

DEBAT PUBLIC: vendredi 28 février 2003 "Un aéroport pour le Grand Ouest"

J'interviens dans ce débat au titre de Président du Conseil de Développement du Pays de Vannes, Conseil mis en place dans le cadre de la loi Voynet du 25 juin 1999 concernant les pays.

Le Pays de Vannes, 61 communes, 174.000 habitants au dernier recensement, a connu depuis le milieu des années 80 un développement qui s'est traduit entre 1990 et 1999 par un accroissement de sa population de l'ordre de 12%.

Selon les prévisions de l'INSEE, cette progression devrait se poursuivre pour atteindre vers 2015 une population de 200.000 habitants. Le Pays tire son attraction de sa géographie (le littoral et le Golfe du Morbihan), de son climat, du dynamisme de sa population mais aussi de l'amélioration de ses infrastructures (routes à 2X 2 voies, TGV).

Mais, à l'heure où la Communauté Européenne se tourne vers l'Est, le Grand Ouest risque de souffrir de son éloignement non seulement des centres de consommation mais aussi des centres de décision. Aussi, le Conseil de Développement du Pays de Vannes, regroupant 70 membres non élus désignés par le milieu économique, les syndicats, les associations ainsi que quelques personnes qualifiées, a souligné dans la Charte de Développement du Pays, la place importante des grandes infrastructures et parmi celles-ci les liaisons aériennes.

L'aéroport de Nantes Atlantique est actuellement très fréquenté par les habitants du Pays de Vannes, notamment les hommes d'affaires et les autres voyageurs pour toutes destinations autres que Paris. Cet aéroport est, également, le point de départ et d'arrivée des charters de vacanciers. Cette fréquentation ne pourra que se renforcer pour un aéroport international situé à moins d'une heure de l'agglomération principale du Pays (Vannes). C'est la raison pour laquelle, le projet de Notre Dame des Landes particulièrement intéressant pour le développement économique et touristique de notre Région, est inscrit dans la Charte de Développement du Pays de Vannes adoptée par les conseils municipaux des communes du territoire.

Toutefois, cette fréquentation sera d'autant plus importante que les conditions d'accès seront adaptées à l'attente de la clientèle. La réalisation du tronçon de la liaison entre la RN165 Brest-Nantes et la RN137 Nantes-Rennes sera déterminante concernant la desserte routière.

Par contre, la réalisation d'infrastructures de raccordement en ce qui concerne le réseau SNCF n'est pas prévue dans le projet initial et pourtant un aéroport international ne se conçoit pas sans moyen de liaison en site propre. La proposition du Président du Conseil Général de Loire Atlantique d'assurer une desserte SAVENAY-Notre Dame des Landes peut être une réponse dans un premier temps. Encore faut-il arriver rapidement à Savenay.

La modernisation de REDON-SAVENAY concerne non seulement le million d'habitants que compte le Sud Bretagne mais aussi les 500 000 de l'agglomération de RENNES. Il est certainement beaucoup plus économique et d'un impact plus fort en terme d'aménagement du territoire de faire Redon-Savenay qu'une voie entièrement nouvelle entre Nantes et Rennes. Cette modernisation réclamée depuis de nombreuses années par la population de Bretagne Sud permettrait de capter un nombre de voyageurs plus important pour l'aéroport et d'accéder plus rapidement à Nantes, une ville toujours attractive pour les Bretons.