

Sophie JOZAN

Conseillère Régionale

Membre de la commission Infrastructures de transport et déplacements

Nantes, le 12 Novembre 2014

Monsieur le Président,

Vous trouverez ci-dessous la contribution au débat public engagé sur les liaisons nouvelles ouest Bretagne Pays de la Loire que je dépose ce jour au nom du groupe UMP du Conseil Régional des Pays de la Loire.

Alors que les élections régionales sont attendues au cours de l'année 2015, nous croyons utile que l'opposition régionale donne sa position par une contribution dans la forme règlementaire du Débat Public sur ce projet dont la date de mise en service est envisagée autour de 2030. Et dont le coût, sous maîtrise d'ouvrage RFF, est estimé entre 3 et 6 milliards €.

Vous noterez qu'en préalable à notre propos, il nous apparait que l'enquête publique ne peut se dérouler sans que l'Etat soit sorti du statu quo suspensif et ait clairement confirmé la construction de l'aéroport à Notre-Dame-des-Landes.

Veillez agréer, Monsieur le Président, l'assurance de mes sentiments distingués.
Sophie JOZAN

Sophie JOZAN



Monsieur Olivier GUERIN
Président de la Commission Particulière du Débat Public
Liaisons Ferroviaires Bretagne Loire
107 avenue Henri Fréville
CS 10704
35207 Rennes Cedex 2 2

Contribution du groupe UMP au Débat Public sur les liaisons ferroviaires nouvelles Ouest Bretagne-Pays de la Loire

Le Débat Public **sur les liaisons ferroviaires nouvelles Ouest Bretagne-Pays de la Loire** s'est ouvert le 4 septembre 2014 pour se clore le 3 janvier 2015.

Alors que les élections régionales sont attendues au cours de l'année 2015, nous croyons utile que l'opposition régionale donne sa position par une contribution dans la forme règlementaire du Débat Public sur ce projet dont la date de mise en service est envisagée autour de 2030. Et dont le coût, sous maîtrise d'ouvrage RFF, est estimé entre 3 et 6 milliards €.

Trois scénarios sont présentés : deux comportent la création de sections de ligne ferroviaire nouvelle, le dernier repose sur la modernisation de l'existant.

En préalable à notre propos, il nous apparait que l'enquête publique ne peut se dérouler sans que l'Etat soit sorti du statu quo suspensif et ait clairement confirmé la construction de l'aéroport à Notre-Dame-des-Landes. La demande d'inclusion dans le débat public, formulée par EELV, de l'hypothèse de non réalisation de l'aéroport est un déni de la décision publique déjà prise.

1/ l'interaction avec un autre projet de la région des Pays de la Loire: la desserte aéroportuaire du futur aéroport à Notre-Dame-des-Landes en tram-train.

Avec le retard pris par le projet d'aéroport que le projet au débat public de ligne ferroviaire nouvelle desservira, soit en passant soit avec un Y selon les projets, la question de la desserte aéroportuaire en tram-train payée par la région n'est plus d'une actualité immédiate.

Et la baisse durable des financements publics ne rend pas plausible le financement de 2 projets ferroviaires.

Si le tram-train assurerait marginalement la desserte périurbaine nord-ouest de Nantes, sa finalité de desserte ferroviaire est limitée à l'aéroport et ne pourra donc aller vers Rennes. Le temps de parcours gare de Nantes-aéroport sera médiocre. Le bus en site propre, considérablement moins coûteux, prévu dès le démarrage de l'aéroport sera de loin la meilleure solution pour accéder en transport en commun à l'aéroport depuis Nantes.

Aussi, pour nous, il convient de ne pas engager de dépense sur le projet de desserte en tram-train de l'aéroport de Notre-Dame-des-Landes et de conserver l'initiative et les moyens financiers de la région pour accélérer et faciliter la liaison ferroviaire rapide entre Nantes et Rennes via l'aéroport.

2/ l'aménagement du territoire, initiative régionale ne peut s'imaginer sans élan des métropoles

L'ouest ne peut se passer d'une coopération forte entre Nantes et Rennes. Et la circulation rapide entre les deux coeurs de ville (que le projet ferroviaire assurerait en 45 minutes environ) est un levier puissant de cette coopération au service des populations. Et ce d'autant qu'avec la saturation des pénétrantes routières tant de Rennes que de Nantes, le temps de trajet automobile ne cesse de croître. Les prévisions de l'INSEE en matière de démographie soutiennent durablement ces perspectives.

Rendre proche les deux coeurs de villes, c'est contribuer aux coopérations renforcées déjà actées par ces métropoles aux plans universitaire, commercial.

Rappelons par exemple que les budgets de la région des Pays de la Loire et de Nantes Métropole sont de montants très similaires sur la base 2014.

Il conviendra de contractualiser cette perspective y compris avec les 2 métropoles d'autant que l'évolution des compétences aux travers des réformes territoriales accroît leur responsabilité et leur leadership.

Le principe d'une liaison cadencée rapide est un atout pour ces métropoles comme cela l'est déjà démontré entre d'autres villes sur le territoire national.

3/un projet adapté aux perspectives économiques de l'ouest

Le développement économique source de richesses de vie et d'emplois sur nos territoires est dépendant des infrastructures de transport.

Et ceci se mesure à différentes échelles. Si la desserte infra métropolitaine en peut servir de fil directeur à la réflexion sur le projet mis au débat public, il faut avoir en perspective les flux du grand ouest et aussi les flux vers et à partir du grand ouest.

2 axes ferroviaires est-ouest fortement fréquentés marquent Rennes et Nantes. La liaison Nord-Sud en est donc le maillon complémentaire tant pour le trafic TER que TGV.

Mais les perspectives ferroviaires doivent aussi être complémentaires de l'aéroport du grand-ouest qui doit bénéficier d'accès ferroviaires depuis la Bretagne bientôt irriguée en liaisons ferroviaires à grande vitesse avec Rennes comme noeud principal de captage et opportunément Redon pour l'antenne Morbihannaise.

Les entreprises ne peuvent se développer et même survivre dans l'ouest excentré de l'Europe qu'avec la certitude d'accès ferroviaires rapides et pérennes pour les liaisons nationales et aériens au-delà. L'aéroport du grand-ouest est donc une pièce associée à la réflexion ferroviaire.

Le tourisme est une dimension incontournable de l'activité du grand ouest. Et les destinations balnéaires tant pour le tourisme individuel que pour le tourisme d'affaires, les congrès sont à prendre en compte. Y arriver en train, sans rupture de charge depuis Paris est un plus certain qui valorise ces destination. Il en est de même si, depuis l'aéroport du grand ouest, on peut rejoindre ces destinations en montant dans un train au coeur de l'aéroport.

L'aéroport de Notre-Dame-des-Landes doit être l'aéroport du grand-ouest et donc bénéficier d'accès ferroviaires depuis la Bretagne bientôt irriguée en liaisons ferroviaires à grande vitesse avec Rennes comme noeud principal de captage et opportunément Redon pour l'antenne Morbihannaise dont l'accès à Vannes et Quiberon. Et aussi d'accès ferroviaires depuis Nantes permettant de rallier la côte atlantique, la Vendée et l'Anjou.

Nous soutenons prioritairement le projet de liaison Rennes-Nantes la plus rapide entre les deux Métropoles avec une ligne qui passe dans l'aéroport (pas de Y) ou une gare est prévue.

4/ un projet qui doit être accéléré

Reléguer au-delà de 2030 les liaisons ferroviaires nouvelles Ouest Bretagne-Pays de la Loire pose problème tant vis-à-vis du calendrier de l'aéroport du grand ouest que du développement de métropoles de Nantes et Rennes.

Nous proposons, après la phase d'études qui doit s'engager promptement après l'enquête publique, que la liaison rapide Nantes-Rennes soit phasée.

Une première étape correspondrait à la desserte de l'aéroport depuis Nantes par une voie nord-ouest utilisant la sortie ferroviaire ouest de Nantes. Elle concentrerait tant les crédits d'étude que de réalisation sur cette solution en abandonnant le projet de desserte en tram-train de l'aéroport, crise des finances publiques oblige.

La partie au nord de l'aéroport pourrait être réalisée en 2 étapes en amont et en aval de Redon. Puis l'équipement coûteux de signalisation pour atteindre la vitesse TGV en rames ZTER et raccourcir encore plus le temps de liaison pourrait être repoussé à une étape ultérieure.

Pour nous, il n'est pas nécessaire de repousser aux calendes grecques un projet pharaonique, mais de faire preuve de pragmatisme dans le contexte tendu des finances publiques.

Tout d'abord par la confirmation par l'Etat de la réalisation de l'aéroport à Notre Dame des Landes, sans quoi les décideurs publics seraient collectivement responsables de dépenses publiques inutiles;

Puis en mettant en oeuvre au plus près du calendrier un projet simple, lisible, utile pour les villes, pour l'aéroport et donc pour la population du grand ouest et son développement économique, culturel, universitaire.