

La localisation du futur aéroport pour le grand Ouest à Notre-Dame-des-Landes ne me paraît pas adéquate.

Certes, il convient de situer cette plate-forme aéroportuaire à proximité de la rocade Nord-Manche-Atlantique et entre les deux aires urbaines les plus importantes de l'Ouest : celle de Nantes (710 000h.) et celle de Rennes (520 000h.). Mais le site précité, le seul envisagé et étudié, ne peut convenir ni à Nantes ni à Rennes.

1°) pour Nantes

Ce site, à 16 kms au nord de Nantes, a été défini et "zadé" il y a une trentaine d'années, or l'extension de la périurbanisation, depuis la fin des années soixante, a étendu l'aire urbaine au point que celle-ci en vient à toucher ce site. Cette proximité devient donc un inconvénient environnemental majeur qui devrait suffire à l'écarter pour un site un peu plus éloigné..

2°) pour Rennes

Si l'éloignement du site à 85 kms du centre ville n'est pas un handicap important pour les usagers des vols touristiques charters, il le serait pour la clientèle d'affaires qui constitue 75% du trafic de ou vers la zone urbaine de Rennes. Or, étant donné la concentration des compagnies aériennes qui s'est concrétisée ces dernières années (une grande compagnie et des petites sous-traitantes) on peut penser que l'aéroport de proximité qu'est Rennes-St.Jacques risque de perdre son intérêt si, comme on doit logiquement le craindre, les compagnies exploitantes ne maintiendront pas des services en doublon sur deux aéroports distants de 80 kms seulement.

Il en résulterait pour l'aire urbaine de Rennes un grave handicap : allongement de 3/4 d'heure de la durée pour trouver des vols d'une heure à Notre-Dame-des-Landes, d'où perte d'attraction de région rennaise pour les entreprises au profit de la zone d'activités qui avoisinera l'aéroport.

Il convient donc de **rechercher un autre site à des distances ne présentant pas un tel écart** : dans le secteur Redon-Guémené-Chateaubriant.

En tout cas, il convient de **lier chronologiquement la réalisation de la plateforme et celle d'une desserte ferroviaire** directe et rapide, ce qui n'est pas du tout envisagé, et au train auquel se font les améliorations des dessertes TGV de l'Ouest, on ne peut l'envisager à l'horizon 2010.

E. Maignen
Rennes