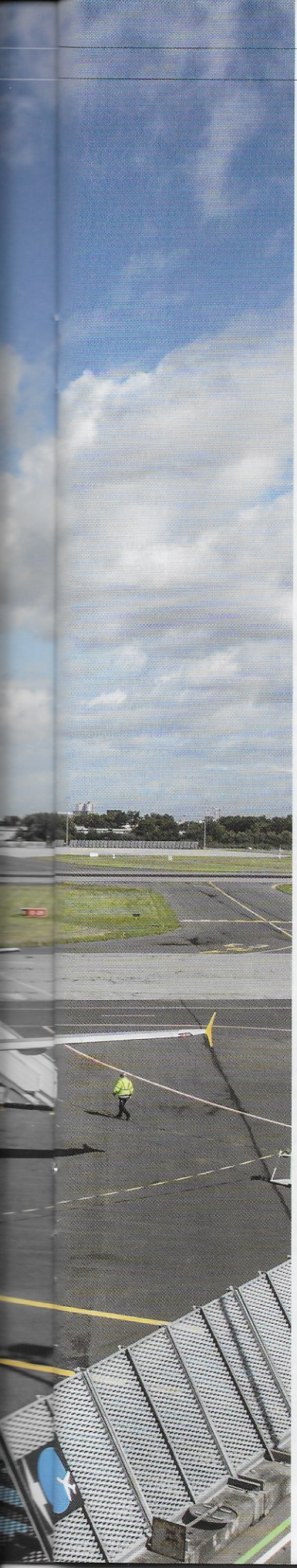
AÉROPORT DE RENNES POURQUOI IL POURRAIT FAIRE MIEUX

L'abandon du projet de Notre-Dame-des-Landes a rebattu les cartes du transport aérien dans l'ouest. Conclue en 2010, la délégation de l'aéroport de Rennes Saint-Jacques n'avait pas prévu ce scénario. Conséquence : il faut tout remettre à plat pour lui permettre de rester compétitif face à Nantes.



ROMAIN ROUX
r.pouzinroux@letelegramme.fr
LIONEL LE SAUX

L'odeur de peinture flotte encore dans l'air, au deuxième étage du Couvent des Jacobins. En cette fin mars, investisseurs et agents immobiliers sont réunis pour discuter de l'attractivité de Rennes. Poliment, ils écoutent le discours de la vice-présidente de la Métropole en charge du développement économique. La ville veut attirer le « business ». Un à un, Gaëlle Andro vante les chantiers en cours : futur quartier d'affaires, centre des congrès, LGV, gare bientôt rénovée, ligne B du métro... En revanche, pas un mot sur l'aéroport de Rennes.

Développer sans étendre

Dès janvier, pourtant, l'enterrement du projet de Notre-Dame-des-Landes (NDDL) a rebattu les cartes du transport aérien dans l'ouest. L'avenir de Rennes-Saint-Jacques, connu des pilotes sous l'acronyme RNS, a été mis sous le feu des projecteurs par le premier ministre lui-même lors de l'annonce de l'abandon du projet nantais[1]. L'Etat s'est engagé à le soutenir, en « contrepartie » de l'arrêt de NDDL. Conséquence : pour certains, l'aéroport de la capitale bretonne devrait figurer parmi les priorités d'une métropole qui rêve d'avoir une dimension européenne. RNS serait encore loin de son véritable potentiel de croissance. L'enjeu : améliorer l'accessibilité de la capitale bretonne et rattraper le retard face à Nantes Atlantique. La prudence des élus rennais sur le sujet pousse les tenants de cette ligne à s'interroger : pourquoi cette attitude si « timorée » ? Depuis 2013, sous l'impulsion de son directeur, Gilles Tellier, l'aéroport rennais rattrape pourtant son retard. La plateforme a accueilli 725 000 passagers l'année dernière, moitié plus qu'il y a quatre ans. Malgré cet envol, salué à coup de communiqués, Rennes arrive toujours après Brest et loin derrière la plupart des grandes métropoles. Nantes Atlantique propose plus de cent lignes directes. A RNS, il y en a 15 en hiver et 28 en été. Deux spécialistes du dossier l'affirment sans détour : l'aéroport de Rennes a « le potentiel le plus sous-exploité de France ».

L'un d'eux est un ancien pilote. Depuis qu'il a créé l'Association pour le développement des aéroports de Rennes et de Bretagne (Adarb), il a surtout la sensation de prêcher dans le désert. Pour convaincre des pouvoirs publics sceptiques, Hervé Cavalan vient de peaufiner un rapport de 17 pages. Il est formel. « Rennes a le potentiel pour emmener 3 à 5 millions de voyageurs vers l'Europe et la Méditerranée. » Un expert du dossier, qui souhaite rester anonyme, confirme. La zone de chalandise de l'aéroport, cet espace où se trouvent les clients potentiels, est vaste. Saint-Brieuc, Vannes, Saint-Malo, le sud-Manche... Selon eux, Rennes serait assise sur une mine d'or, jusqu'ici destinée à un hypothétique voisin.

« Notre-Dame-des-Landes a laissé croire que notre aéroport resterait petit », observe Hervé Cavalan. A cela s'ajoute une autre idée reçue, toujours bien ancrée : le développement de RNS serait de toute façon limité par sa proximité directe avec des habitations et la Vilaine. Une petite musique, rejouée quelques heures seulement après l'annonce de l'abandon du projet de NDDL par de nombreux responsables politiques rennais[1].

En réalité, la plateforme peut évoluer sans étendre son périmètre. « Il est tout à fait possible de la développer dans l'enceinte actuelle », confirme Gilles →

> « NOTRE-DAME-DES-LANDES A LAISSÉ CROIRE QUE NOTRE AÉROPORT RESTERAIT PETIT »
>
> **HERVÉ CAVALAN,**
> président de l'Association de l'aéroport de Rennes Bretagne

→ Tellier. Les parkings saturés constituent pour l'instant le seul frein que l'Etat s'apprête à le lever en cédant ses terrains au sud. Un simple réaménagement de l'aérogare suffirait aussi à doubler sa capacité d'accueil. Il pourrait même être déménagé au nord pour lui donner une dimension plus grande encore. Ce déménagement contribuerait également à faciliter son accessibilité, en évitant aux voyageurs de traverser le centre-ville de Saint-Jacques-de-la-Lande.

Certes, la piste, limitée à l'ouest par la rivière, ne peut pas être rallongée suffisamment pour accueillir des gros porteurs. Mais sa longueur n'est pas en soi un handicap : avec une piste un peu plus courte, Bristol attire sept millions de passagers.

Marges de manœuvre serrées

RNS a donc de beaux atouts en main. L'enterrement de NDDL pourrait-il lui dégager l'horizon ? Pas du point de vue du président de la Métropole. « Je ne pense pas que cet abandon soit une aubaine, cela conforte simplement les perspectives », affirme Emmanuel Couet. « L'objectif pour 2025 est de doubler le trafic, ce qui veut dire passer à 1,5 million de passagers. C'est déjà une belle ambition. » Rennes gardera donc le même rythme de croissance, sans accélérer.

Une ambition trop mesurée pour Hervé Cavalan, qui s'impatiente. « Nous pouvons en accueillir au moins deux fois plus », martèle-t-il. « Je m'étonne du manque de volonté politique. En investissant, il est possible de rattraper très vite notre retard et de donner aux Rennais l'aéroport qu'ils méritent. Pourquoi ne voit-on rien venir ? » A cette accusation, toutes les personnes impliquées font la même réponse, résumée par Gilles Tellier : « Restons raisonnables, pas de projets pharaoniques. » « Nous n'avons pas de baguette magique. Il faut trois ans de négociation avant qu'une compagnie ouvre une ligne. »

Les explications de cette prudence sont aussi à trouver dans un document, que *Le Mensuel* a pu se procurer : le contrat de délégation de service public, signé

> « LES PARTENAIRES CONDAMNÉS À S'ENTENDRE »

en 2010. A l'époque, la Région Bretagne cherche un gestionnaire pour les plateformes de Rennes-Saint-Jacques et de Dinard, dont elle est propriétaire. Elle opte finalement pour la SEARD, une société détenue à 51% par la CCI et à 49% par Vinci. Travaux, répartition des coûts, rémunération de la SEARD... Le contrat passé avec la collectivité ne laisse rien au hasard. Tout y était calibré en fonction de très modestes prévisions : 500 000 passagers en 2025. « L'économie du contrat avait été pensée sur la base de Notre-Dame-des-Landes, qui limitait les perspectives de Rennes », constate Gérard Lahellec, vice-président en charge des transports de la Région. L'aéroport veut désormais atteindre le triple de son objectif de départ. En conséquence, le partenariat scellé en 2010 est caduc. « Il y a un besoin d'investissements que le contrat actuel ne nous permet pas de financer », reconnaît Gérard Lahellec.

Pour atteindre le million et demi de passagers, des travaux supplémentaires seront nécessaires. Plusieurs hypothèses sont sur la table : restructuration voire agrandissement de l'aérogare, construction de nouveaux parkings, rallongement de 400 m de la piste... Les coûts n'ont pas encore été évalués. Mais une chose est sûre : ils n'étaient pas prévus dans l'accord de départ. La question de leur prise en charge se trouve aujourd'hui au cœur des discussions. La Région veut mettre les gestionnaires à contribution. Eux estiment qu'une bonne partie de la facture revient au propriétaire.

Mais les partenaires semblent condamnés à devoir s'entendre. Si la Région mettait fin au contrat de délégation de service public, les gestionnaires seraient en droit de réclamer l'indemnité de rupture prévue par le contrat. Selon nos calculs, la facture pour la collectivité avoisinerait les soixante millions d'euros, somme à laquelle il faudrait ajouter les frais de résiliation des crédits contractés par le gestionnaire.

Pour ne pas avoir à payer la douloureuse, la Région souhaite donc garder l'actuel duo, dont elle se dit satisfaite. « Notre préférence va à la modification de l'accord par un avenant », fait savoir Gérard Lahellec. Mais un autre risque juridique plane au-dessus de la table des négociations : la loi interdit de changer trop profondément un contrat de délégation de service public. Si c'est le cas, la gestion de l'aéroport doit être remise en concurrence dans le cadre d'un nouvel appel d'offres. Les marges de manœuvres des partenaires et les possibles investissements sont donc limités. Ils se sont donné jusqu'à la fin de l'année pour plancher sur un plan B. Pendant ce temps-là, le conseil régional continuera de plaider sa cause auprès de l'Etat. Il lui demande de mettre la main au portefeuille en finançant une partie des travaux et en baissant la taxe d'aéroport qui grève la compétitivité de RNS (lire ci-contre). Ces revendications font partie d'un ensemble de mesures de désenclavement réunies au sein du « pacte d'accessibilité », que la Bretagne demande au gouvernement de signer. Car si le projet de NDDL est définitivement enterré, l'isolement de la Région, lui, est parti pour rester. ●

1. *Le Mensuel de Rennes* de février

TROP CHÈRE TAXE

Rennes Saint-Jacques affiche une taxe d'aéroport beaucoup plus élevée que son voisin nantais. Pour atterrir à Rennes, les compagnies doivent payer 14 € par passager contre 6,45 € à Nantes. De quoi poser un problème de compétitivité. Le « pacte d'accessibilité » de la Région Bretagne demande au gouvernement –qui fixe cette taxe– de la réduire afin d'attirer les low-costs vers la capitale bretonne.

Les nuisances potentielles liées au développement de la plateforme rennaise constituent un risque politique pour l'exécutif métropolitain.

DÉVELOPPEMENT DE L'AÉROPORT DE RENNES UN SUJET POLITIQUEMENT BRÛLANT

Les perspectives du développement de l'aéroport de la capitale bretonne alimentent les craintes des riverains et des écologistes. Une situation compliquée pour le président de la Métropole, également maire de la commune voisine de la plateforme.

Les ambitions de Rennes-Saint-Jacques sont-elles limitées par des considérations électoralistes ? C'est la question posée par plusieurs observateurs du dossier qui s'étonnent de l'attitude mijaurée de Rennes métropole après l'abandon par l'Etat de Notre-Dame-des-Landes en janvier.

Patron de la Métropole et maire de la commune de Saint-Jacques, Emmanuel Couet prône « un développement de l'aéroport à la fois ambitieux et raisonnable ». Un oxymore prudent pour un dossier politiquement brûlant. « 1,5 million de passagers en 2025, c'est un objectif crédible qui ne nécessite pas de travaux trop lourds », rétorque l'intéressé lorsqu'on le taxe d'être trop prudent.

Dans les négociations en cours (lire ci-contre), une hypothèse suscite l'opposition du président de la Métropole : celle de l'extension de la piste. Autour de la table, certains y sont favorables pour augmenter la distance de freinage des avions. Dans l'emprise actuelle, il reste 200 m de marge à l'est comme à l'ouest. Mais cela la rapprocherait d'une zone naturelle protégée. De quoi susciter la peur d'une Zad chez Emmanuel Couet ? C'est ce que nous a confié un élu de sa famille politique.

Double casquette

L'exécutif métropolitain est aussi sous pression de ses alliés politiques. Ainsi, les écologistes de la Métropole « déplorent » déjà le développement du trafic actuel. « Pour nous, investir dans de nouvelles infrastructures à Saint-Jacques alors que la mobilité du quotidien doit être la priorité, serait invraisemblable », prévient Gaëlle Rougier, coprésidente du groupe EELV. « Et puis il y a la question des nuisances subies par certains riverains. » Selon elle, c'est ce qui expliquerait la prudence d'Emmanuel Couet, dont la position de maire de la commune voisine de la plateforme et de président d'une métropole à vocation européenne serait inconfortable.

Existe-t-il un conflit entre ses deux casquettes ? La réponse de l'intéressé est catégorique. « Vous vous faites un film ! » « Les habitants de ma commune me font surtout des remarques sur les voitures qui se garent n'importe où parce qu'elles n'ont pas trouvé de place sur les parkings saturés de l'aéroport. »

A Chavagne, en revanche, des voix se font entendre. La commune est en partie située au bout de la piste. « Quand vous êtes dans votre jardin, vous devez arrêter la conversation car on ne s'entend pas », se lamente Anne-Sophie Pichard, présidente d'une association de quartier qui s'élève contre les nuisances aériennes. Les avions devraient tourner après la commune selon le plan de vol, mais tous ne le font, assure-t-elle. Alors elle le dit sans détour : « L'augmentation du trafic, pour nous, c'est tout simplement le pire des scenarios possibles. »

W. Berré