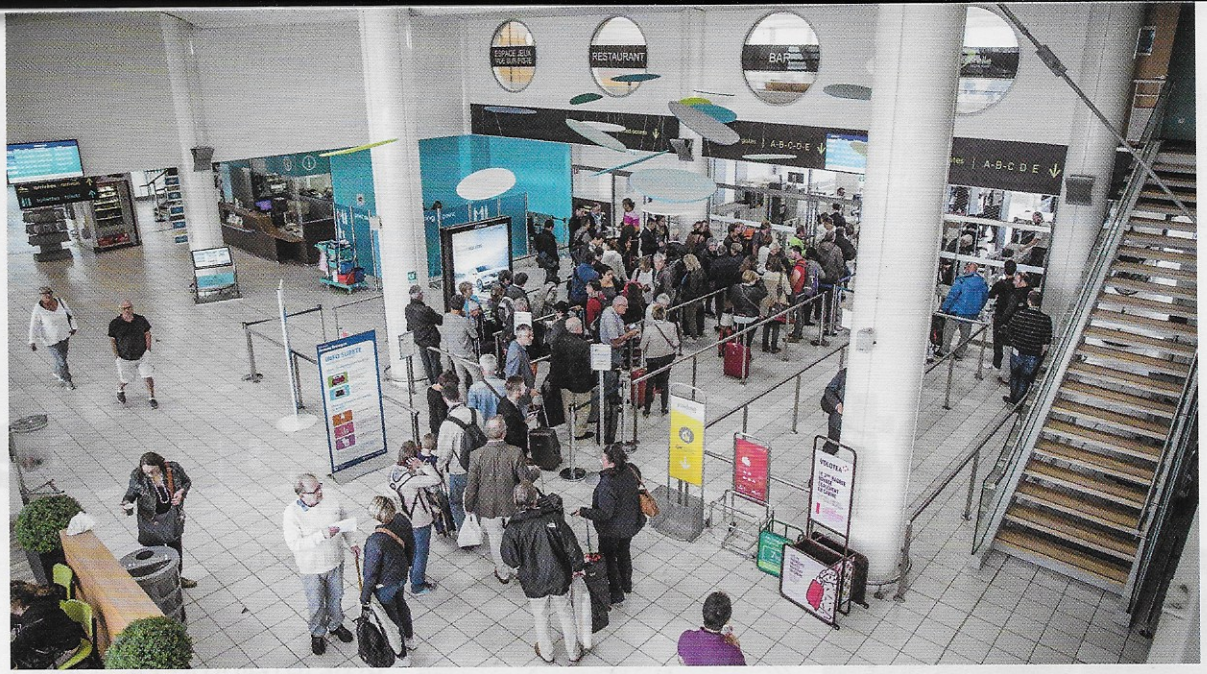
RENNES-SAINT-JACQUES



Accueil des voyageurs

L'aéroport va-t-il craquer ?

L'aéroport de Rennes vise le million de passagers en 2020. Les accueillir nécessitera d'importants travaux.

Les baies vitrées du hall d'accueil reflètent le ciel chafouin de septembre. Devant l'aéroport, le parking affiche complet. Les chauffeurs de taxi glissent un regard noir à une Renault qui squatte la zone de livraison.

Avec une zone de chalandise de 3,3 millions d'habitants, l'aéroport de Rennes vise le million de passagers par an en 2020. En six ans, sa fréquentation aura donc plus que doublé. Pour maintenir ce cap, des travaux d'aménagement seront nécessaires. Quoi qu'il advienne, ils devront être menés avant la fin de la délégation de service public attribuée à Vinci, en 2024, selon le directeur de l'aéroport.

En 2016, l'aérogare a déjà subi un lifting à 800 000 €. La prochaine étape sera consacrée à l'adaptation des parkings de la plateforme. Avec actuellement 700 000 passagers par an, ils frôlent la saturation. 400 places devront être ajoutées dans les quatre prochaines années. Elles seront prises sur les anciens locaux de l'aéroclub, détruits en décembre. Des négociations sont aussi en cours avec l'armée qui possède des terrains voisins. Pas question de se passer de la voiture : avec 1,5 million d'euros de recettes par an, les parkings permettent à l'aéroport de maintenir des tarifs aéronautiques compétitifs[1]. Côté bus, l'offre actuelle n'est pas à la hauteur des ambitions. L'arrêt le plus proche (bus 57) est à 300 m. Plusieurs scénarios sont à l'étude. Notamment dérouter la ligne C6 aux portes de l'aéroport. Sa fréquence est plus élevée que la 57 (lire *Le Mensuel* de juillet 2017). En revanche, aucune station de métro n'est envisagée.

> « LE PLUS URGENT EST D'AMÉLIORER LES TRANSPORTS ENTRE L'AÉROPORT ET LA GARE »
>
> **HERVÉ CAVALAN,** président de l'association Adarb

« Le plus urgent est d'améliorer les transports entre l'aéroport et la gare de Rennes », explique Hervé Cavalan, ancien pilote. Sceptique vis-à-vis Notre-Dame-des-Landes, il a créé l'Adarb[2], une association pour développer l'aéroport de Rennes. En août, il a longuement rencontré les médiateurs nommés dans le cadre de ce dossier brûlant. Pour lui, Rennes représente une alternative. « L'aérogare est prévue pour 1,5 million de passagers, il n'y a pas d'aménagement structurel à faire. » Quid de l'agrandissement des pistes ? Dès les années 1970, le projet d'aéroport prévoyait un éventuel allongement jusqu'à 2 400 m. Un non-sujet, pour la direction de l'aéroport. « Beaucoup de gens croient qu'il faut allonger la piste, mais ce n'est pas nécessaire, note Hervé Cavalan. Elle fait 2 100 m de long. Ce qui est très suffisant pour les courts et moyens courriers tels que l'A320. Des aéroports avec des pistes plus courtes que Rennes accueillent plus de monde. Ainsi, Jersey, draine 1,5 million de passagers par an avec 1 700 m de piste. » La question d'une piste XXL permettant l'accueil de gros porteurs, capables de rallier Rennes à Tokyo sans escale, ne se pose pas. Aucun aéroport de l'ouest n'est destiné à accueillir ce type de vols, NDDL compris. ●

1. *Ouest-France*, 02/10/2013
2. Adarb.fr