

CONTRIBUTION

relative au

PROJET DE SCHEMA NATIONAL DES INFRASTRUCTURES DE TRANSPORT (SNIT) DU 9 JUILLET 2010

présenté par la Commission "Transports, télécommunications, énergie"

1 LES PREVISIONS DU SNIT CONCERNANT LA REGION DES PAYS DE LA LOIRE

Les projets programmés avant 2020, dont le coût est inscrit dans le SNIT :

- La création du tronçon Le Mans-Rennes de la LGV Bretagne / Pays de la Loire (2,8 Milliards d'euros pour 214 km). Or le protocole de financement signé en 2009 par l'Etat, la Région Bretagne, la Région Pays de la Loire et RFF fait état d'un coût prévisionnel de 3,4 milliards d'euros courants ;
- La ligne Sud Europe Atlantique (SEA) Tours / Bordeaux (5,8 Milliards d'euros pour 341 km). Cependant, le financement prévu sous la forme d'un partenariat public privé (PPP) prévoit un coût total estimé à 7,2 Milliards d'euros ;
- L'interconnexion sud Ile-de-France (2,55 Milliards d'euros pour 18 km).

Sont également programmés :

- L'aéroport de Notre-Dame des Landes (450 M€), mais sans desserte en transports en commun (tram-train). Le plan de financement du projet d'aéroport, incluant une desserte routière, signé par les collectivités locales et l'Etat est estimé à 551,5 M€, financé par le Groupement Vinci, l'Etat et les Conseils régionaux des Pays de la Loire et de Bretagne, le Conseil général de Loire-Atlantique, la Communauté urbaine de Nantes et les communautés d'agglomération de la région nazairienne et de l'estuaire et Cap Atlantique ;
- Le développement des capacités des terminaux conteneurs et rouliers sur le Port de Nantes-St-Nazaire (270 M€ alors que le projet stratégique du Grand port maritime de Nantes-St-Nazaire estime le développement d'une offre intermodale à 323,4 M€ incluant des cofinancements CPER, FEDER et collectivités locales) ;
- Des aménagements ou création dans les transports urbains : tramway d'Angers, extension de la ligne 1 du tramway du Mans, le projet de bus à haut niveau de service de St-Nazaire.

Les projets dont le coût n'est pas connu ou qui ne sont pas définitivement programmés, au-delà de 2020 :

- Une desserte ferroviaire rapide entre Nantes et Rennes ;
- La réalisation d'un axe Ouest / Est dont le tracé reste à déterminer, mais qui concerne un territoire de près de 700 km sur 200 km de large, situé sur un espace circonscrit à Rennes-Niort-Guéret-Clermont-Ferrand-Lyon au Sud et Rennes-Laval-Tours-Nevers-Mâcon-Lyon au Nord ;
- Une LGV Paris / Orléans / Bourges / Clermont-Ferrand / Lyon (estimé entre 10 et 12 Milliards d'euros pour 410 km) ;
- L'électrification de la ligne Saint-Germain des Fossés / Lyon ;
- L'autoroute ferroviaire Atlantique éco fret de Lille à Hendaye.

2 LES DEMANDES DU CESE DES PAYS DE LA LOIRE

Avant toute considération, le CESE des Pays de la Loire demande que les financements de tous les projets soient inscrits dans le SNIT pour les viabiliser.

2.1 FERROVIAIRE : INTERCONNEXION, LIAISONS INTRA ET INTERREGIONALES

Cf. Avis d'octobre 2010 Liaison ferroviaire Ouest-Est reliant la façade atlantique à l'axe Saône / Rhône.

2.1.1 Priorité au Barreau Sud de l'Ile-de-France

La réalisation du barreau Sud de l'Ile-de-France, porte de sortie des Pays de Loire vers Paris et l'Europe est la priorité.

2.1.2 La réinscription de la voie Nouvelle Nantes / Sablé-sur-Sarthe

Dans le cadre de la LGV Bretagne-Pays de la Loire, le tronçon de voie nouvelle Sablé-sur-Sarthe Nantes mérite d'être réinscrit au SNIT comme il l'était au schéma directeur de 1992. Cette ligne, dont le coût peut être estimé entre 1,8 et 2 milliards d'euros, pourrait rejoindre Sablé-sur-Sarthe et sa virgule, soit en direct, soit en longeant l'autoroute A11.

Dans l'attente de cette perspective, la poursuite de la modernisation de la ligne actuelle quasi saturée Nantes / Angers est une nécessité pour augmenter sa capacité, mais sans créer de troisième voie.

2.1.3 La modernisation de la liaison Façade atlantique / couloir Rhodanien

Le SNIT propose un barreau Ouest / Est. Ce projet est particulièrement important au regard du développement économique de l'Ouest : il permet le désenclavement de la région et son ouverture vers l'Europe.

Le CESE des Pays de la Loire demande que soit retenue à ce titre la modernisation de la ligne Saint-Nazaire / Nantes / Angers / Tours / Vierzon / Bourges / Lyon et son raccordement avec :

- La LGV Sud Europe Atlantique (SEA) (voyageurs),
- La LGV Paris / Orléans / Clermont-Ferrand / Lyon (POCL) (voyageurs),
- L'autoroute ferroviaire Bettembourg / Perpignan (fret),
- L'autoroute ferroviaire Lille / Hendaye (fret).

L'inscription et les financements de l'électrification de St-Germain-des-Fossés / Lyon pour le trafic de voyageurs et de Nevers / Chagny pour le trafic fret sont également nécessaires.

De plus, une liaison atlantique Nord-Sud est à prendre en compte dans le SNIT afin d'instaurer un maillage complémentaire à la structure en étoile proposée dans le document.

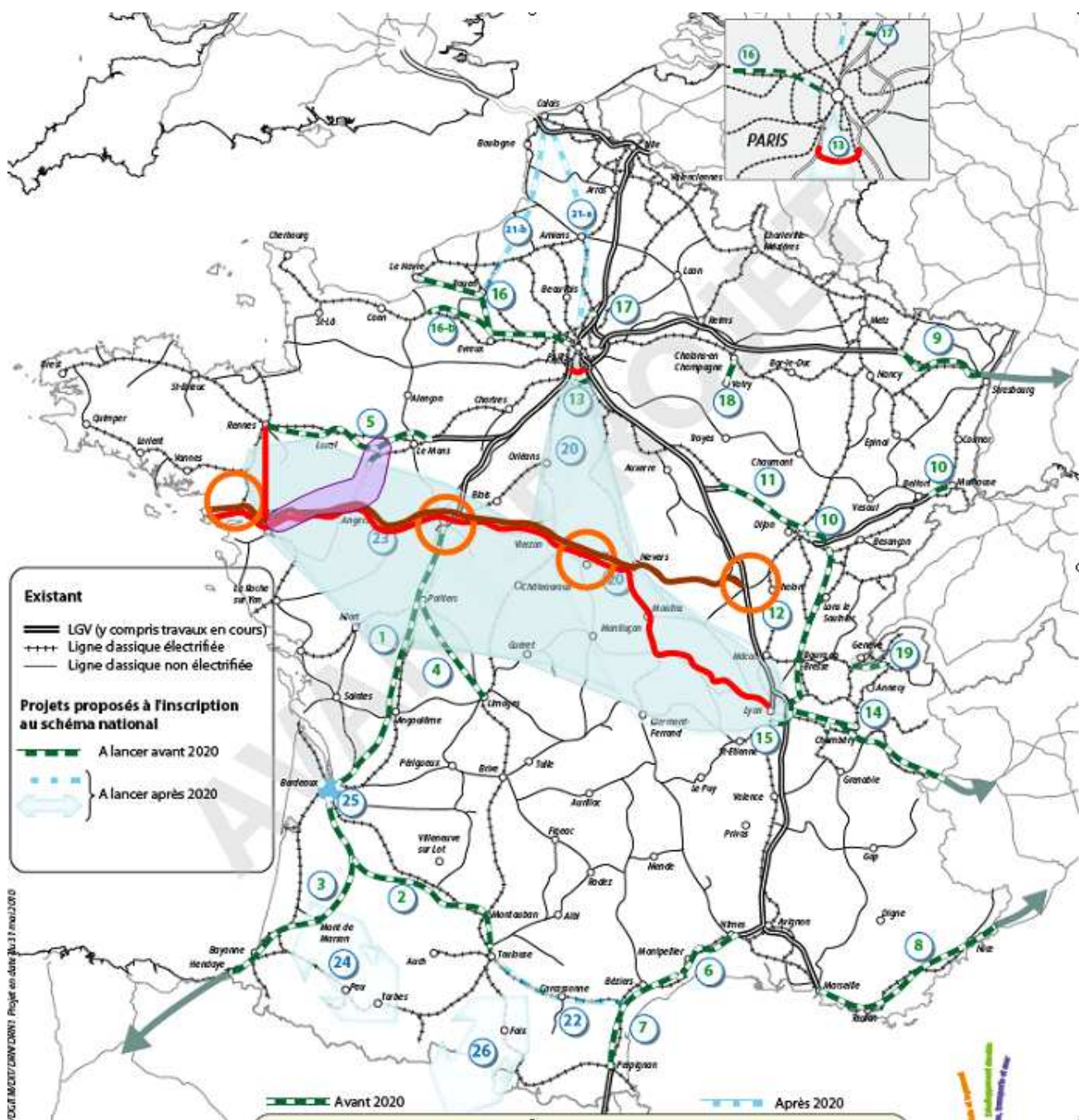
Par ailleurs, l'électrification de la ligne La Possonnière / Cholet / Clisson permettrait l'amélioration des dessertes sur Nantes / Cholet / Angers grâce à une meilleure rotation du matériel électrique et l'utilisation de cet axe comme voie de secours en cas d'incident sur la ligne TGV.

2.1.4 Une liaison rapide entre Nantes / Rennes

Une liaison rapide entre Nantes et Rennes via l'aéroport du Grand Ouest à Notre-Dame-des-Landes mérite d'être inscrite au SNIT avant 2020 avec ses financements. Elle devra prévoir une connexion à la ligne Saint-Nazaire-Lyon modernisée.

En parallèle, une virgule devra être prévue à Savenay pour circuler directement de Saint Nazaire vers la Bretagne Sud, d'une part et de Saint Nazaire vers la région parisienne par la LGV Rennes / Laval / Le Mans / Paris, d'autre part.

2.1.5 Carte de synthèse des priorités ferroviaires du CESE des Pays de la Loire



2.2 AERIEN

Cf. Avis d'octobre 2010 sur L'aéroport du Grand Ouest à Notre-Dame-des-Landes.

La réalisation de l'aéroport du Grand Ouest à Notre-Dame-des-Landes et de son interconnexion ferroviaire vers Nantes et Rennes est inscrite dans le SNIT. Mais il est nécessaire qu'une liaison en tram-train soit opérationnelle dès l'ouverture de l'aéroport en 2017. En outre, des études sur la liaison rapide ferroviaire Nantes-Rennes desservant l'aéroport doivent être menées rapidement. Enfin, ce projet d'aéroport renforce l'intérêt du schéma ferroviaire proposé par le CESE régional.

2.3 MARITIME

Cf. Etude de décembre 2009 sur Les ressources maritimes : assurer une stratégie de port intermédiaire.

La réalisation d'un grand terminal à conteneurs sur le Grand port maritime de Nantes-St-Nazaire, financée dans le cadre de la révision 2010 du CPER, proposée par le CESE Pays de la Loire, rejoint l'inscription dans le SNIT de nouveaux terminaux pour les conteneurs.

De même, l'aménagement de zones de trafic routier et la réalisation d'un chantier de transport combiné sur la plateforme de Montoir permettent qu'une autoroute ferroviaire assure le relai avec les autoroutes de la mer et soulage l'évacuation terrestre sur l'axe St-Nazaire-Nantes

2.4 ROUTIER

Cf. Avis de janvier 2009 sur Le désenclavement routier et ferroviaire de la Mayenne et Avis d'octobre 2010 sur les Franchissements de Loire.

Le SNIT n'inclut aucun projet routier sur la région Ouest de la France, même s'il vise à garantir la pérennité, la fiabilité et la sécurité des infrastructures routières. Leur financement, 5 % de 170 milliards d'euros, prévus sur 20 à 30 ans semble insuffisant pour préparer l'avenir.

Pourtant, dans les Pays de la Loire, la mise à 2x2 voies de la RN 162 entre Mayenne, Laval, Château-Gontier, le Lion-d'Angers et Angers permettrait de désenclaver la Mayenne par rapport au reste de la région (Angers et Nantes).

En outre, l'aménagement des contournements de Cossé-le-Vivien, Craon, Mayenne et Ernée sous la forme de créneaux à 2x2 voies sur la RN 171, permettrait d'améliorer la sécurité et à terme de relier plus facilement la Mayenne à l'aéroport du Grand Ouest à Notre-Dame-des-Landes et au Grand port maritime de Nantes – St-Nazaire.

De plus, l'inscription au SNIT d'un franchissement de la Loire, sous forme d'un pont urbain, permettrait à la fois la modernisation et l'optimisation du périphérique nantais et le désenclavement des territoires situés au Sud de la Loire.

Par ailleurs, la création de l'autoroute A831 entre Fontenay-le-Comte, La Rochelle et Rochefort, (DUP du 12 juillet 2005) doit être inscrite au SNIT, même si "le choix a été fait de ne pas faire figurer dans le SNIT les projets déclarés d'utilité publique". Cette autoroute permettra de desservir le littoral, de favoriser les échanges locaux entre le Sud Vendée et la Charente-Maritime, en délestant la RN 137 et d'améliorer la continuité de l'axe Nord-Sud en reliant les autoroutes A 83 (Nantes / Niort) et A 837 (Rochefort / Saintes).