



Un aéroport de province risque de gêner peut-être un peu une espèce rare dans son processus traditionnel de manducation<sup>1</sup> boulimique :

## FAUT-IL SAUVER LE CÉPHALOPODE CENTRIPÈTE ?

**Vous doutez que ce soit absolument nécessaire ?  
Alors, faites-vous une idée par vous-même !**

Ce qui s'écrit	Éléments d'appréciation
<p><b>Surdimensionné</b> : A San Diego, avec la même piste de 2900m qu'à Nantes, on accueille aujourd'hui 19 millions de passager, alors pourquoi 2 pistes à Notre Dame des Landes pour 9 millions prévus en 2050 ?</p>	<p>La <b>longueur des pistes</b> est la même pour 20 millions de passagers que pour un. Elle dépend seulement du type d'avion.</p> <p>La <b>double piste</b> permet de rapprocher les opérations de débarquement et d'embarquement des halls de l'aéroport. Elle économise du temps, du bruit et la consommation de roulage des appareils sur des pistes de service. L'espace consacré ailleurs à ce roulage permet ici de séparer les mouvements d'atterrissage et de décollage, de les orienter différemment et donc d'accroître leur sécurité.</p>
<p><b>Dépassé</b> : le nombre d'avions à Nantes est stable, car plus grand et mieux remplis. Le coût du kérosène ne supporte aujourd'hui aucune taxe, il est appelé à fortement augmenter.</p>	<p>La baisse du nombre de <b>mouvements d'avions</b> et celle de la consommation de kérosène sont d'excellentes choses. La saturation physique de Château-Bougon n'est cependant pas un argument <b>majeur</b> du transfert : Nantes accueillait <b>dix fois moins de passagers</b> quand la nécessité de ce transfert a commencé à se faire sentir !</p> <p>L'objectif est d'<b>élargir l'offre de vols directs</b> à un plus grand nombre de passagers bretons pour les dispenser de l'obligation du double détour par Paris et limiter ainsi le nombre des vols courts et des autres trajets intermédiaires, leur longueur, leurs coûts annexes et les effets de la centralisation des transports sur l'<b>équilibre économique et politique du territoire</b>.</p> <p>Ce dernier point est capital aujourd'hui : de cet équilibre dépendent en effet les <b>proximités</b> qui permettent de <b>réduire à peu près tous les déplacements longs</b>, avec leur cortège d'impacts sur les coûts, l'emploi, la consommation, la circulation et l'utilisation de l'espace.</p>
<p><b>Ecologiquement désastreux</b> : 2000 ha de terres agricoles, plus de 50 fermes impactées et des zones humides écologiquement sensibles sont concernées.</p>	<p>Il faut toujours regretter la <b>consommation de terres</b>, même ingrates comme les terres de landes. C'est certainement un des coûts de l'opération, même si l'aéroport ne s'étend « que » sur 1 300 ha, très minoritairement « bétonnés ». N'oublions pas qu'il s'agit de la seule construction du genre en Bretagne <b>depuis soixante ans et pour aussi longtemps</b> ! La rapprocher d'une consommation <b>annuelle</b> de terres n'a donc pas beaucoup de sens.</p> <p>N'oublions pas non plus que la zone sensible à protéger l'est uniquement depuis trente ans par la seule existence du projet. Elle serait vraisemblablement « libérée », avec beaucoup d'autres hectares et les conséquences qu'on imagine, s'il était abandonné.</p>
<p><b>L'amélioration de l'existant rejeté</b> : La création d'une nouvelle piste perpendiculaire n'a pas été étudiée alors que le train longe l'aéroport actuel sans s'arrêter et le tram Nantais s'arrête à 1500m de l'aéroport. Une usine Airbus y est implantée.</p>	<p>En changeant l'<b>orientation de la piste</b>, on ne transférera pas sur Nantes-Atlantique la part de demande de vols inutilement détournée aujourd'hui vers Paris ! On peut en revanche transférer cette part en l'accueillant sur un aéroport un peu plus proche des autres zones peuplées de Bretagne, en kilomètres et en qualité de transport (<i>la ligne qui longe l'aéroport actuel a peu d'intérêt alors que les liaisons ferroviaires incitent les usagers à prendre leur voiture... La priorité au train est un choix à assumer</i>).</p> <p>Quand le nombre de passagers potentiels situés à moins de deux heures de l'aéroport augmente de 30 % ou plus par la suppression de 20 km de trajet, du contournement partiel de Nantes et/ou du franchissement de la Loire, les chances de succès sont bonnes.</p>
<p><b>Un financement public d'un aéroport privé</b> : Le projet prévoit des avances remboursables par Vinci « en cas de bonne fortune » (si la rentabilité est là) Mais Rennes-St Jacques, Dinard, St Nazaire, Nantes Atlantique et Notre-Dame des Landes. Les collectivités et l'état ont mis tous leurs oeufs dans le même panier, pourquoi ?</p>	<p>L'aéroport n'est pas privé mais public, et son exploitation est concédée. Ce n'est pas la même chose. On peut regretter que la centralisation des ressources publiques et les choix « libéraux » de l'État conduisent à ce type de solution, mais la Bretagne n'en est pas responsable.</p> <p>Les privatisations - réalisées, en cours ou rêvées - de La Poste, de France Télécom ou de la Sécu ne signifient pas - hélas - que les services correspondants sont inutiles ou pas rentables !</p>

<sup>1</sup> - Action de manger.