



Contribution de Jean RENARD

Rapporteur général du Conseil de développement

renard.jean@numericable.fr

A propos de la liaison Nantes-Rennes

Le Conseil de développement de l'agglomération nantaise ne saurait se désintéresser du projet de liaison rapide entre les deux villes d'autant que le statut de métropole en janvier 2015 va, sans aucun doute, rebattre les cartes de leurs rapports.

Ce projet d'amélioration de leurs relations est à l'ordre du jour et un large débat public s'est ouvert il y a peu à ce sujet sur le site de la commission nationale du débat public dit [LNOBPL](#).

Chacun sait que les relations physiques entre les deux villes souffrent d'un lourd passé d'incompréhensions, de malentendus, voire de rejet. Les deux villes ont longtemps été et demeurent concurrentes pour bien des sujets. Chacune regardait plus vers Paris que vers sa voisine. Les politiques nous affirment que les choses sont en train de changer. On parle même d'une association. Acceptons en l'augure.

Rappelons pour mémoire que la mise à deux fois deux voies de la liaison routière s'est faite tardivement. Elle met les deux villes à moins d'une heure. Les aires urbaines des deux agglomérations, du fait de l'étalement urbain, tendent à se rejoindre. En revanche, les liaisons ferroviaires demeurent longues du fait du passage par Redon et de l'état des voies, et de l'absence d'un cadencement suffisant.

Toutes ces remarques sont en faveur d'une sensible amélioration des relations. Deux raisons supplémentaires sont mises en avant : la voie ferrée procure moins de pollutions et d'effet de serre que la route et il y a le serpent de mer du transfert de l'aéroport de Nantes qui procurerait un trafic passager estimé non négligeable en faisant passer une nouvelle ligne à proximité. Ce qui reste à prouver dans la mesure où l'actuel aéroport bénéficie de la proximité d'une voie ferrée que l'on se refuse à utiliser !

Dans ce cadre de réflexion, le maître d'ouvrage RFF (Réseau Ferré de France) a étudié plusieurs possibilités que l'on peut résumer de trois types :

- une amélioration de la voie ferrée actuelle via Redon faisant gagner quelques minutes
- une voie nouvelle plus directe de type LGV qui permettrait de mettre les deux villes à environ trente minutes
- un réaménagement du tracé via Châteaubriant, qui a l'avantage d'être plus court que celui par Redon mais qui demande un raccordement à hauteur de la sous-préfecture de Loire-Atlantique.

A lire les dossiers fournis par les administrations et le maître d'ouvrage, et à écouter ce qui se dit dans les réunions publiques exigées par la nature et le montant des coûts, on ne peut que s'étonner. Il semble que les jeux sont déjà faits en faveur d'un scénario. On a connu jadis ce type de consultation que je baptiserai volontiers d'enfumage des citoyens.

Les différentes solutions proposées se résument à un aménagement de la voie via Redon ou bien la construction d'une voie nouvelle entre les deux villes. En revanche, la solution d'un aménagement via Châteaubriant ne figure pas.

Or, la création d'une nouvelle voie a été implicitement rejetée par la commission Mobilité 21 présidée par le député Philippe Duron. Le coût en serait prohibitif par rapport aux trafics envisagés. En outre, un tel projet se heurterait aux populations qui devraient supporter les nuisances. Ce choix relève d'un grand projet inutile et il soulèverait de vives contestations. La solution a été naguère repoussée par RFF et la SNCF lorsque le projet de la ligne le Mans Rennes passant par Châteaubriant avec deux bretelles, l'une vers Rennes, l'autre vers Nantes, n'a pas été retenu.

Lors du débat public qui s'est tenu à Nantes le 27 novembre, la solution alternative du tracé via Châteaubriant a été évoquée par une association citoyenne. Cette dernière s'est déclarée étonnée des résultats de l'expertise du maître d'ouvrage faisant état de la nécessité d'un tronçon de 26 kilomètres de voies nouvelles vers Retiers ainsi que la réalisation d'un tunnel de 7 kilomètres sous l'Erdre pour gagner la gare de Nantes. Ces deux réalisations rendraient irréaliste le tracé compte tenu des coûts engendrés.

Or, la contre-expertise de l'association démontre qu'il n'y a nul besoin de ces deux chantiers pour réaliser la jonction entre les deux villes. Les infrastructures existent déjà. Il suffit de les aménager. Comme ce qui a été fait entre Nantes et Châteaubriant pour le récent tram-train.

Est-ce à dire que les tenants de lourds aménagements, ou ceux en faveur de voies nouvelles, entendent dégager de substantielles plus values valorisant leur savoir faire et engendrant de gros travaux ? Alors que le souci d'économie serait de réutiliser les voies existantes.

Le débat semble mal engagé vu du côté des citoyens à qui l'on entend faire croire qu'il faut du "toujours plus" comme si l'on était encore aux temps des Trente Glorieuses. Or, le choix du tracé via Châteaubriant offre l'avantage, en terme d'aménagement du territoire, de favoriser l'essor économique de ce bout de département à l'écart jusqu'ici des grands axes de développement et d'irriguer les cantons des départements voisins, eux aussi à l'écart des métropoles.

Un examen contradictoire des différentes solutions prenant en compte la globalité des problèmes soulevés, et pas seulement ceux étroitement liés aux seules relations physiques, doit être présenté lors des enquêtes publiques. Sinon les dés sont pipés. Or désormais les citoyens ne sont pas dupes.

Au sein du Conseil de développement, il serait bon que nous puissions en discuter et donner notre avis sous la forme d'un cahier d'acteur. Tel est le sens de ce texte.

PS : Pour compléments, rappelons que le Modem, les écologistes, l'association Nexus et un grand nombre de particuliers ont fait connaître leur choix du tracé via Châteaubriant.