Ouest-France
Vendredi 24 novembre 2006

L'avenir des aéroports passe par... le train

Des consultants indépendants ont étudié le transport aérien dans l'Ouest. Le nouvel aéroport en projet au nord de Nantes ? Ils lui préfèrent des alternatives rail-air et le font savoir.

En phase d'enquête publique jusqu'au 30 novembre, le projet d'aéroport de Notre-Dame-des-Landes, au nord de Nantes, suscite toujours le débat. En réunion publique, le représentant d'ESG Infra, un cabinet de consultants spécialisé dans le transport, a récemment apporté une nouvelle pièce à un dossier déjà épais.

Originaire de la région nantaise, Bernard Fourage passe sa vie entre la Loire-Atlantique et le Moyen-Orient. **« Quarante années dans le domaine du transport »**, toutes catégories, lui donnent une certaine hauteur de vue sur la question. Usager de l'aéroport Nantes-Atlantique et **« surpris par l'annonce d'un besoin pressant pour un nouvel aéroport dans l'Ouest »**, il s'y est intéressé. Sans commande particulière, ESG Infra a étudié les capacités des aéroports existants et, parallèlement, celles du réseau ferroviaire. Résultat : plusieurs alternatives au projet de nouvel aéroport, que ses opposants jugent par ailleurs **« inutile, coûteux et dommageable pour l'environnement et le cadre de vie »**.

Jean-Michel Niester/Ouest-France/Franck Dubray

Bernard Fourage. Entre le train ou l'avion, le consultant milite pour qu'on mette dans la balance les deux modes de déplacements. Son projet air-rail pour l'Ouest a été déposé cette semaine sur le bureau des commissaires enquêteurs à l'œuvre sur le dossier de nouvel aéroport.

Les aéroports de Nantes, Rennes et Angers en réseau

Si ESG Infra estime suffisante, pour absorber le trafic, l'unique piste de Nantes-Atlantique, il prévoit une seconde piste **« de confort »**, **« orientée différemment pour réduire les nuisances »**. Surtout, le cabinet sort son joker pour faire tourner l'aéroport et ses neuf millions de passagers annoncés en 2050 : le réseau ferré. **« Un axe régional Châteaubriant-Pornic créerait une véritable desserte de Nantes-Atlantique. Il suffirait de combiner les lignes existantes Nantes-Châteaubriant et Nantes-Pornic, dont la réhabilitation est prévue. Dans ce scénario, on propulse rapidement les gens au nord comme au sud »**, tout en irriguant les grandes métropoles de l'Ouest.

Autre carte à jouer, la mise en réseau des aéroports des trois grandes villes de l'Ouest (Nantes, Rennes, Angers), avec le train comme mode de déplacement complémentaire. **« Les cartes et vues aériennes et satellitaires confirment la grande facilité technique de lier au réseau ferré existant ces trois aéroports. Les structures ferroviaires, avec quelques reprises d'accès et des aérogares extensibles, autorisent un trafic de quinze à vingt millions de passagers. Seule condition : que les aéroports travaillent sous le même chapeau. »** Ce projet air-rail baptisé Ado (Aéroports de l'Ouest) est chiffré entre 170 millions et 220 millions d'euros sur vingt à trente ans.

Connecté aux lignes à grande vitesse

ESG Infra connecte même son projet au réseau national des lignes ferroviaires à grande vitesse (LGV) qui relieront les villes de l'Ouest à Orly, Roissy et aux autres métropoles françaises, grâce à l'interconnexion sud-Ile de France à l'horizon 2016-2020. **« La LGV Bretagne-Pays de la Loire est déjà envisagée jusqu'à Sablé. Il conviendrait de la prolonger plus au sud, de prévoir une desserte de l'aéroport Angers-Marcé puis une entrée dans Angers par l'est, pour desservir ensuite Saumur, Cholet et La Roche-sur-Yon. La LGV sud-Loire se terminerait à Nantes avec une entrée par le sud. »**

Combiné à d'autres projets LGV en cours ou programmés, **« cet axe ferroviaire entraînerait une baisse du trafic aérien de Nantes-Atlantique, tout comme la future LGV Bretagne aura un impact sur le trafic aérien de Rennes-Saint-Jacques »**. Dans la balance : une réduction très importante du nombre de mouvements aériens annuels. Et la réduction des émissions de gaz à effet de serre.

Jocelyne RAT.