

INTERCONNEXION SUD DES LIGNES A GRANDE VITESSE EN ILE-DE-FRANCE Résumé de la sixième séance - Nantes, le 17 février 2011

François PERDRIZET, président de la CPDP « Interconnexion Sud » ouvre cette 6ème réunion à Nantes, qui marque la fin de la première moitié de ce débat public. C'est surtout la première session qui se tient en province, l'objectif étant d'associer les provinciaux à un projet qui concerne pour, une bonne part, les déplacements province-province. Il se félicite d'autant plus de la présence d'un public nombreux, qu'il est difficile d'intéresser les gens sur un projet où « *l'impact direct, c'est-à-dire l'impact, notamment en matière d'environnement, n'est pas forcément chez eux* ».

François PERDRIZET explique que le choix de Nantes repose sur sa position stratégique sur la façade atlantique et le fait que la ville incarne les difficultés de se « *connecter au reste des régions de province, voire à l'étranger* ». D'autre part, elle est le siège de l'Association de l'Interconnexion Sud, un « *partenaire* » fortement impliqué dans le projet. Il indique enfin que si cette réunion est une réussite, elle pourrait être suivie d'autres sessions en province.

Jean-François RETIERE, vice-président de Nantes Métropole, ouvre la séance en remerciant la Commission d'avoir fait le choix de Nantes pour cette première session en dehors de l'Île-de-France. Il attribue la largeur de l'audience au fait que « *ce sujet mobilise* » parce qu'il touche à la question de l'attractivité de la métropole nantaise et du Grand Ouest et il se félicite de ce « *grand dialogue national* » entre les « *Franciliens* » et les « *gens des régions* ».

La réunion est animée par Camille SAÏSSET, membre de la CPDP.

PROJET ET AMENAGEMENT DU TERRITOIRE

Une mobilisation forte et de longue date

Le projet Interconnexion Sud recueille à Nantes un soutien particulièrement fort et argumenté. Les intervenants rappellent que les acteurs du Pays de Loire sont mobilisés depuis des années autour de ce projet, notamment l'Association Interconnexion Sud.

Le Conseil économique, social et environnemental régional Pays de Loire, , explique que l'interconnexion des TGV au réseau LGV européen suscite de « *fortes attentes des populations de l'Ouest* » et répond à une logique d'aménagement du territoire qui concerne les 15 millions d'habitants des 6 régions de l'Ouest de la France. Le projet doit être considéré comme une « *priorité nationale* ». Les acteurs nantais s'expriment pour défendre le projet, non seulement pour les bénéfices qu'il apporte à leur territoire mais ils s'accordent pour le replacer dans une perspective d'aménagement du territoire nationale, voire internationale. Pour Jean-François RETIERE, « *on a la chance d'avoir un débat d'aménagement du territoire intéressant avec la convergence des intérêts des régions et de l'Île-de-France, c'est assez rare dans notre pays pour mériter de le souligner* ».

Le vice-président en charge des Transports du Conseil régional Pays de la Loire, note que, pour qu'il aboutisse le plus tôt possible, ce projet qui *présente une double vocation : l'une, qui est d'aménagement du territoire, et l'autre qui est celle de l'accessibilité, et notamment de l'accessibilité de la province à ces lieux d'échanges* doit pouvoir « concilier les besoins de la province et les besoins de l'Ile-de-France ». Pour la FNAUT, « *l'Interconnexion Sud LGV n'est pas isolée du reste du réseau mais nécessite bien une vision globale de la problématique ferroviaire nationale, puisqu'il y a interdépendance entre les différents types de trafic* ». Pour l'Association Interconnexion Sud, « *la mobilité et l'accessibilité de l'Ouest se ne jouent pas seulement sur notre territoire, c'est important à retenir, mais aussi à une échelle nationale et internationale* ».

La nécessité de faire évoluer la ligne actuelle

Le directeur France Europe de la SNCF explique les limites du système actuel. D'une part les gares parisiennes, saturées, doivent supporter les transits de voyageurs et marchandises sur des réseaux déjà surchargés par les mobilités internes en Ile-de-France. D'autre part, « *la desserte de l'Ile-de-France par le TGV est assez mauvaise* » puisqu'il y a « *12 millions d'habitants en Ile-de-France, il y en a 10 qui n'habitent pas Paris, il y en a 10 qui étaient obligés d'aller dans les gares de Paris* », sans compter les transits des trajets province-province par la capitale. Il défend, au prix de calculs (voir le chapitre Economie du projet) le projet Interconnexion Sud.

L'Interconnexion Sud : un levier de développement de la façade atlantique

Un objectif unanime : intégrer l'Ouest dans la dynamique nationale et européenne

Les intervenants s'accordent pour voir dans le projet un levier de développement et de désenclavement de la région Ouest. L'AIS : « *L'ouest de la France est à ce moment-là l'angle choisi, soit la porte d'entrée en Europe soit son cul-de-sac* ». Il est donc nécessaire de disposer d'infrastructures lui permettant de compenser son éloignement géographique et de se connecter aux principaux réseaux.

La croissance démographique de la région est soulignée à plusieurs reprises et les intervenants insistent sur le développement à venir des déplacements de province à province, la croissance des mobilités professionnelles et de loisir. Les prévisions à l'horizon 2020 des déplacements de province à province présentent une augmentation de 8 % par an contre 4 % pour les déplacements de province à Paris. Rédacteur d'une étude rendue en novembre 2010 au Président du Conseil régional des Pays de la Loire, le CESER explique que la réalisation du projet est « *prioritaire* » et que « *l'absence d'interconnexion de la LGV Atlantique sur le réseau européen pénalise gravement le développement des régions de l'ouest de la France et l'avenir de leurs 15 millions d'habitants. Le barreau sud de l'Ile-de-France constitue aujourd'hui la porte de sortie des Pays de la Loire vers Paris et l'Europe* ».

Le Président de Ouest Logistique, qui rassemble l'ensemble des chambres de commerce bretonnes et ligériennes et le Club des Trente (250 000 salariés) considère l'Interconnexion Sud comme un des « *projets stratégiques majeurs pour désenclaver notre région, enfin nos régions* ». Il appelle la salle à s'interroger sur « *un scénario catastrophe* » : qu'est-ce qui se passe dans 20-30 ans si nous ne faisons pas l'Interconnexion Sud ? RFF réplique que « *le scénario catastrophe, en fait sur Massy-Valenton, c'est concrètement aujourd'hui en pire, voilà ! C'est-à-dire que si on ne fait pas la ligne dédiée, on aura deux fois plus de RER qu'aujourd'hui, 75 aujourd'hui, 150 en 2020, on aura deux fois plus de TGV. Or déjà qu'avec des chiffres divisés par deux, cela ne se mélange pas très bien, alors, imaginez en doublant les trafics des deux côtés* ». L'association CELFI

IDF, lui emboite le pas et avance que, tant qu'il n'y a pas d'Interconnexion Sud, Massy-Valenton reste la clé de voûte du trafic national, voire même des LGV européennes. Le vice-président de Rennes Métropole s'associe à Nantes métropole pour défendre ce projet qui leur « *tient à cœur* » et où se joue rien moins que l'avenir des métropoles de l'Ouest.

Intégrer la révolution de la Grande Vitesse

RFF apporte des perspectives sur la « *véritable révolution de la grande vitesse dans l'ouest* » qui se prépare et qui se conçoit en plusieurs temps.

D'ici 2017, le potentiel du réseau à grande vitesse circulant dans l'ouest passera de 300 à 768 kilomètres de lignes grâce notamment à deux lignes nouvelles :

- la ligne à grande vitesse Bretagne-Pays de la Loire
- la ligne à grande vitesse Sud Europe Atlantique

A plus long terme, dans le cadre de la première phase du Grenelle, on passerait à 1 350 kilomètres environ de lignes à grande vitesse avec les projets en direction sud de Bordeaux et puis la ramification en direction de Limoges.

L'autre phase du Grenelle projette de développer d'autres projets complémentaires, notamment sur notre zone d'attraction : en Bretagne, avec les prolongements sur Rennes-Brest et Rennes-Quimper ; plus près de Nantes avec la liaison Nantes-Rennes et le barreau est-ouest, l'un faisant partie de l'autre ; et puis, plus au sud, un contournement ferroviaire de Bordeaux, un prolongement en direction du Béarn, un prolongement également en direction de Narbonne qui est une sorte d'autre interconnexion vers le Sud. Ce développement de la grande vitesse à l'Ouest ne déploiera pleinement son potentiel que s'il est connecté de façon satisfaisante à l'Ile-de-France, d'où l'intérêt stratégique du projet d'Interconnexion Sud.

Nantes métropole se réjouit de « *l'inscription de l'interconnexion ferroviaire Rennes-Nantes, premier maillon du barreau est-ouest avec une transversale qui permettra de relier l'Ouest de la France à Lyon et Bordeaux, mais également de la réalisation avant 2020 de l'Interconnexion Sud-Ile-de-France, nouvelle ligne contournant Paris à grande vitesse et qui facilite l'accès de l'espace Loire-Bretagne aux réseaux nationaux et européens* ».

Le Conseil régional Pays de Loire insiste également sur l'importance de cette liaison et note au passage que « *quand les collectivités mettent autant d'argent sur des LGV qui, habituellement étaient de la compétence de l'Etat et de RFF, ce n'est pas pour qu'elles ne soient pas directement reliées entre elles* ».

L'intermodalité air-fer

Les intervenants se félicitent de la création d'une gare TGV à Orly. Nantes métropole souligne que « *l'accès à l'aéroport d'Orly intéresse les citoyens de l'Ouest, puisque nous savons que le nombre de mouvements à Orly est plafonné, mais qu'il assure des destinations qui ne seraient pas proposées par les aéroports de province et notamment l'outre-mer* ». RFF précise qu'Orly est amené, avec le développement du réseau à grande vitesse, à voir son trafic domestique se réduire et à se concentrer sur la moyenne et longue distance et c'est ce qui rend l'intermodalité entre le train et l'avion intéressante. Cela permettra à des voyageurs provinciaux de rejoindre l'aéroport en TGV en un trajet puis de faire un second trajet en moyenne ou longue distance, en avion.

Améliorer l'accessibilité et le service

Gain de temps versus accessibilité

Les intervenants ont conscience que ce projet ne permettra pas de véritables gains de temps sur les trajets pour les voyageurs. En effet, le temps gagné par le TGV en circulant plus vite sur sa ligne dédiée, sera compensé parce qu'il fera davantage d'arrêts en gare. Comme l'exprime la Région des Pays de la Loire, « *des gains de temps de parcours variant de 6 à 8 minutes sur des parcours de plus de 3 et 4 heures, ne doivent pas être l'élément premier à prendre en compte, même si cela n'est pas négligeable* ».

En revanche, <http://www.forum-dansomanie.net/forum/viewtopic.php?t=5196&sid=41b2b258a35a3b30bd0d076225d45f13> RFF indique que les voyageurs gagneront du temps sur leur trajet de porte à porte grâce aux nouvelles gares franciliennes, qui rendront la grande vitesse accessible à davantage de populations. Aujourd'hui, pour aller de Nantes à Orly, il faut aller à la gare Montparnasse, puis à Orly soit en taxi, soit en transport en commun. Demain, on fera un Nantes-Orly en TGV.

Fiabilité accrue

Nantes métropole annonce « *prendre acte que les gains de temps sont faibles, voire négatifs mais que, par contre, et c'est cela qu'on peut espérer, c'est une meilleure robustesse des liaisons* ». En effet, la mixité des flux et les ruptures de charge sur la ligne actuelle pèsent sur la fiabilité et la régularité des trajets. Selon lui, les usagers des TGV intersecteurs sont « *victimes de retards chroniques* » et cette situation est non seulement « *exaspérante pour les usagers* » mais elle « *décrédibilise* » le transport ferroviaire. Le CESER dénonce « *un retard moyen de 14 à 30 minutes* » sur la ligne de Orly à Massy. Il note que des travaux sur la ligne Massy-Valenton sont programmés mais, même modernisée, la ligne ne pourra pas absorber l'augmentation prévisible du trafic. Il espère une meilleure garantie des horaires et des services de TGV supplémentaires : « *c'est vraiment là que se situe le gain* ».

Des voix discordantes

Contre le tropisme parisien

Des voix discordantes s'élèvent pour questionner le projet. Parmi celles-ci, on trouve la FNAUT locale qui, tout en soutenant le dossier, dénonce une « *France ferroviaire défigurée, quand pour rejoindre Lyon à partir de Nantes il faut remonter en Ile-de-France pour redescendre ensuite plein Sud, en ignorant superbement tout le centre de la France et ses multiples ramifications* ». Il défend la création de liaisons Ouest vers le Sud et l'Est. Pour lui, il y a « *urgence à réaliser au plus vite cet axe Nantes-Dijon-Lyon, assorti de la grande rocade du bassin parisien... permettant aux trains de cesser de transiter par l'Ile-de-France quand ils n'ont rien à y faire* ». Le délégué régional ALTRO lui emboîte le pas et dénonce « *un schéma du XIXe, incohérent aujourd'hui, compte tenu des énormes changements dans les flux d'échanges économiques européens et mondiaux* » et défend « *un développement du transport ferroviaire fret et voyageurs, qui s'affranchit du tropisme parisien* ». Il questionne l'intérêt véritable du projet pour l'Ouest. Ce projet lui rappelle « *les Shadoks dans cette course aux infrastructures de la Région parisienne, avec toujours un temps de retard* » et il est, à ses yeux, conçu en premier lieu pour traiter des problèmes d'encombrement de la région parisienne. Au vu des coûts représentés, il s'insurge que ne soit pas davantage pris en compte l'intérêt de la province.

Certains participants alertent sur l'influence de la grande vitesse vers la capitale qui pousse les sièges des entreprises à déménager en région parisienne, concentrant ainsi trop fortement la population des cadres et créant des déséquilibres territoriaux.

RFF rappelle qu'il est indispensable de faire passer les TGV intersecteurs par l'Ile-de-France <http://www.forum-dansomanie.net/forum/viewtopic.php?t=5196&sid=41b2b258a35a3b30bd0d076225d45f13> car 40 % de la clientèle des TGV intersecteurs, est de la clientèle province-Ile-de-France, Ile-de-France-province. « *Par exemple, sur un Nantes-Lille, dans le Nantes-Lille, vous avez 40 % des gens qui sont intéressés par du Nantes-Ile-de-France (Massy, Marne-la-Vallée ou Roissy), et aussi intéressés par de l'Ile-de-France-Lille. C'est-à-dire qu'en fait, les TGV intersecteurs se chargent, se déchargent, ... et prennent leur clientèle en Ile-de-France. Si vous les enlevez d'Ile-de-France, vous les privez de 40 % de leur chiffre d'affaires. Donc, en gros, cela veut dire qu'ils sont beaucoup moins rentables et finalement, il y en aura beaucoup moins. Donc, enlevez les TGV intersecteurs d'Ile-de-France, parce qu'ils n'ont rien à y faire, et ils n'existeront plus. Puisque c'est parce qu'ils s'arrêtent dans les gares franciliennes qu'ils se rentabilisent et donc, qu'ils existent et qu'ils se développent.* »

La SNCF reconnaît que « *malgré les efforts que nous avons faits, et malgré l'interconnexion à l'Est de Paris, les transversales n'étaient pas bonnes, et il faut donc continuer ce travail sur les transversales* ».

Impact du projet sur le fret

Maurice JEANNEAU s'interroge aussi sur la question du Fret, qui n'est pas à ses yeux véritablement résolue dans le dossier. La FNAUT partage ses interrogations et lance : « *que se serait-il passé si, comme le souhaitait un ancien ministre de transport, le trafic fret avait doublé en 10 ans entre 2002 et 2012 ?* » RFF rappelle que le projet vise à découpler les trafics TGV, Fret et RER et qu'il « *constitue un vrai plus aussi pour le fret ferroviaire* ».

Certaines questions concernant l'aménagement du territoire national sont soulevées lors de la réunion et la CPDP propose l'intervention prochaine d'un expert pour les traiter, peut-être en sollicitant la compétence de la DATAR.

ECONOMIE ET TECHNIQUE DU PROJET

Prévisions de trafic

La question des prévisions de trafic fut soulevée à maintes reprises et la CPDP envisage un atelier technique pour la traiter.

Évolution du trafic des TGV intersecteurs

En réponse à une question sur l'évolution du trafic en gare de Nantes, RFF répond qu'il passera de 10 à 19 trains par jours en 2020 et explique pourquoi il est prévu un doublement de trafic sur les intersecteurs en 10 ans avec l'Interconnexion Sud, soit une croissance annuelle de 8 % :

- la mobilité interrégionale s'accroît sous l'effet du développement des régions,
- le développement du réseau TGV national dynamise les trafics sur tout le territoire, (Par exemple, entre 2006 et 2008 sur la ligne Massy-Valenton, le trafic a bondi de 40% car la LGV Est a été livrée en 2007 et cela a boosté le trafic intersecteurs sur la façade atlantique.)
- l'effet du succès grandissant des gares TGV franciliennes, qui remplissent de plus en plus les trains.

L'estimation du trafic intersecteurs

La SNCF note que les gares parisiennes sont saturées et donne un éclairage sur son estimation du trafic intersecteurs.

Partant d'une hypothèse où tout le trafic passerait par Paris, il estime à 20 millions le trafic intersecteurs, partant des 8 millions de voyageurs prenant le TGV à partir d'une gare francilienne et des 6 millions de voyageurs voyageant de province à province, qui comptent pour deux car ils doivent automatiquement passer par Paris. D'où l'intérêt de ce « *système de transversale architecturée sur des gares autour de Paris qui désature les gares de Paris* ».

Dans l'hypothèse inverse d'une rocade d'intersecteurs, il démontre que la province est gagnante puisque « *le trafic province-province, c'est 6 millions de voyageurs, mais nous faisons des trains pour 10 millions de voyageurs* » (6 millions + la moitié des 8 millions de voyageurs en IDF qui comptent pour moitié sur la longueur du parcours du train intersecteur). « *Nous pouvons offrir à la province une fréquence très forte grâce au marché de l'Île-de-France qui pénètre dans les trains province-province* ».

Tous les trains doivent s'arrêter dans toutes les gares ?

Pour RFF, cette question sera précisée dans les études futures, notamment en liaison avec les entreprises ferroviaires, en particulier la SNCF. RFF indique toutefois avoir bâti ses hypothèses de travail sur le principe que les TGV s'arrêteraient dans toutes les gares : Massy, Orly et le cas échéant dans la seconde gare, soit Villeneuve-Saint-Georges soit Lieusaint. RFF a néanmoins étudié aussi d'autres scénarios, dans lesquels les trains ne s'arrêtaient pas dans toutes les gares et ils s'avèrent moins satisfaisants en termes de rentabilité puisque le trafic capté dans les gares TGV franciliennes n'est pas optimal et le report de trafic est moins important.

Différences entre les scénarios

Des questions restent en suspens : les gains de trafics des différents scénarios permettront-ils de créer le même nombre de trains ? Peut-on estimer si les écarts de coûts entre les scénarios sont justifiés, en rapport avec les dessertes qui pourront être créées ? Quel est l'impact du report de trafic sur les gares parisiennes vers les TGV qui circuleront sur l'Interconnexion ?

IMPACTS ENVIRONNEMENTAUX

Les nuisances au niveau d'Antony

Le CELFI exprime les préoccupations des riverains d'Antony, « *le village gaulois qui s'oppose à l'actuelle définition de la solution sur l'interconnexion* ». Ils ne sont pas opposés à l'interconnexion, « *c'est un très beau projet, nous le soutenons à 100 %* », mais il doit être traité à des conditions qui permettent aux riverains de supporter les nuisances et pour cela, il faut y mettre également « *des moyens* ».

La SNCF indique que, concernant le projet Interconnexion Sud, il est « *encore très tôt pour juger des nuisances parce que nous sommes très éloignés des tracés finaux* » et il indique que des études d'impact seront menées ultérieurement. La question des nuisances existe également sur le projet d'aménagement de la ligne actuelle Massy-

Valenton. Des solutions ont été proposées pour l'est et l'ouest de la ligne. A l'est, il y a eu tout un travail d'acceptation avec les riverains sur la question des protections à apporter. C'est tout un travail qui, lui, a porté ses fruits parce que les travaux vont pouvoir débuter cette année. En revanche, à l'ouest, le travail se poursuit et devrait conduire à une concertation en octobre. En tout cas, RFF souhaite poursuivre tout ce travail de collaboration.

Quid d'une ligne suspendue ?

RFF note, en réponse à une suggestion de la salle, qu'il n'est pas envisageable de construire une ligne suspendue ou un viaduc pour ce projet. En effet, il y a trop de contraintes de densité de population, la traversée de la Seine ou des espaces protégés pour l'envisager.

Une réunion de débat public sera dédiée à la question des nuisances.

FAISABILITE ET FINANCEMENT

Calendrier

RFF répond à une inquiétude quant à l'échéance du projet d'Interconnexion Sud en notant que le calendrier annoncé est « relativement incompressible et si tout va bien avec les financements ». Ce calendrier dépend du montage financier d'une part, mais également des études de 5 à 6 ans car c'est un projet « complexe », puis des travaux et notamment du rythme des tunneliers de « 3 kilomètres par an », soit quatre à cinq années. Le résultat, c'est « l'échéance de 2020-2025 pour la réalisation de l'infrastructure ».

Pour le Conseil économique, social, environnemental des Pays de la Loire, le projet d'Interconnexion Sud étant une priorité nationale, les études nécessaires pour la réalisation du dossier d'enquête publique doivent être engagées pour qu'une déclaration d'utilité publique soit effective dès 2012. Il souhaite qu'au terme de la consultation 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 en 2020 soit clairement exprimé. Il faut une déclaration d'utilité publique dès 2012.

Financement

Pour la première fois la question du financement a été aussi largement et précisément traitée en réunion publique, mettant en évidence son influence sur l'avancée du projet éventuellement, et sur la transparence de ce débat. Il n'y a pas de tabou ».

Parmi ces interventions,

RFF indique qu'à ce stade du projet, il n'est pas anormal de ne pas avoir de plan de financement bouclé. Lors du débat public, on ne sait pas encore quel scénario sera décidé, quel coût cela va représenter, et le débat public est justement là pour révéler les préférences des différents acteurs, et voir ceux qui seraient intéressés à participer au financement de l'infrastructure.

La part de financement de RFF est encadrée par le décret du 5 mai 97, qui stipule que l'engagement de RFF est lié aux péages encaissés sur la durée d'amortissement du projet.

A ce stade, il est toutefois possible de réfléchir à des « financeurs potentiels » dans le cadre d'un co-financement. Il s'agit d'acteurs qui auraient intérêt à voir l'infrastructure se réaliser et à qui il serait légitime de poser la question.

Aux côtés de RFF et de l'Etat, qui a inscrit ce projet dans le Grenelle de l'environnement et dans l'avant-projet du Schéma national des infrastructures de transport, RFF cite les trois grands acteurs qui seraient susceptibles d'être concernés :

- les acteurs franciliens, par la création de nouvelles gares, l'amélioration des transports en commun locaux, comme le RER.
- le monde aérien, notamment Aéroports de Paris, qui grâce à cette infrastructure, aura la possibilité de faire muter son aéroport, de l'internationaliser, et d'en retirer une valorisation foncière, via le développement de la zone Cœur d'Orly.
- les régions de province qui ont également intérêt à voir cette infrastructure se réaliser.

La FNAUT Pays de la Loire s'interroge sur le coût de l'investissement, quelle que soit la variante qui sera retenue. De même, de quelle manière va s'effectuer la répartition du financement d'un tel investissement entre les différents partenaires ? A quelle répercussion, enfin, faut-il s'attendre sur le prix des billets pour le voyageur ?

Pour le CELFI, qui représente des riverains préoccupés par les nuisances, « *le financement, c'est un sujet majeur, il faut dès à présent s'y atteler* » et il propose de réunir les associations et les collectivités territoriales, conseil général, conseil régional, société anonyme ADP, pour mettre en place les fonds, voire même impliquer l'Europe puisqu'un jour, l'Espagne, l'Italie, l'Allemagne seront branchées aux LGV européennes. La SNCF trouve son idée d'entamer tout un travail de réflexion avec les parties prenantes et les associations « *tout à fait intéressante* ». Il rajoute que « *le débat public est l'occasion de lancer la question et c'est vrai que les choix qui pourraient être faits dans le futur devront l'être au regard des questions de coût et, donc, de financement* ».

Pour la Région Pays de Loire, il est nécessaire de pouvoir estimer si les écarts de coûts entre les scénarios sont justifiés, en rapport avec les dessertes qui pourront être créées, et de même, évidemment, d'intégrer très fortement la robustesse des différents scénarios. Il note que, « *même si la question des financements n'est pas aujourd'hui au cœur des débats, elle ne peut pour autant être ignorée, car elle se posera évidemment rapidement ... et donc, ce n'est pas neutre* ». Il considère que doit être amené au débat, non seulement le coût de l'infrastructure, mais également le niveau des mises à contribution des collectivités. Il indique que, selon les dispositions de l'article 4 du décret cité auparavant, le niveau ne sera pas le même selon la rentabilité de la ligne et les sillons que récupérera RFF, le financement par l'intermédiaire des sillons.

Le financement, c'est enfin l'exigence d'une rapidité dans la réalisation, donc il faut choisir des scénarios faisables et puis rassembler rapidement les financements pour que cela avance.

En conclusion, la Commission se félicite d'un débat particulièrement riche et considère le « test nantais » réussi sur le fond et sur la forme. Rendez-vous est donné à la reprise du débat après les élections cantonales le 4 avril 2011.

