



jeromedyon@free.fr

Contribution de Jérôme DYON

Le nécessaire développement ferroviaire régional a besoin de l'aéroport à Notre Dame des Landes et inversement...

Dans un contexte d'un probable durcissement progressif des conditions de déplacement et de transport (de coût surtout, de disponibilité d'un véhicule individuel éventuellement, de plus en plus à moyen-long terme) au regard de la nécessité d'un monde durable (localement, régionalement et planétairement sans aucun doute), l'accroissement des possibilités de transport ferroviaire apparaît indispensable pour préserver une mobilité accessible.

Entre saturation ponctuelle (Nantes - Angers par exemple) qui limite les possibilités de liaison TER et RER ou infrastructures trop longues et peu rapides (Nantes - Rennes) qui limitent l'attractivité pour les passagers, manque d'aménagement aussi qui limite le nombre de sillons, entre autres éléments contraignants, la situation n'est guère favorable à une croissance du ferroviaire.

Si des améliorations sont évidemment possibles, la disposition de voies nouvelles rapides entre Nantes et Rennes ainsi qu'entre Nantes et Paris permettrait d'étoffer l'offre de transport et d'élever le niveau de service, et surtout de dégager les lignes actuelles des flux inter-ville nationaux et donc de permettre d'y étoffer les services TER, ainsi que de fret et ferroutage... toutes choses fortement intéressantes en termes de développement durable.

L'objectif serait une ligne nouvelle entre Nantes et la LGV Bretagne —une option de mémoire naguère abandonnée ... qui pourrait fort bien être réactivée ...— complétée d'un embranchement vers Rennes, induisant une nouvelle gare côté Ouest à Nantes, afin de ne pas utiliser le tunnel de Chantenay. En passant par le futur aéroport et Châteaubriant, se dessine ainsi environ 150 km de voies nouvelles. *Cf schéma synthétique*

Sauf côté Nantes, où une série de tunnels sur une dizaine de kilomètres serait probablement nécessaire, de même qu'à NDDL, où une gare souterraine serait indispensable, le reste de cette infrastructure ne pose a priori pas de difficulté d'insertion notable (sauf à ce que l'impact environnemental soit globalement jugé "insupportable et illégitime" ..).

La difficulté est d'abord dans l'agenda, pour un projet aujourd'hui sans existence officielle ni reconnaissance d'intérêt... alors qu'il demande un délai de réalisation de l'ordre de la dizaine d'année a minima.

La difficulté est surtout, évidemment, financière... et d'importance : le milliard et demi nécessaire (que l'on peut avancer sans trop de prétention) n'existe pas aujourd'hui, tout simplement, et, dans un contexte de pénurie durable de fonds publics, les pistes envisageables (plan européen, révision des engagements actuels..), demandent toutes un volontarisme politique accentué, plutôt délicat à espérer, alors même que la concurrence potentielle est tout sauf négligeable (Aix - Nice : 6 Mds€ ...)

Dès lors ... qu'est ce qui pourrait hausser l'intérêt à court terme du projet pour le rendre apte à s'insérer légitimement en tête des engagements à mettre en oeuvre aussi rapidement que possible ?

Réponse : l'aéroport de Notre Dame des Landes !

Pour ce dernier, une connexion directe et rapide avec Nantes, Rennes et la côte Nord (sans oublier Vannes et la Bretagne Sud) est évidemment un atout, mais une connexion avec la LGV Bretagne change la donne complètement. Avec cette voie, NDDL devient un troisième aéroport parisien, certes à une grosse heure et demi de la capitale, mais permettant d'y relocaliser divers trafics dont la légitimité sur les aéroports parisiens est sujette à caution, que ce soit pour des raisons d'horaire (vols du soir, de nuit, qu'il serait possible de recaler en journée sur NDDL) ou de coût (vols vacances, low cost européen, sensibles au niveau des taxes d'atterrissage - à charge pour le futur aéroport nantais d'être concurrentiel), ainsi que pour constituer une alternative efficace en cas d'impossibilité d'atterrir en région parisienne (neige, verglas, brouillard dense, accident, urgence, ..),

Le trafic potentiel est évidemment largement supérieur aux perspectives actuelles, avec une montée en régime quasi immédiate à l'ouverture de la voie ferrée.

L'aéroport et la voie ferrée apparaissent là intimement liés, le premier justifiant la seconde et inversement, la voie ferrée renforçant l'intérêt de l'aéroport en termes de développement régional, tandis que le retour sur investissement est accéléré, la rentabilité de l'aéroport accrue, et ce très rapidement après la mise en service de la voie ferrée.

Cette perspective devrait être un accélérateur de décision, en tous cas de reconsidération des hiérarchies d'aménagement ferroviaire, afin que la réalisation de cette voie ferrée soit engagée au plus vite.

Il reste vingt ou trente années de validité du modèle actuel de transport aérien massifié et popularisé (vols vacances, low cost, charter, ..), avant qu'il ne soit progressivement ramené à un modèle plus élitiste sous l'effet des coûts croissants (carburants, taxes, impacts environnementaux, ..) et de la réduction d'une clientèle friande de voyage (retraités, ..), aujourd'hui solvable mais risquant de ne pas se renouveler à cette échelle (niveau des retraites, ..) ... Un temps en tous cas largement suffisant pour amortir tous les investissements, les adaptations nécessaires et profiter d'une dynamique économique devant profiter à tout le territoire du proche GrandOuest ... A cette échéance, au pire, outre un aéroport que l'on pourra toujours reconfigurer, il restera un réseau ferroviaire fort utile que l'on aura pu construire grâce à l'aéroport, alors qu'il est tout à fait douteux qu'il aura pu l'être sans.

Il est urgent que Nantes Rennes et le Sud Bretagne se mobilisent pour initier ce projet et le soutenir techniquement et politiquement.

PERSPECTIVE D'UNE LIAISON FERROVIAIRE RAPIDE NANTES-RENNES
ET D'UNE LIAISON DE NANTES À LA LGV BRETAGNE
PAR LE FUTUR AEROPORT A NOTRE DAME DES LANDES

dans une perspective de mutualisation maximale des infrastructures

