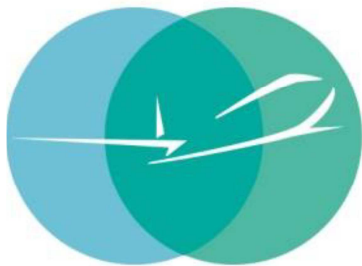




**RENNES DINARD BRETAGNE
AÉROPORTS**

CAHIER D'ACTEUR
PROJET DE REAMENAGEMENT DE
NANTES ATLANTIQUE



Projet de réaménagement de
NANTES-ATLANTIQUE

SEARD (société d'Exploitation des Aéroports Rennes Dinard Bretagne)

19 Juillet 2019.



CCI ILLE-ET-VILAINE

Contexe

Les aéroports de **Rennes Saint-Jacques** (RNS) et de **Dinard Pleurtuit Saint Malo** (DNR) sont propriété de la Région Bretagne. Ils s'inscrivent comme vecteur de connectivité des territoires. L'aéroport de Rennes situé à 113km de l'aéroport de Nantes Atlantique doit s'inscrire dans la mise en réseau des aéroports de l'ouest.

La délégation concernant ces deux aéroports a été attribuée à la Société d'Exploitation des Aéroports de Rennes et Dinard -SEARD- (actionnaires 51% CCI35 et 49% VINCI Airport) en 2011 pour une durée de quinze ans.

Ils représentent respectivement 469 emplois direct et 3223 emplois soutenus pour l'aéroport de Rennes et 649 emplois direct et 4339 emplois soutenus pour l'aéroport de Dinard.

Le développement de ces aéroports a jusqu'ici été ralenti par le projet d'aéroport « Notre Dame des Landes ». Ainsi le contrat de DSP prévoyait une stagnation du trafic de l'aéroport de Rennes à compter de 2017 à 619.300 passagers puis une baisse continue jusqu'en 2024 pour atterrir à 552.800 passagers.

Dans les faits, le trafic passager n'a cessé de croître pour atteindre 856.791 passagers l'an dernier à Rennes soit une progression moyenne de 13% depuis 2013 afin de répondre au besoin de mobilité de la Métropole Rennaise et au-delà de son hinterland de 2 millions d'habitants. On ne peut que regretter le retard ainsi imposé à l'aéroport de Rennes dans la diversification de son fonds de commerce, les compagnies aériennes ayant été orientées par l'aéroport de Nantes dès 2005 dans la perspective du transfert vers NDDL.

A Dinard, l'activité commerciale n'apparaît pas non plus à la hauteur de la qualité des infrastructures, avec seulement 109.103 passagers en 2018, nous sommes loin l'objectif de 159.000 passagers visé à l'horizon 2024. Son exploitation apparaît indispensable à la poursuite de l'activité des entreprises industrielles implantées sur le terrain de la concession (Sabena Technics et Safran), participant ainsi à la politique d'aménagement du territoire menée par la collectivité. Les conditions actuelles de cette exploitation, qui fragilisent l'ensemble du modèle économique de la délégation, devront toutefois évoluer à travers le développement des potentialités touristiques de l'aéroport, qui est situé dans un environnement exceptionnel, au cœur de la Baie du Mont Saint Michel. En particulier, sa desserte en transport collectif devra être améliorée. Ce développement ne pourra qu'être le fruit d'une collaboration active entre les collectivités territorialement concernées et les acteurs locaux du tourisme.

Le projet de réaménagement de l'aéroport Nantes-Atlantique suite à l'abandon du programme NDDL, doit donc être l'occasion de repenser le maillage aéroportuaire du grand ouest dans le cadre du Pacte d'Accessibilité de la Bretagne ; d'inclure les aéroports de Rennes et de Dinard dans un rééquilibrage du trafic aérien vis-à-vis de l'aéroport de Nantes pour optimiser les infrastructures aéroportuaires existantes et limiter les déplacements pré/post acheminement des passagers aériens par voie routière, poursuivant ainsi la nécessaire ambition de réduction de l'impact CO2 à laquelle pourrait également répondre la modernisation de la liaison ferroviaire Rennes –Redon-Nantes.

Enjeux

1. Pour **Rennes**, il s'agit de renforcer son rôle d'aéroport métropolitain au service d'une capitale régionale, d'accroître son accessibilité, son attractivité et son rayonnement européen et international. D'où l'importance de définir une stratégie pertinente pour son développement avec l'ensemble des parties prenantes et intéressées et notamment de mettre en œuvre les nécessaires adaptations en termes d'infrastructure (Parking VL, Aérogare, Piste). Considérant que la zone de chalandise de Rennes est identique à celle de Nantes, on peut prévoir au minimum un doublement du trafic d'ici 2025, alors que l'aérogare est dimensionnée pour 800.000 passagers et les parkings sont déjà saturés. Rappelons que plus d'1.000.000 de bretons prennent l'avion chaque année à Nantes faute d'offre adaptée. Plus de 100 lignes directes à Nantes contre 15 lignes en hiver et 28 en été à Rennes.

2. Pour **Dinard**, il s'agit de devenir un passage privilégié pour les touristes étrangers notamment à destination ou en provenance du Mont Saint Michel. Sa vocation d'aéroport d'import desservant une zone touristique et résidentielle majeure doit être actée avec les élus locaux. La pérennité de son exploitation dépendra de la capacité des acteurs concernés à assurer son développement commercial et touristique, en concertation avec les acteurs locaux. C'est ainsi que la Chambre Régionale des Comptes de Bretagne a émis la recommandation suivante dans son rapport de 2018 : « Développer de façon partenariale la vocation touristique de l'aéroport de Dinard ».

Propositions :

Le réaménagement de l'aéroport de Nantes-Atlantique doit être l'occasion pour les Régions Bretagne – Pays de la Loire et l'Etat de repenser une stratégie de connectivité aéroportuaire à l'échelle du grand ouest en y associant les collectivités concernées, en relevant le défi du développement durable par le biais de politiques écoresponsable et sociétale avec comme impératif le développement économique harmonieux des territoires.

Pour Rennes :

Il faudrait urgemment mettre en œuvre le nouveau plan de composition générale et notamment :

- Equipement **ILS CAT III** : mettre aux standards internationaux les installations techniques pour permettre un atterrissage tout temps (ILS CAT III). L'objectif est de sécuriser les performances opérationnelles de l'aéroport en cas de mauvaise visibilité mais aussi de servir d'aéroport de déroutement pour Nantes Atlantique.
- Doubler la taille de l'**aérogare** : Le doublement de la capacité actuelle de l'aérogare (contrainte dès 800.000 passagers) avec une extension équivalente. Au titre de la transition énergétique, cette extension devra permettre à l'aéroport de Rennes de réduire ses émissions carbone.
- Rallonger la **piste** de 300m pour accueillir de plus gros porteurs de nouvelles générations de type Airbus A321neo / A350 et Boeing B787, en complément du resurfaçage de la piste, tout comme le renforcement structurel des raquettes de retournement et l'aménagement des taxiways pour garantir la fluidité du trafic aérien.
- Créer une zone dédiée à l'**aviation d'affaire** pour optimiser la segmentation de ce trafic à haute valeur ajoutée en lien avec le dynamisme économique local et l'implantation de sièges sociaux.
- Financer l'allongement de la ligne B du **métro** jusqu'à l'aéroport pour 3,7 kms de réseau et 3 stations, et pour une connexion jusqu'au Parc des expositions, le Campus de Ker Lann et la future salle de spectacle métropolitaine de 10 000 places ainsi que le Parc d'Activité de la Janais (2,3 kms et 2 stations supplémentaires).
- Aménager un nouvel **accès** à l'aérogare depuis la RD177 en contournant le centre bourg voisin de Saint-Jacques.

CAHIER D'ACTEUR

- Construire un passage sous-terrain pour faciliter le cheminement depuis la **halte TER** située à 950m de l'aérogare avec une navette autonome. Rappelons que cette halte TER se trouve sur les liaisons Rennes–Redon–Bretagne Sud et **Rennes-Redon-Nantes** qui doit être modernisée. Cet aménagement permettrait d'améliorer très sensiblement l'accessibilité de l'infrastructure aéroportuaire de Saint-Jacques et ainsi poursuivre l'objectif du Premier Ministre d'accompagner le développement des aéroports de Rennes et de Nantes dans une complémentarité accrue.
- Garantir la montée en gamme de la desserte vers Paris-CDG par Air France pour accéder directement au Terminal 2F.
- Ramener la taxe aéroportuaire à un niveau raisonnable : 13€ / passager contre 6,45€ à Nantes et ainsi réduire le déficit de compétitivité de l'aéroport de Rennes.

Pour Dinard :

- Renommer l'aéroport en « Aéroport de la Baie du Mont Saint-Michel » pour développer une politique aéroportuaire et touristique inter-régionale vers la destination éponyme.
- Travailler sur les segments de trafic, développer l'aviation d'affaire, développer de nouvelles liaisons aériennes pour diminuer la dépendance économique à Sabena et à Ryanair.
- Moderniser l'aérogare.
- Mettre en place une desserte routière vers la gare SNCF de Saint-Malo et le Mont Saint-Michel

Mise en oeuvre

Le contrat de concession actuel, conclue en 2010, prendra fin 2024 et il ne peut malheureusement être prolongé que d'une durée maximum de 10% de sa durée initiale, ce qui est nettement insuffisant pour pouvoir imaginer un scénario de développement dans le cadre juridique actuel.

Compte-tenu de son objectif d'origine dans le contexte de NDDL de l'époque, il est à présent un frein à toute initiative ambitieuse et de long terme qui permettrait d'inscrire les aéroports de Rennes et Dinard dans une dynamique souhaitable.

Les élus en charge du dossier (Région, Métropole, ...) sont dans une impasse et manque d'une réelle vision. Il en est de même pour l'administration qui se retrouve en panne d'inspiration et constate l'absence d'intérêt, d'ambition et d'audace des politiques. La spirale est plus que négative.

Un nouveau contrat de concession adapté et cohérent au regard du nouveau contexte post- NDDL, pourra permettre de sortir collectivement et "par le haut" de cette situation .

Il devra s'agir d'un projet sur 25 ans minimum, qui permettra de contraindre le futur concessionnaire à des investissements massifs et immédiats.

Ce contrat devra aussi être l'occasion d'élargir le tour de table de la future société d'exploitation à Rennes Métropole, car la « métropolisation » de l'aéroport de Rennes sera un sujet à intégrer à court terme, pour que le développement de l'aéroport de Rennes ne soit pas à nouveau sacrifié sur l'autel du rééquilibrage régionale Est-Ouest.

Conclusion

L'abandon du projet de Notre Dame des Landes ne doit pas être le coup d'arrêt à la dynamique aéroportuaire du Grand Ouest. Au contraire, dans un contexte de remise en question de la croissance du transport aérien pour des questions environnementales et de la transformation en profondeur de l'offre de la compagnie Hop ! Air France, il convient de réunir les acteurs économiques autour d'un projet de territoire novateur et responsable, optimisant la répartition des trafics entre les aéroports existants, ce qui consacrera in fine la communauté d'intérêt et de destin des Régions Bretagne et Pays de Loire.

Le projet de réaménagement de l'aéroport de Nantes Atlantique ne se fera pas sans prendre de la hauteur pour faire en sorte que tous les aéroports du grand ouest soient des plateformes d'un même système aéroportuaire étendu, tout en demeurant au plus près des besoins de leurs territoires.