OF du 09/06/18

Rennes en bref

Aéroport : pourquoi pas une piste de 2 500 m ?

L'Association pour le développement de l'aéroport de Rennes-Bretagne (Adarb) partage le souhait d'allonger la piste principale, actuellement longue de 2 100 m.

Elle suggère même de la porter à 2 500 m au lieu de 2 400 m, comme le prévoit la région Bretagne, propriétaire de la plateforme (*Ouest-France,* mardi 5 juin).

« Une piste plus longue, cela contribue à une meilleure sécurité, car les distances de freinages sont augmentées par temps de pluie, explique Hervé Cavalan, ancien pilote et président de l'Adarb. **Également à un meilleur remplissage des avions par temps chaud. L'air est moins portant, la distance de décollage est augmentée. »**

Une piste allongée permettra surtout d'accueillir de plus gros avions, avec davantage de mouvements. **« Les futurs avions longs courriers vont changer la donne, avec moins de bruit, un emport de passagers plus important, un rayon d'action augmenté. L'Airbus A321 Neo LR (long rayon d'action), par exemple, nécessitera plus de 2 400 m pour décoller. Comme aéroport de dégagement, il faut au moins 2 500 m pour accueillir les plus gros porteurs en provenance de Nantes. »**

Hervé Cavalan milite aussi pour accueillir davantage de compagnies low-cost à Rennes. Là encore avec une piste à la longueur standard de 2 500 m.

OF du 03/06/18

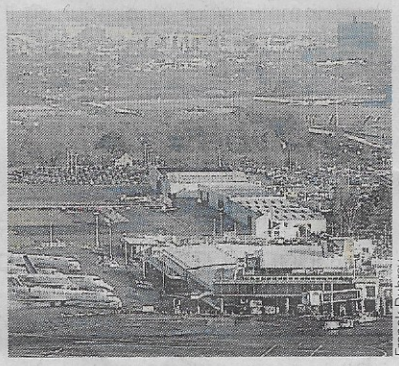
La piste de deux aérogares à Nantes

Un document de la Direction générale de l'aviation civile évoque le réaménagement de Nantes-Atlantique, après l'abandon de NDDL.

Aucun plan B n'a été anticipé à Nantes-Atlantique avant l'abandon du projet d'aéroport à Notre-Dame-des-Landes. Le réaménagement et sa facture restent inconnus. Mais *Ouest-France* s'est procuré un document de travail de la Direction générale de l'aviation civile (DGAC). Elle y évoque les pistes de réflexion sur les **« aménagements à prévoir rapidement »** pour porter la capacité de l'aéroport à 9 millions de passagers contre 6 millions cette année.

L'Aviation civile compte sur le foncier déjà disponible, mais des acquisitions sont inévitables. Notamment pour allonger la piste vers le sud. Vers Saint-Aignan-de-Grandlieu, le bourg qui se sent **« sacrifié ».** La DGAC accrédite cette extension, sans donner de longueur. Entre 500 m et 700 m supplémentaires, d'après des rapports précédents. On sait les riverains très réticents.

Le document envisage l'éventualité de deux aérogares, sur le même site. L'actuelle à réhabiliter et une nouvelle à construire sur 35 000 m^2. **« Deux niveaux de qualité de service peuvent être envisagés : standard ou *low cost*. [...] à condition de séparer les aérogares »,** lit-on. La solution serait adaptée au trafic nantais, constitué de vols *low cost* à plus de 50 %, mais avec un risque de doublons dans les équipements, un besoin accru de surfaces et l'obligation de relier les deux sites. La DGAC chiffre la construction d'une aérogare *low cost* à 1 500 €/m^2. Deux fois moins qu'une aérogare standard, plus confortable.



Franck Dubray

La construction d'une aérogare dédiée au low cost est une hypothèse.

La DGAC vise une déclaration d'utilité publique fin 2020. En parallèle, un nouveau plan d'exposition au bruit sera adopté. Le gouvernement a promis des travaux avant 2022. Qui paiera ? L'État sera peut-être contraint de résilier son contrat actuel avec le concessionnaire Vinci.

Christophe JAUNET.