

Présidents des Conseils de développement
de Nantes métropole, de la CARENE St-Nazaire agglomération,
de la Région d'Angers, du Pays et de l'Agglomération de RennesLes Conseils de
développement

La loi d'orientation pour l'aménagement et le développement durable du territoire (LOADDT) du 25 juin 1999, dite Loi Voynet, a organisé le principe d'un partenariat entre élus, milieux socioprofessionnels et associatifs avec la création d'un Conseil de développement au sein de chaque agglomération. Les Conseils de développement sont librement organisés et composés à l'échelle locale ; ils sont associés à l'élaboration des projets de territoire ainsi qu'à leur mise en œuvre et leur évaluation. Leur souplesse, leur diversité, le bénévolat de leurs membres et leur capacité à se saisir d'un grand nombre de thématiques leur confèrent une place tout à fait particulière dans ce qu'on nomme aujourd'hui la démocratie participative.

Structures de veille, d'alerte et d'anticipation, ils sont aussi des forces de propositions, des espaces de débats ouverts et des lieux de formation et d'information citoyenne.

La Commission nationale du débat public sur le projet d'interconnexion Sud des LGV en Ile-de-France, a décidé la mise en débat du projet, porté par RFF, d'interconnexion Sud des LGV en Ile-de-France .

Un grand nombre de réunions publiques est organisé sur ce projet, dont une seule s'est tenue en dehors de l'Ile-de-France à Nantes le 17 février dernier au CCO. On peut d'ailleurs s'étonner que Nantes ait été le seul lieu retenu pour une réunion publique. D'autres secteurs de l'Ouest auraient volontiers accueilli ce genre de débats et auraient pu les alimenter largement et très utilement.

Cette interconnexion Sud, plus connue il y a quelques années sous l'appellation de "barreau Sud", est un projet particulièrement important pour l'aménagement du territoire à plusieurs titres :

- ▶ dans un contexte économique mondialisé, marqué par une concurrence de plus en plus forte entre les territoires, la qualité du réseau ferroviaire, et pas seulement celui de la grande vitesse, est un élément de première importance,
- ▶ la mobilité des habitants et des activités progresse régulièrement et nécessite, à ce titre, une fiabilité des grandes infrastructures de communication.

Dans ce contexte, les présidents des Conseils de développement de Nantes, St-Nazaire, Rennes et Angers, dont les relations sont habituelles et constantes sur un grand nombre de thématiques, ont souhaité prendre leur part dans ces échanges.

Leur point de vue n'est pas celui d'experts mais, plus simplement, celui de représentants d'assemblées de citoyens, libres et autonomes, dont la mission est d'assurer l'expression de la société civile auprès des élus en charge de la décision publique.

Dans cet esprit, ils livrent ici quelques observations générales avec le regard décalé qui sied à des structures de participation citoyenne désireuses d'apporter aux décideurs un concours constructif exprimant le ressenti de tous ceux qui font vivre les territoires à travers leurs activités mais aussi dans toutes les domaines de leur vie quotidienne.

Suite en page 2



Conseil de développement
de la CARENE Saint-Nazaire agglomération



Conseil de développement
économique et social
du pays et de l'agglomération
de Rennes

Les cahiers d'acteurs sont des contributions portant sur le projet soumis au débat public, écrites et argumentées, rédigées par des personnes morales. Au titre de l'équivalence, la CPDP les diffuse aux mêmes destinataires que les autres supports du débat. Leur contenu n'engage que leurs auteurs.

www.debatpublic-interconnexionsudlgv.org



Les grands enjeux du projet sont bien identifiés :

► **Améliorer les liaisons entre les régions françaises**

À cet égard, les territoires de la façade Atlantique bénéficieront largement de ce projet qui permettra enfin de créer une nouvelle ligne dédiée au TGV reliant la LGV Atlantique aux autres lignes à grande vitesse desservant le Sud-Est, l'Est et le Nord de la France. Chacun connaît la pénibilité des ralentissements actuels au Sud de l'Ile-de-France quand les TGV empruntent le tronçon qui accueille aussi du fret et du trafic régional. En séparant les types de trafic, la qualité du service sera améliorée pour tous et les gares parisiennes seront désengorgées.

► **Renforcer l'intermodalité entre le train et l'avion**, ce qui correspond à un des objectifs du Grenelle de l'environnement, avec la création d'une gare TGV à Orly, connectée à l'aéroport. Le projet permettra aussi de faciliter l'accès de l'aéroport Charles de Gaulle à tous ceux qui arrivent de l'Ouest de la France.

► **Améliorer la desserte de l'Ile-de-France et ses relations avec les autres territoires français**, avec la possibilité d'une autre gare TGV dans le Val-de-Marne ou en Seine-et-Marne.

C'est un projet majeur, même si on ne connaît aujourd'hui ni son financement ni son calendrier, et sa mise en débat public est une occasion pour chacun d'exprimer ses réactions.

À leur niveau, les présidents des Conseils de développement de Nantes, St Nazaire, Rennes et Angers ont souhaité formuler plusieurs observations :

► Ce projet est à l'**évidence** un bon projet. Il met en avant une logique d'aménagement du territoire qui est réconfortante dans une période où l'Etat semble plutôt enclin à mettre les territoires en concurrence plutôt qu'à envisager une répartition harmonieuse des activités et des rôles, au bénéfice de tous. En ce sens, ce projet traduit une vision du développement qui ne se limite pas à concentrer les moyens du développement chez ceux qui disposent déjà des meilleurs atouts.

► Ce projet est d'autant plus facile à soutenir, pour les citoyens des régions de la façade Atlantique que les aménagements, qui ne sont pas minces, vont s'opérer... chez les autres, c'est-à-dire les habitants du Sud de l'Ile-de-France. Il s'agit d'un projet de grande envergure et il n'est pas inutile de rappeler qu'il doit tenir compte des intérêts de ceux qui vivent dans les secteurs concernés par les aménagements. À ce titre, la parole des citoyens et de leurs associations méritent autant d'intérêt que celle des experts.

► Sans entrer dans le détail du projet et des scénarios envisagés, les présidents des Conseils signataires partagent assez largement les positions exprimées par l'association Interconnexion Sud TGV en Ile-de-France, à savoir :

► La nécessité de s'affranchir de la logique de "bout du monde"
C'est une banalité d'affirmer que les régions de la façade Atlantique sont excentrées et que leur position à l'extrémité Ouest de l'Europe peut constituer un handicap.

Nous avons besoin d'accéder rapidement aux marchés européens sous peine d'être marginalisés. Cet accès est une des conditions de la compétitivité économique. Nous devons aussi accueillir les flux de personnes et de marchandises des autres régions et nous connaissons d'ailleurs une croissance démographique importante et continue. À ce titre, ce projet présente donc un intérêt **certain**.

► La nécessité de l'anticipation

■ La desserte de l'Ile-de-France est trop concentrée sur Paris. Ce projet contribuera à l'aménagement de la région Ile-de-France et à faire face aux besoins de développement de ses gares par le développement de la desserte à grande vitesse depuis la province, par la création d'une gare TGV à Orly, voire d'une deuxième gare et par l'amélioration de la qualité de service en séparant les trafics TGV et RER.

■ L'inter-modalité air-fer entre Orly et le réseau TGV représente un potentiel de 2 millions de voyageurs par an à l'horizon 2020 (1 million aujourd'hui). Ce projet permettra donc de développer cette complémentarité train-avion en améliorant l'accès aux aéroports d'Orly et de Roissy depuis l'ensemble des régions françaises.

■ Le trafic TGV province-province pourrait doubler d'ici 2020 et ne pourra être absorbé par les infrastructures actuelles sur la ligne Massy-Valenton (6 millions de voyageurs par an en 2020 contre 3,5 millions aujourd'hui). Ce projet constituera donc une amélioration de la qualité du service pour tous.

► Parmi les trois scénarios mis au débat, la solution souterraine apparaît au premier abord comme celle qui serait la plus respectueuse des conditions de vie des habitants et qui s'approcherait le plus de la conciliation des intérêts de tous.

Cette solution permettrait en outre de prendre en compte l'ensemble des éléments qui fondent la réussite du projet :

- La meilleure intermodalité possible : dans cet esprit, la création d'une gare au plus près des aérogares semble la solution la plus adaptée,
- L'intérêt commun de l'Ile-de-France et des autres régions,
- La meilleure insertion possible dans l'environnement,
- L'amélioration du service aux usagers en termes de régularité, de fiabilité et de fréquence.

Dans cet esprit, les présidents des Conseils de développement signataires souhaitent qu'au terme du débat public en cours une décision favorable à la poursuite des études du projet soit prise et que l'objectif de mise en service de cette infrastructure dans les meilleurs délais soit clairement exprimé.



Philippe Audic
président
du Conseil de développement
de Nantes métropole



René Terrien
président
du Conseil de développement
de la CARENE St-Nazaire agglomération



Louis-Marie Rivière
président
du Conseil de développement
de la Région d'Angers



Robert Jestin
président
du Conseil de développement
du Pays et de l'Agglomération de Rennes

