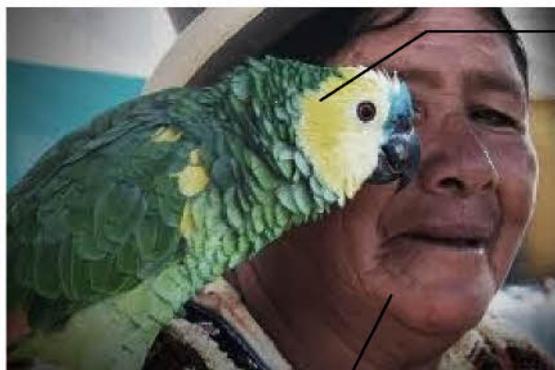


L'aéroport de Nantes n'est pas saturé !



Dis-moi, vieil Indien, j'ai bien raison, n'est-ce pas, de répéter que Nantes-Atlantique (Château-Bougon) n'est pas saturé ?

Oui, tu as raison, bel oiseau vert : les halls et les pistes de Château-Bougon peuvent accueillir plus d'avions, et plus de voyageurs.

Plus d'avions : oui, si c'est utile, sachant que la tendance aujourd'hui est de transporter plus de voyageurs par avion.

Plus de voyageurs aussi : un aménagement des halls, des guichets, des parkings peut permettre d'en accueillir davantage pendant deux ans, cinq ans, peut-être un peu plus.

Mais c'est le temps qu'il faut pour construire un aéroport et le mettre en service.

Et on n'ouvre pas un aéroport en 2017 en fonction des chiffres de 2010. Mais peut-être pour 60 ans ou plus, comme à Château-Bougon. Et pour une population qui croît.

Enfin et surtout, l'objectif n'est pas de remplir des aéroports mal situés mais de proposer dans un lieu plus accessible davantage de liaisons **directes** à celles et ceux qui doivent aller les chercher à Paris moyennant **20 000 vols¹ et 1 000 trajets TGV Paris - Bretagne² chaque année** (allers et retours confondus).

(1) : Chaque semaine en 2011, il y a 395 vols réguliers entre Nantes, Brest, Rennes, Lorient ou Quimper et Roissy ou Orly. Les avions sont de tailles très diverses. Chacun emporte en moyenne une petite soixantaine de passagers.

(2) : Un TGV simple transporte 550 voyageurs.

Un projet totalement dépassé ?



Dis-moi, vieil Indien, j'ai bien raison, n'est-ce pas, de répéter que ce projet du siècle dernier est totalement dépassé ?

Bel oiseau vert, c'est vrai que l'idée est ancienne. Est-elle dépassée ?

On s'est vite rendu compte que la localisation de Château-Bougon n'était pas la meilleure.

Le petit terrain d'aviation du sud-Loire faisait l'affaire pour transporter quelques patrons, directeurs d'administration, parlementaires ou ministres entre Paris et Nantes, quand il fallait de 5 à 8 heures en train.

Au prix d'aménagements successifs, et malgré la substitution progressive du train à l'avion pour les trajets Nantes-Paris « purs », il a continué de faire l'affaire pour assurer des correspondances avec des destinations finales autres, en France, en Europe et ailleurs, et pour mettre en place des lignes directes vers des destinations régulières ou de vacances suffisamment demandées dans l'agglomération et son voisinage plus ou moins proche.

Mais en 2011, on comptera plus de 20 000 vols réguliers entre les six principaux aéroports bretons¹ et Roissy ou Orly, auxquels il faut ajouter entre 500 et 1 000 TGV pleins à destination ou en provenance de ces aéroports !

Héritage du passé, la dispersion des aéroports bretons limite les possibilités d'organisation de vols directs et en fait les rabatteurs des usagers possibles de ces lignes vers les « hubs » très juteux de Roissy et d'Orly.

En supprimant, pour la majorité d'entre eux, le handicap de la traversée de la Loire et d'un grand contournement de Nantes, Notre-Dame-des-Landes, complété par Brest pour la pointe de Bretagne, peut progressivement regrouper à 2 h ou beaucoup moins, sur des lignes directes, une partie des usagers en provenance ou à destination de plusieurs de ces aéroports. Cela économiserait beaucoup de longs déplacements annexes en avion ou en train, beaucoup de temps et de beaucoup de pétrole ou d'électricité nucléaire !

(1) Nantes (5 900), Brest (5 700), Rennes (2 200), Quimper (2 500), Lannion (1 650) et Lorient (2 550).

Deux pistes, c'est plutôt mégalo, non ?



Dis-moi, vieil Indien, j'ai bien raison, n'est-ce pas, de répéter qu'il n'y a pas besoin de DEUX pistes à Notre-Dame-des-Landes ?

Tu as raison, puisqu'on peut faire atterrir et décoller sur une seule piste beaucoup plus d'avions que n'en accueillera jamais l'aéroport.

Mais le choix de deux pistes ne dépend pas d'abord du trafic, et ne prend pas forcément plus de place. Regarde ce plan :



Tu vois l'aérogare au milieu, entre les deux pistes. Les avions atterrissent sur la piste de droite en s'approchant de l'aérogare, où descendent les passagers. Ils se garent à proximité, prêts à prendre les passagers pour décoller sur la piste de gauche en s'éloignant de l'aérogare.

Les flux d'atterrissage et de décollage ne se croisent pas : on gagne en sécurité. Le nombre des « ronds d'attente » en l'air diminue. On évite aussi les longs roulages traditionnels et les navettes de voyageurs au sol, ce qui réduit les consommations annexes de carburants et le besoin de pistes techniques.

Défendable partout, ce choix technique peut difficilement être retenu après coup pour des sites anciens, en activité et souvent inclus dans un tissu urbain ou périurbain dense.

Il n'a pas grand-chose à voir avec le volume du trafic.

Un hub ne se décrète pas...



Dis-moi, vieil Indien, j'ai bien raison, n'est-ce pas, de répéter à propos de Notre-Dame-des-Landes qu'un hub ne se décrète pas ?

Tu voles trop vite dans ta tête, bel oiseau vert.

Roissy est un hub, Notre-Dame-des-Landes plutôt un anti-hub.

Un hub est une immense gare de centralisation du trafic, indispensable pour organiser au mieux les trajets accomplis par un petit nombre de voyageurs. Ce sont les trajets les plus nombreux, mais pas ceux qui concernent le plus de passagers.

Bel oiseau vert, si tu vas de Nantes à Marseille ou Francfort, tu n'as pas besoin de passer par un hub. Tu peux le faire en vol direct : tu auras un peu moins de choix, mais aussi moins d'étapes, moins longues, moins fatigantes et moins gourmandes en tout.

Mais ton intérêt ne fait pas forcément l'affaire des compagnies en situation de monopole, ni des aéroports qu'elles ont choisi comme hubs : leur intérêt à elles et à eux est de te voir passer le plus souvent possible !

Comme cela rend du même coup plus difficile aux autres aéroports l'organisation de déplacements directs, les hubs paraissent encore plus indispensables et leurs caisses se remplissent, à la grande joie de leurs actionnaires, qui ne sont pas contre le train ...s'il roule vers Paris.

Enfin, tu vois ce qui arrive au Japon, tu as vu ce qui est arrivé à Roissy avec le volcan d'Islande ou le toit qui s'effondre sous le poids de la neige. Tu imagines ce qui pourrait y arriver en cas d'attaque terroriste, et tu vois ce qui se passe aujourd'hui en France : ce qui est trop centralisé est fragile. Souviens-t'en à temps...

Le CO₂, l'avion et le train.



Dis-moi, vieil Indien, j'ai bien raison de répéter que le transport aérien est le plus émetteur de CO₂, qu'il bénéficie d'une distorsion de concurrence, que son effet sur le réchauffement climatique est important et qu'il a un effet sur la haute atmosphère ?

Tu as tout à fait raison, bel oiseau vert.

C'est pourquoi il est bien dommage d'inviter des voyageurs à prendre d'abord l'avion à Nantes, Rennes, Lorient ou Quimper pour aller en prendre un autre à Paris, alors qu'il serait souvent possible de partir directement d'un aéroport plus proche de leur domicile que Roissy !

Et pourquoi même les inviter à faire entre 350 à 700 km de train pour l'aéroport parisien, quand ils pourraient faire beaucoup moins ?

Souviens-toi, bel oiseau vert, que le train français consomme de l'électricité nucléaire, et que pour aller **DEUX** fois plus vite (LGV), il en consomme **QUATRE** fois plus. L'avantage sur l'avion est-il si évident ?

Sais-tu aussi que les LGV consomment aussi entre 5 et 8 ha de terre par kilomètre, leur construction beaucoup d'énergie, de cuivre et d'acier, qu'il faudrait idéalement construire autant de lignes que de directions à desservir, ...ou **admettre que pour un ou deux siècles encore le trafic passera par Paris**, avec les conséquences que cela a déjà produit sur la concentration des populations, de l'économie, des pouvoirs, des revenus, des emplois, sur le volume global des transports, les sols, les équipements, les accès (35 milliards prévus dans les seuls dix ans à venir pour les seuls réseaux du « Grand Paris » incluant Roissy et Orly).

Pense à tout cela avant d'écarter une autre possibilité en raison seulement de ses propres inconvénients.