

Propositions pour un « contrat d'avenir » Pays de la Loire - Etat Volet mobilités et énergie

■ Session du 20/03/2018

■ Contribution présentée par M. Yvic KERGROAC'H et M. Patrice POLLONO au nom de la Commission 4 « Infrastructures – Déplacements – Télécommunications – Energie »

Entendues les interventions de Mme Fabienne LABRETTE-MENAGER (USH), MM. Philippe ROCHETEAU (CGT-FO), Didier HUDE (FSU), Mmes Marie-Laure HERMOUET (CGT), Géraldine BÉALU (CCIR), Laurence BESSONNEAU (chambres des métiers),

Entendue l'intervention de M. Roch BRANCOUR, Vice-Président du Conseil régional et Président de la Commission « Transports, mobilité, infrastructures »,

97 votants. Adopté par 94 voix pour, 3 abstentions, 0 contre.

TABLE DES MATIERES

1. Vers un « projet stratégique pour les mobilités du Grand Ouest » et un « Contrat d’avenir pour les Pays de la Loire »	3
2. Des projets à soutenir dans le cadre de la négociation du contrat d’avenir avec l’Etat.....	4
2.1. La première priorité : adapter l’aéroport de Nantes-Atlantique à l’évolution du trafic, renforcer sa desserte, limiter ses nuisances sonores.....	4
2.2. Des projets d’infrastructures pour l’ensemble des territoires ligériens.....	6
Accélérer le désenclavement numérique.....	6
Accélérer les aménagements routiers indispensables	7
Accélérer les aménagements ferroviaires indispensables	10
Relancer la dynamique portuaire	14
2.3. Conforter la politique énergétique de la Région.....	14
Garantir la pérennité du site et soutenir la reconversion de la centrale de Cordemais.....	14
Soutenir les projets en matière d’énergie renouvelable	14
Soutenir les ambitions de la Région des Pays de la Loire en tant que première région de France en matière de motorisations alternatives.....	15
3. Thématiques prioritaires identifiées par le CESER des Pays de la Loire .	16
Principales sources consultées	16

1. Vers un « projet stratégique pour les mobilités du Grand Ouest » et un « Contrat d'avenir pour les Pays de la Loire »

Cette contribution porte sur le volet « infrastructures » du projet de « Contrat d'Avenir » envisagé entre la Région des Pays de la Loire et l'Etat.

Le contexte : le 17 janvier dernier, le Premier Ministre a annoncé l'abandon du projet de transfert de l'aéroport du Grand Ouest vers le site de Notre Dame des Landes.

Dans les avis qu'il avait émis lors de ses précédentes mandatures, le CESER avait majoritairement soutenu ce transfert. Aujourd'hui, il prend acte de cette décision.

Ce transfert était porté par une large majorité des élus des Pays de la Loire, considérant qu'il constituait un des axes majeurs destinés à favoriser l'attractivité et le développement économique du Grand Ouest, bien au-delà de la seule aire métropolitaine nantaise.

Suite à l'abandon de ce projet structurant pour les politiques régionales, la Présidente de la Région des Pays de la Loire et le Président de la Région Bretagne ont souhaité la mise en place d'une nouvelle contractualisation avec l'Etat.

Cette demande a été acceptée par le Premier Ministre, qui a confirmé dans un communiqué de presse du 22 février que des travaux seront menés entre l'Etat et les deux Régions, sur la base des propositions qu'elles auront formulées (projet de « Contrat d'avenir » en Pays de la Loire et de « Pacte d'accessibilité » en Bretagne).

Ils auront pour objet de faire émerger à court terme des orientations concrètes, en particulier en matière de mobilités, de transition écologique et numérique des territoires ainsi que dans le domaine de l'économie de la connaissance. Il a été annoncé que les premières décisions du gouvernement seraient annoncées avant l'été.

Sur le volet « mobilités », une mission d'appui vient d'être lancée par Madame Elisabeth BORNE, ministre chargée des Transports, afin d'accompagner les collectivités territoriales dans l'élaboration d'un « projet stratégique pour les mobilités du Grand Ouest ». La mission devra notamment revoir les orientations du rapport du Conseil d'Orientation des Infrastructures (rapport Duron), à l'aune des engagements pris par le Gouvernement suite à l'abandon du projet d'aéroport de Notre-Dames-Des-Landes.

Le Ceser des Pays de la Loire prend acte de ces décisions. Il considère en effet que l'abandon du projet d'aéroport renforce la nécessité de mettre en œuvre rapidement un certain nombre projets d'infrastructures, depuis longtemps « en souffrance », et qu'il a soutenus depuis plusieurs années, notamment dans sa contribution de novembre 2016 sur le volet mobilités et infrastructures du SRADDET.

L'abandon du projet de transfert de l'aéroport du Grand Ouest fait naître également d'autres besoins en matière d'infrastructures dont le CESER souhaite la réalisation rapide.

Le Premier ministre a d'ailleurs affirmé le 1er janvier 2018 que "le Grand Ouest a besoin de solutions pour croître. Pour se développer, il a besoin de se connecter avec le reste de la France et l'Europe".

2. Des projets à soutenir dans le cadre de la négociation du contrat d'avenir avec l'Etat

2.1. La première priorité : adapter l'aéroport de Nantes-Atlantique à l'évolution du trafic, renforcer sa desserte, limiter ses nuisances sonores



Il est nécessaire et urgent de rénover l'aéroport Nantes Atlantique, où certains investissements avaient été gelés ou réduits au minimum dans la perspective du transfert.

Les travaux à engager d'urgence concernent :

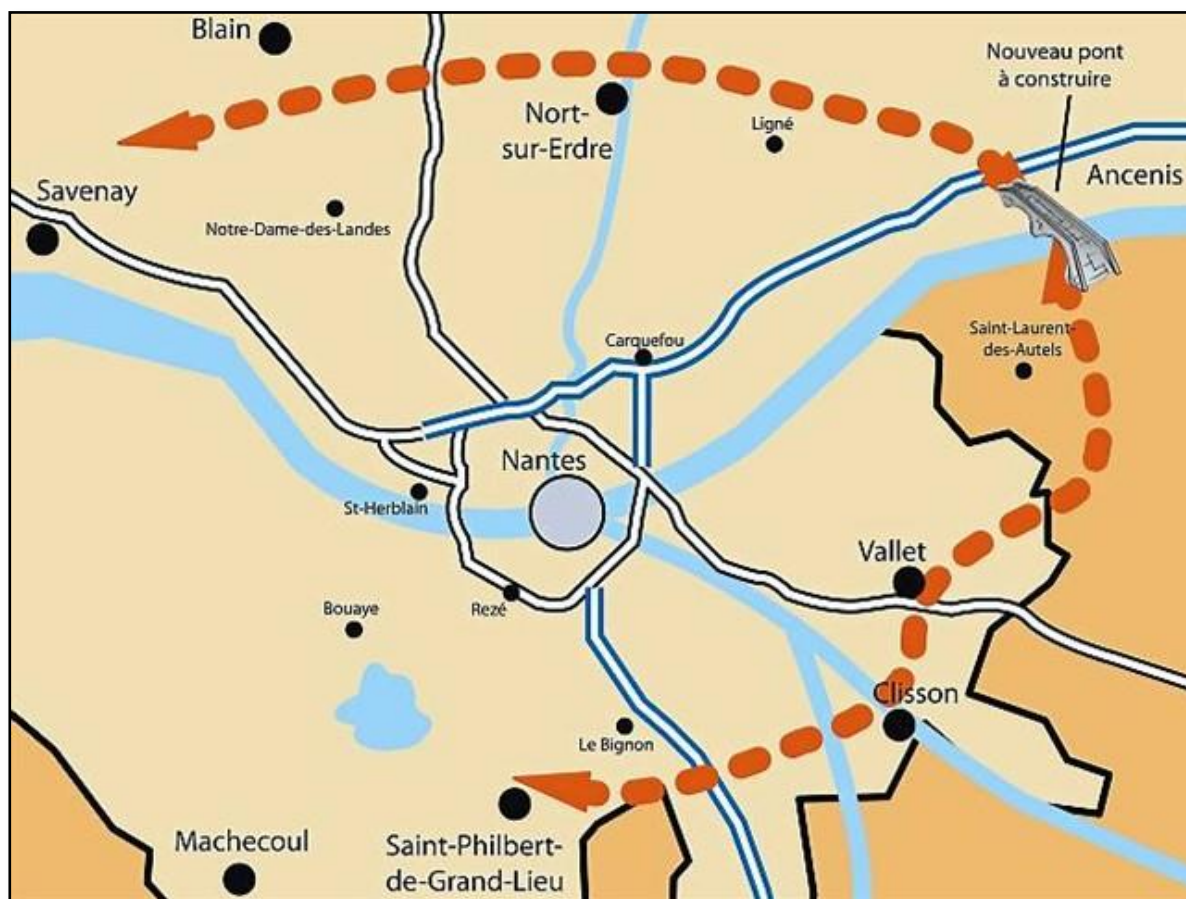
- La piste : Il est nécessaire, pour des raisons de sécurité, d'engager rapidement les travaux d'aplanissement de la piste. A plus long terme, du fait des procédures légales, il paraît également nécessaire d'allonger la piste existante, afin de décaler le seuil de piste pour les atterrissages et de limiter les nuisances sonores pour les riverains en complément des mesures de plan d'exposition au bruit. Même s'ils sont plus coûteux, des travaux de nuit seraient à privilégier pour réduire au maximum la durée de fermeture de l'aéroport (9 semaines environ).
- Le dimensionnement de l'aérogare et des aires de stationnement pour les avions : l'aérogare actuelle, vieillissante et dont les capacités d'accueil sont aujourd'hui insuffisantes, nécessite d'être mise à niveau pour accueillir correctement les passagers. On pourrait également être amené à réaliser une seconde aérogare. Les aires de stationnement pour les avions pourraient être rapidement saturées, aussi l'extension de ces aires doit être étudiée.
- L'accès au site de l'aéroport en transport en communs qui doit être amélioré, sachant que deux options sont envisageables :
 - La réhabilitation de la portion de voie SNCF Nantes-Pornic permettant la desserte de l'aéroport actuel. Cette réhabilitation pourrait sans doute être réalisée rapidement, la plateforme de l'infrastructure existant déjà.
 - La prolongation de la ligne 3 du tramway nantais jusqu'à l'aéroport : elle mettrait ce dernier à 25 minutes environ de la gare de Nantes. Cette ligne pourrait être également utilisée par les salariés qui travaillent sur l'aéroport ou à proximité. Le coût de réalisation et d'exploitation de la ligne doit cependant être mis en perspective avec la fréquentation attendue.
- Les procédures administratives autorisant l'engagement de certains de ces travaux devront être rapides pour faire face à la croissance prévue du trafic, permettre d'accueillir de nouvelles lignes, et assurer un service de qualité satisfaisante aux voyageurs.
- Les parkings automobiles : les parkings automobiles sont d'ores et déjà régulièrement saturés et doivent voir leur capacité augmenter : des parkings en silo, plus économes en matière d'espace, devraient être privilégiés.

Accélérer les aménagements routiers indispensables

Mettre en œuvre la réalisation du grand contournement de la métropole nantaise

Concernant le grand contournement de Nantes, le CESER écrivait dans son étude sur les déplacements routiers que « ce projet ne doit pas être considéré comme tributaire de la réalisation ou non d'un aéroport à Notre Dame des Landes ». En effet, dessinant une sorte de « grand itinéraire » départemental au nord et au sud de Nantes, ces liaisons contribueront au rééquilibrage du territoire autour de pôles secondaires et non seulement de grands axes convergeant tous vers l'agglomération nantaise.

A noter qu'il s'agit d'adapter le dimensionnement des axes routiers aux besoins du trafic, ce qui n'implique pas nécessairement la réalisation de 2X2 voies, a fortiori après l'abandon du transfert de l'aéroport.



Les deux liaisons (en rouge) doivent relier entre eux les pôles urbains secondaires du département : Ancenis, Nort-sur-Erdre, Blain et par extension Savenay au nord ; Vallet, Clisson, Saint-Philbert-de Grand-Lieu et par extension Machecoul au sud.

© Infographie CG 44

Mettre en œuvre un nouveau franchissement de Loire en aval du pont de Cheviré



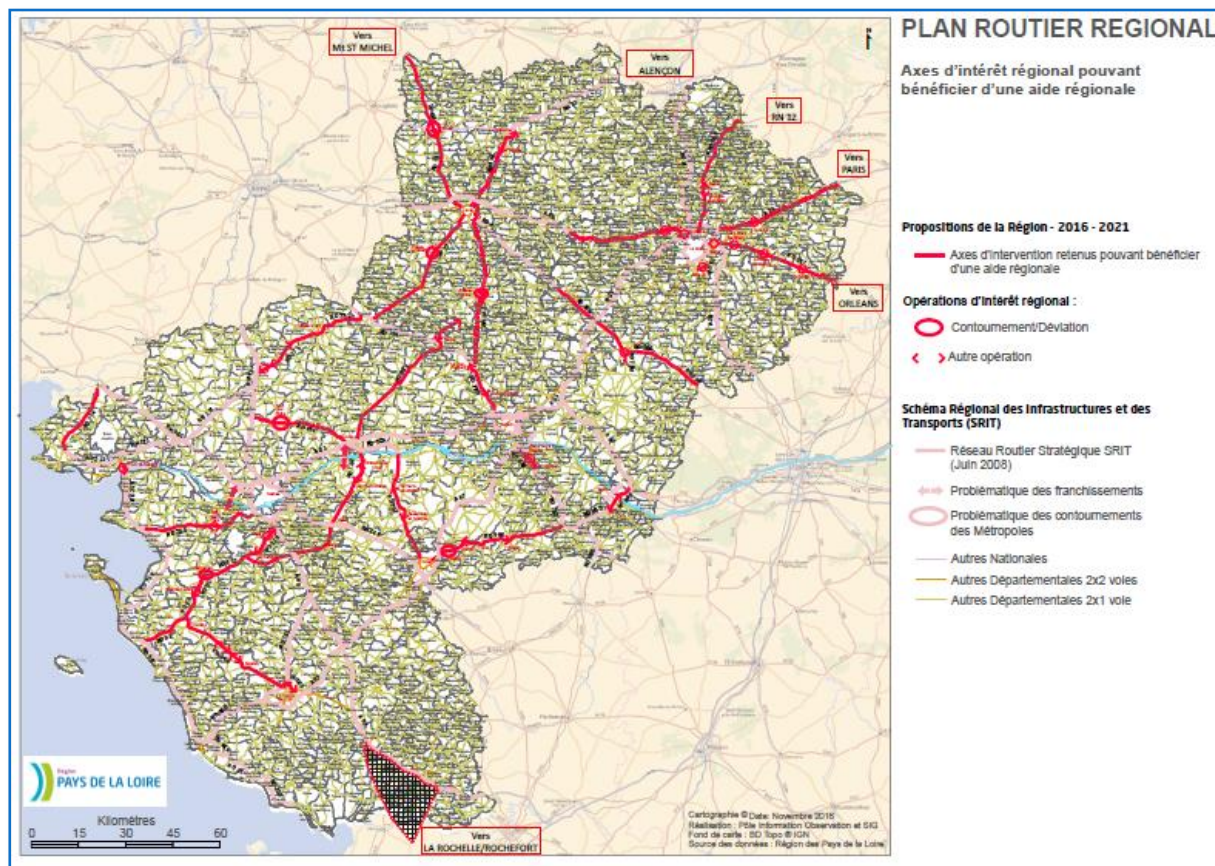
L'abandon du projet de transfert n'enlève rien à l'intérêt des franchissements préconisés par le CESER, qu'il s'agisse des aménagements envisagés sur l'agglomération nantaise ou de ceux relatifs au grand contournement de Nantes.

Même si le trafic lié à l'aéroport reste marginal au regard de la totalité du trafic routier (il est estimé à 5 % maximum sur le pont de Cheviré), l'ouvrage est quotidiennement saturé et le sera de plus en plus, constituant un passage obligé pour de nombreux déplacements locaux, mais aussi interrégionaux, tant pour les déplacements individuels que le transport de marchandises.

Aussi, les préconisations formulées précédemment par le CESER restent plus que jamais d'actualité.

Ce franchissement devra prendre en compte le trafic fluvial et la zone de manœuvre en amont de Cheviré.

Soutenir les efforts de la Région et des départements des Pays de la Loire en faveur de la modernisation des axes routiers d'intérêt régional

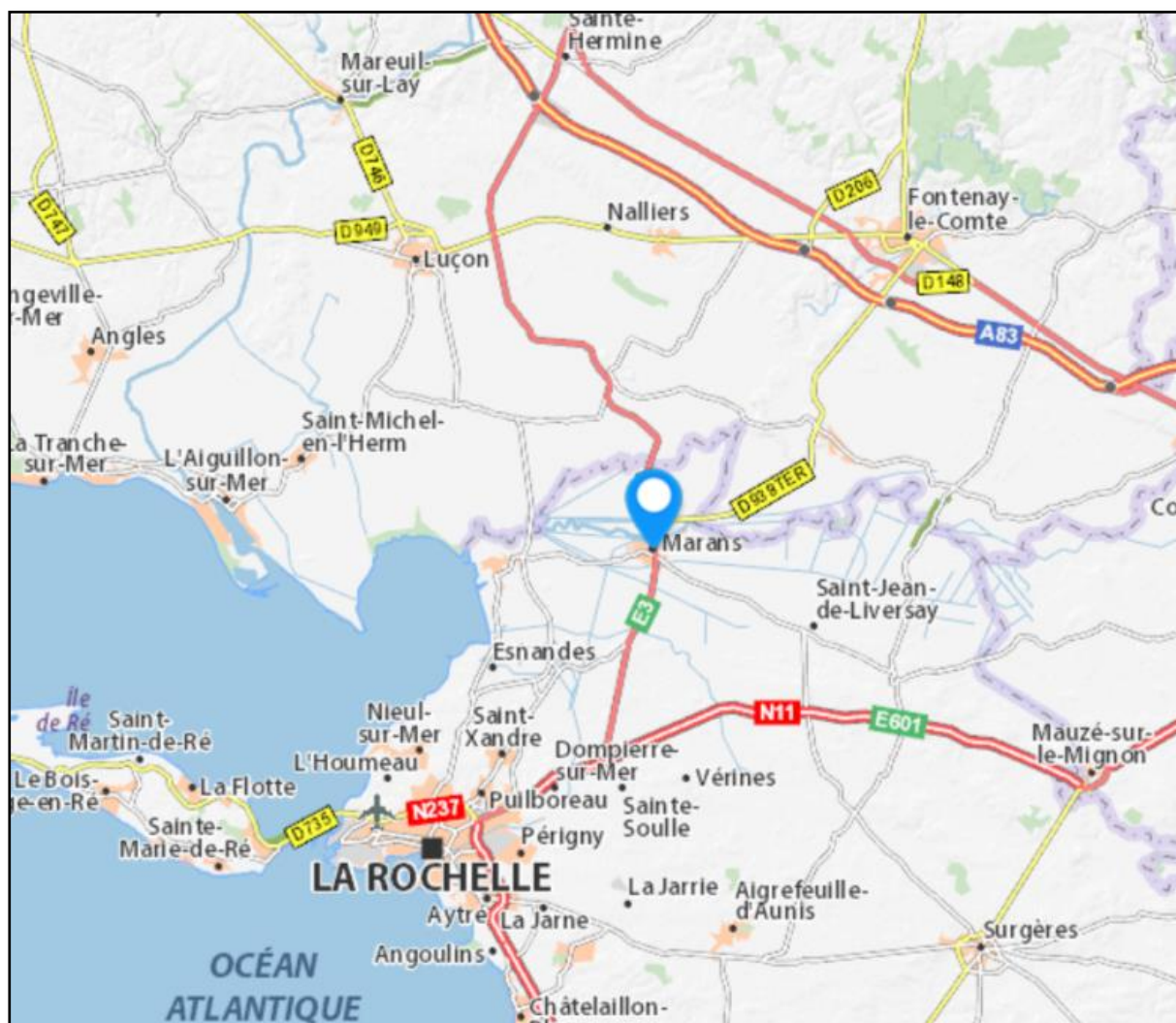


La Région des Pays de la Loire a défini en concertation avec les départements un certain nombre d'axes d'intérêt régional pouvant bénéficier d'une aide régionale, et a réservé à cet effet un budget de 162 M€ sur 5 ans.

L'Etat pourrait utilement soutenir cet effort du Conseil régional auprès des départements pour favoriser le désenclavement et le développement des territoires intra régionaux, mais aussi les circulations interrégionales.

Nantes- Bordeaux : finaliser la réalisation du tronçon de l'alternative à l'A83

Il apparaît nécessaire de trouver une solution rapide pour la desserte routière du sud Vendée - un territoire qui connaît des difficultés économiques et sociales - vers l'Aquitaine, favorisant aussi les liaisons interrégionales. Ce projet devra respecter au mieux les contraintes environnementales.



Source : viamichelin.fr

Accélérer les aménagements ferroviaires indispensables

Améliorer l'interconnexion entre l'Ouest de la France, le reste du territoire national et le nord de l'Europe

Les projets permettant de relier Nantes aux autres métropoles nationales doivent être accélérés. Il s'agit de favoriser le transport des voyageurs, mais aussi du fret.

A la fois pour le transport des voyageurs et le fret, le barreau Sud est un enjeu d'envergure nationale qui concerne l'interconnexion de nombreuses régions : Pays de La Loire, Bretagne, Aquitaine, Alsace, Hauts de France, Auvergne-Rhône-Alpes, PACA, ...

Aussi, le CESER préconise en priorité l'accélération de l'aménagement engagé entre Massy et Valenton dont la mise en œuvre doit être réactivée dans les plus brefs délais. Le projet de gare d'Orly Rungis doit être réalisé dans ce cadre.

A plus long terme, il rappelle qu'il a soutenu la réalisation de la totalité du barreau Sud Île de France. Ce projet fait cependant l'objet de contestations (bruit, durée des travaux) et d'interrogations sur son coût. Il convient donc de déterminer rapidement s'il est réalisable ou non dans les faits, pour pouvoir le cas échéant envisager des alternatives.

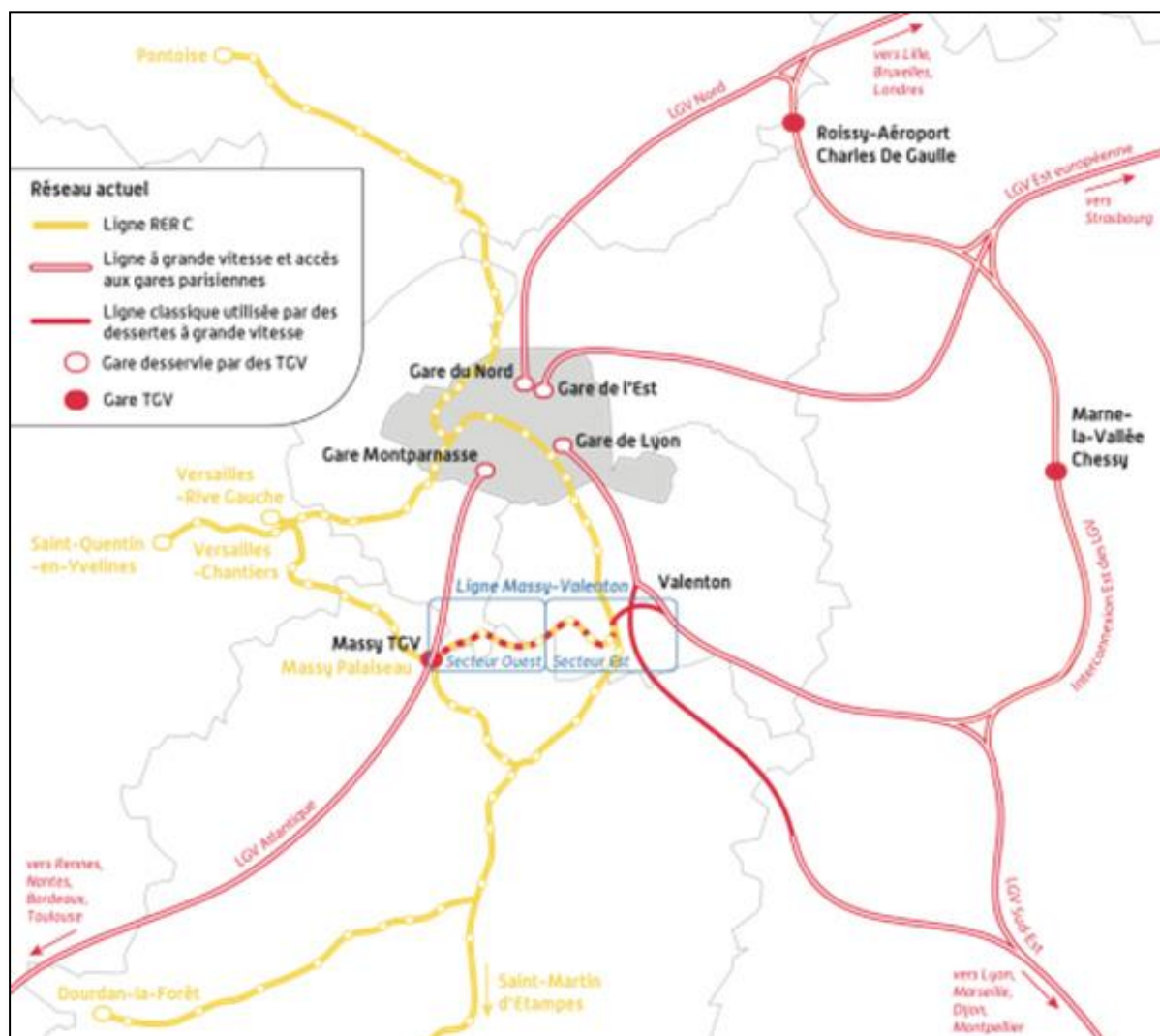
Le Ceser souhaite l'amélioration des dessertes entre Nantes et les capitales de l'Europe, via l'amélioration de l'interconnexion des lignes TGV. La liaison vers les aéroports franciliens doit être renforcée.

La liaison ferroviaire Centre Europe Atlantique (VFCEA)

La VFCEA est inachevée. L'électrification de cette voie est nécessaire pour permettre son utilisation, tant pour les rames TGV que pour le fret ferroviaire. Le CESER réaffirme donc la nécessité de remettre à niveau l'infrastructure et d'électrifier l'axe Nevers-Chagny.



La VFCEA constitue un enjeu fort de mobilité pour les voyageurs mais aussi et surtout de facilitation du fret routier et ferroviaire, et donc de consolidation des capacités de performance compétitive du Port Atlantique.



Le Barreau d'interconnexion des TGV au Sud de l'Ile-de-France, porte d'entrée du Grand Ouest vers Paris et l'Europe, répond à une logique d'aménagement du territoire pour les régions de l'Ouest de la France. Il s'agit d'un enjeu majeur d'ouverture sur l'Europe, par le rail, et sur le monde par les connexions accélérées avec Roissy, et créées sur Orly.

Améliorer la liaison de Nantes vers Paris et les aéroports franciliens, la capacité de la ligne Nantes-Paris et fluidifier le trafic en gare d'Angers

La ligne Nantes-Angers est actuellement à la limite de la saturation, de même que la gare d'Angers.

Il apparaît donc urgent de rénover cette gare afin d'augmenter la fluidité du trafic. Il faut également démarrer les études pour un doublement de la ligne Nantes-Angers-Sablé existante, ou à défaut une troisième voie sur certaines portions entre Nantes et Angers.

LNOBPL - Nantes-Rennes : nécessaire amélioration de la liaison ferroviaire

Le projet d'une nouvelle voie entre Nantes et Rennes pourrait être différé, à condition toutefois d'opérer les travaux de modernisation de la voie actuelle via Savenay et Redon afin d'obtenir des temps de trajets acceptables. La modernisation de l'itinéraire via Savenay et Redon permettrait de relancer le fret avec la réalisation d'une virgule à Savenay. Elle favoriserait le désenclavement ferroviaire du port de Nantes Saint Nazaire.

Actuellement, le temps de trajet de 1h20 minimum et les fréquences insuffisantes conduisent à ce que 95% des trajets entre les deux métropoles s'effectuent en voiture.

Cependant, la voie actuelle présente le double inconvénient d'un trajet rallongé en matière de km et d'une entrée à Nantes par le tunnel de Chantenay qui est d'ores et déjà proche de la saturation. Des alternatives devraient être étudiées.

Les autres projets concernant la LNOBPL restent d'actualité pour le CESER, en particulier dans le but de favoriser les liaisons entre les Pays de la Loire et la Bretagne.

Nantes-Bordeaux : une rénovation qui ne peut plus être différée

Il s'agit d'une nécessité pour éviter la désaffection des voyageurs, et favoriser le développement du fret ferroviaire. Rappelons que le trajet direct dure une heure de plus (5h) qu'il y a 30 ans du fait de la dégradation des voies.

La rénovation complète des voies doit être menée à terme très rapidement entre La Roche-sur-Yon et La Rochelle. La partie aquitaine du trajet doit également faire l'objet de rénovations.

Caen-Le Mans – Tours

Cette ligne est en danger. Là aussi, les trains sont ralentis du fait de l'état de la voie. La rénovation de cette ligne est indispensable au développement du territoire du nord de la région.

D'autres projets à étudier

Electrification de la ligne Angers-Cholet

Elle permettrait de relier le Choletais, zone économique et touristique particulièrement dynamique, au réseau TGV.

Travailler sur les dessertes périurbaines, en particulier pour l'accès à la métropole nantaise

Les projets de terminal technique à Saint-Etienne de Montluc et de tram train vers Treillières doivent être étudiés. Ce dernier projet, qui n'était pas finalisé, voit son intérêt diminuer sans point d'arrivée à l'aéroport projeté. Il reste cependant d'actualité dans le cadre d'une liaison périurbaine vers le Nord-Ouest de Nantes, d'autant que la fréquentation liée à l'aéroport désormais abandonné n'était estimée qu'à 20 % du trafic total de cette ligne.

Relancer la dynamique portuaire

Dans son avis sur le volet mobilités et infrastructures du SRADDET de novembre 2016, le CESER préconisait de développer les trafics portuaires secondaires ou complémentaires, en soutenant les activités émergentes, et en revoyant la gouvernance du Grand Port Maritime.

Ces préconisations restent d'actualité. Le rapport du Conseil d'Orientation des Infrastructures recommande à ce sujet d'étudier une implication accrue des Régions dans la gouvernance des ports.

2.3. Conforter la politique énergétique de la Région

Garantir la pérennité du site et soutenir la reconversion de la centrale de Cordemais

La centrale emploie actuellement 450 personnes, induisant 1500 emplois, avec deux tranches charbon de 600 MW. Suite à l'annonce du Président de la République sur la sortie du charbon d'ici à 2022, des réflexions ont été engagées, pour évoluer sur des solutions moins carbonées, en premier lieu l'utilisation de la biomasse. Le Conseil Régional a fait un vœu à l'unanimité pour soutenir le projet.

Il y a dans le maintien de l'activité de la centrale des enjeux économiques, sociaux et énergétiques importants sur le territoire, et des impacts sur le Grand port maritime.

Soutenir les projets en matière d'énergie renouvelable

La Région des Pays de la Loire est pleinement engagée en matière d'énergie éolienne, en particulier en mer avec plusieurs projets en sud et nord Loire.

Le CESER souhaite la mise en œuvre de ces projets, dans le respect des dispositifs de concertation des populations concernées.

L'énergie solaire dispose d'un potentiel intéressant dans notre région, avec un objectif de 650 MW de production à l'horizon 2020 (source : DREAL).

Les énergies renouvelables pourraient voir leur application croître dans le futur en lien avec le développement du stockage de l'énergie par l'utilisation de l'hydrogène. Le développement de la filière hydrogène nécessitera des infrastructures ad hoc.

Soutenir les ambitions de la Région des Pays de la Loire en tant que première région de France en matière de motorisations alternatives

Il s'agit d'une contribution à la lutte contre la pollution de l'air, notamment en ville.

Le CESER souhaite que les recherches sur les motorisations alternatives, en matière de trafic routier, de ferroviaire, comme de flotte de pêche, soient développées.

Il faudra également soutenir l'équipement des ménages pour l'utilisation des motorisations alternatives.

3. Thématiques prioritaires identifiées par le CESER des Pays de la Loire

Le CESER considère l'ensemble des projets présentés comme importants pour le développement et l'attractivité des Pays de la Loire.

La priorité politique concerne les projets suivants :

- **La modernisation de l'aéroport de Nantes Atlantique,**
- **l'interconnexion ferroviaire vers l'est et les capitales de l'Europe,**
- **la modernisation de l'axe ferroviaire Nantes-Paris en particulier au niveau de la gare d'Angers,**
- **le franchissement de la Loire à l'ouest de l'agglomération nantaise,**
- **le grand contournement de l'agglomération nantaise.**

Principales sources consultées

Le SRADDET : volet mobilités et infrastructures, contribution du CESER de novembre 2016

L'avenir des déplacements routiers et des infrastructures routières en Pays de la Loire – Ceser, décembre 2017

Mobilités du quotidien : répondre aux urgences et préparer l'avenir - Rapport du Comité d'Orientation des Infrastructures, janvier 2018

Rapport de la mission de médiation relative au projet d'aéroport du Grand Ouest et annexe comparative – décembre 2017

Site du Syndicat mixte aéroportuaire : <http://www.sma-grandouest.eu/>