



Contribution de Jean RENARD

Rapporteur général du Conseil de développement

renard.jean@numericable.fr

Réactions à propos des contributions de Jérôme Dyon sur les liaisons ferroviaires et le projet d'aéroport de Notre Dame des Landes

J'ai lu avec intérêt les contributions de Jérôme Dyon concernant la desserte ferroviaire du projet d'aéroport de Notre Dame des Landes.

Sur le papier, c'est un projet cohérent, si ce n'est que la commission Mobilité 21, présidée par Philippe Duron (député de Caen) et chargée de hiérarchiser les projets du Schéma National d'Infrastructures de Transport (SNIT), vient de déposer ses conclusions. Elle réaffirme "la priorité à donner à l'optimisation de l'existant de l'ensemble des réseaux tous modes confondus". C'est pourquoi l'idée du canal Seine Nord est à l'eau ! Alors qu'il s'agissait d'un projet écologique.

A ce titre, l'idée d'une LGV Nantes-Rennes est également remise aux calendes grecques. Les financements nécessaires pour tous ces projets d'aménagement des territoires ne sont plus à la mesure du budget du pays. Il faut raison garder. Le coût d'une LGV reliant les deux villes est estimé à 2 milliards d'euros. Veut-on un nouveau partenariat public privé (PPP) pour financer ce projet ?

Les actionnaires de Vinci y seraient sans doute favorables, mais nos concitoyens de l'Ouest ? A voir les déboires du stade du Mans et de celui de Lyon j'en doute. C'est pourquoi l'idée d'optimiser pour un coût très raisonnable la desserte de l'actuel aéroport de Nantes Atlantique par la voie ferrée (non utilisée, et pourquoi donc ?) reliant la ville à l'aéroport est beaucoup plus réaliste. Pourquoi les élus ne proposent pas cette alternative ? L'association Nexus a présenté un projet argumenté en faveur de cette solution.

Je rappelle également, pour les jeunes du Conseil de développement, qu'en d'autres temps, les élus des régions de l'Ouest et la SNCF ont refusé le projet d'une ligne LGV desservant l'Ouest à partir du Mans, passant par Sablé, Château-Gontier, Châteaubriant, en utilisant les tracés des voies déclassées, avec à partir de Châteaubriant une virgule vers Rennes et une autre vers Nantes. Cette solution aurait permis de satisfaire les deux villes et de desservir le projet aéroportuaire de Notre Dame des Landes qui était alors porté en tant qu'aéroport de délestage (troisième aéroport) des aéroports parisiens jugés alors saturés ! On a préféré une ligne LGV via Laval vers Rennes. Quels sont ces « on » et quelles ont été les raisons avancées ?

Ces questions d'aménagement des territoires seraient sans doute à discuter au sein de notre assemblée.