

AU-DELA DES PASSIONS : FONDAMENTAUX D'UN AEROPORT !

Un moment déstabilisés par la force de l'opposition et la médiocrité du dossier déposé par leurs techniciens, les Porteurs du Projet de l'aéroport de N.-D.D.L. ont sifflé le fin de la mi-temps : Elus de gauche, unis à ceux de droite et relayant les vœux de la « société civile organisée (O.F. 29/01) », attendront, certes, les conclusions de l'expertise lancée par la CPDP, mais l'aéroport se fera... *Car s'il décidait de ne pas le faire, cela voudrait dire que l'Etat a décidé d'abandonner l'Ouest* (J.-M. Ayrault, O.F. des 25-26/01) !

Pourtant le « Débat » a fait évoluer les fondamentaux de l'aéroport en discussion au-delà du simple transfert de NANTES ATLANTIQUE (N.A.) : de quel aéroport s'agit-il et où le localiser ?

-L' aéroport sera t-il intercontinental ? L' inter continentalité signifie qu'il existe un trafic régulier (en dehors de charters) vers des destinations situées sur plusieurs continents : la fréquentation d'un tel aéroport va bien au-delà des 7,5/9 M. de passagers/an prévus par N.A. vers 2050 et ses normes de construction nécessiteraient pratiquement le double de la surface prévue à N.-D.D.L.

Cette hypothèse marquerait tant la réalité que l'importance du « Grand Ouest »- aux plans européen et international ; elle serait plausible dans le cas où un troisième aéroport ne se ferait pas en Ile de France, ce qui est probable compte tenu du rapport de la Cour des Comptes sur la sous-utilisation d'Orly et Roissy (O.F. 28/01).

Par contre le coût d'ensemble d'un tel aéroport est élevé, ne serait-ce que par la nécessité impérieuse de navettes ferroviaires rapides : en l'absence d'une contribution supplémentaire de l'Etat étranglé par ses restrictions budgétaires, il faudrait avoir recours à une contribution plus importante –donc une coopération plus étroite- de l'ensemble des 4 Régions concernées, voire de l'EUROPE.

Localisation d'un aéroport intercontinental ? Au cours du débat, contrairement aux politiques et socio-professionnels, les représentants de l'Etat ont toujours repoussé l'hypothèse d'inter continentalité de l'aéroport en discussion ou de délestages de trafic en cas d'absence d'un 3° aéroport parisien, appréciant que le site de N.-D.D.L. -enclavé dans une couronne de petites villes limitant son extension, avec une population voisine de 150 000 personnes vers les 2040/2050, apogée du site- ne répondait plus à ce choix.

La nécessité de liaison ferrée rapide avec le réseau TGV nécessiterait de rapprocher le site d'un tel aéroport vers RENNES, qui sera reliée alors sur tout son parcours avec PARIS ; l'étude controversée du Conseil Général sur la « hiérarchisation des différentes hypothèses de localisation » indique que : ***Guéméné Penfao se justifierait dans le cas d'un aérodrome intercontinental*** (dos. p.: 38) ; d'autres sites pourraient être repérés par observation aérienne.

Il est urgent d'attendre. Une prise de décision, avant une décision sur le choix du 3° aéroport serait inconséquente. En effet l'urgence économique du transfert de N.A. n'est plus avérée hormis les nuisances imposées aux populations dont on voit mal, d'ailleurs, pourquoi leurs effets seraient moindres à N.-D.D.L. avec un trafic 4 fois supérieur et un nombre d'habitants touchés du même ordre !

Décider rapidement le transfert de N.A. sur N.-D.D.L., serait se priver de donner une vocation internationale à l'OUEST, cet aéroport pouvant vite atteindre ses limites ; sauf à passer sur toutes les promesses d'aménagement harmonieux du territoire, comme sur la qualité de vie d'une population représentant le tiers de celle de NANTES.....ou à réenvisager dans 30 ans un transfert, avec les gâchis que cela entraînerait, en particulier de l'argent du contribuable !