

BUREAU du 28 février 2012

CONTRIBUTION

relative à la 3ème version d'octobre 2011 du

PROJET DE SCHEMA NATIONAL DES INFRASTRUCTURES DE TRANSPORT (SNIT)

Présenté par M. Joseph ROCHER,
au nom de la commission 4 « Infrastructures – Déplacements – Télécommunications – Energies »

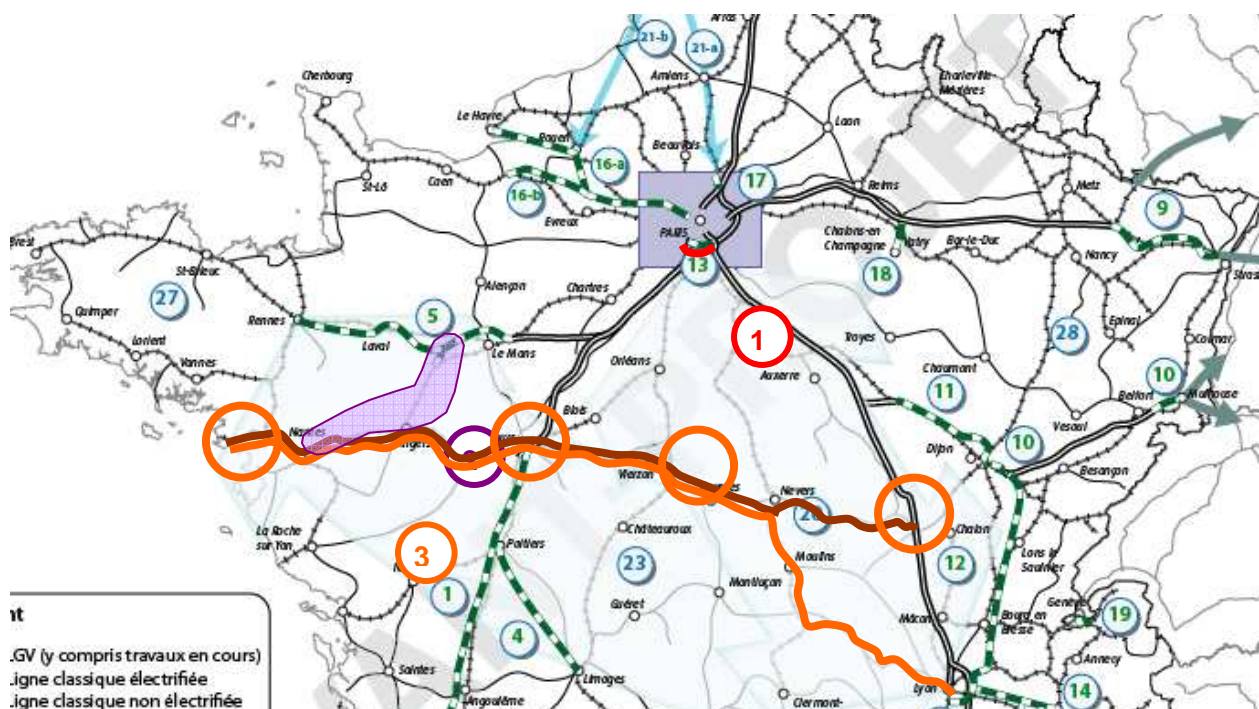
L'avant-projet de SNIT de juillet 2010, consolidé dans une nouvelle version par le Ministère de l'Ecologie le 27 janvier 2011, a fait l'objet d'une troisième version en octobre 2011. Ce document est conçu comme un document stratégique fixant les grandes orientations de l'Etat en matière d'infrastructures de transport. Le Conseil économique social environnemental, a participé en mai 2011 à la consultation publique, en réalisant un cahier d'acteurs, considérant qu'elle était bienvenue pour permettre des avancées importantes, afin de désenclaver le territoire ligérien. Dans le même esprit, le CESER des Pays de la Loire a examiné les évolutions du document initial et tient à apporter sa contribution.

LES DEMANDES INITIALES DU CESER DES PAYS DE LA LOIRE

L'inscription des financements de tous les projets et des financements plus conséquents pour préparer l'avenir du réseau routier régional, notamment en Mayenne, constituent un préalable permettant de viabiliser les projets d'infrastructures.

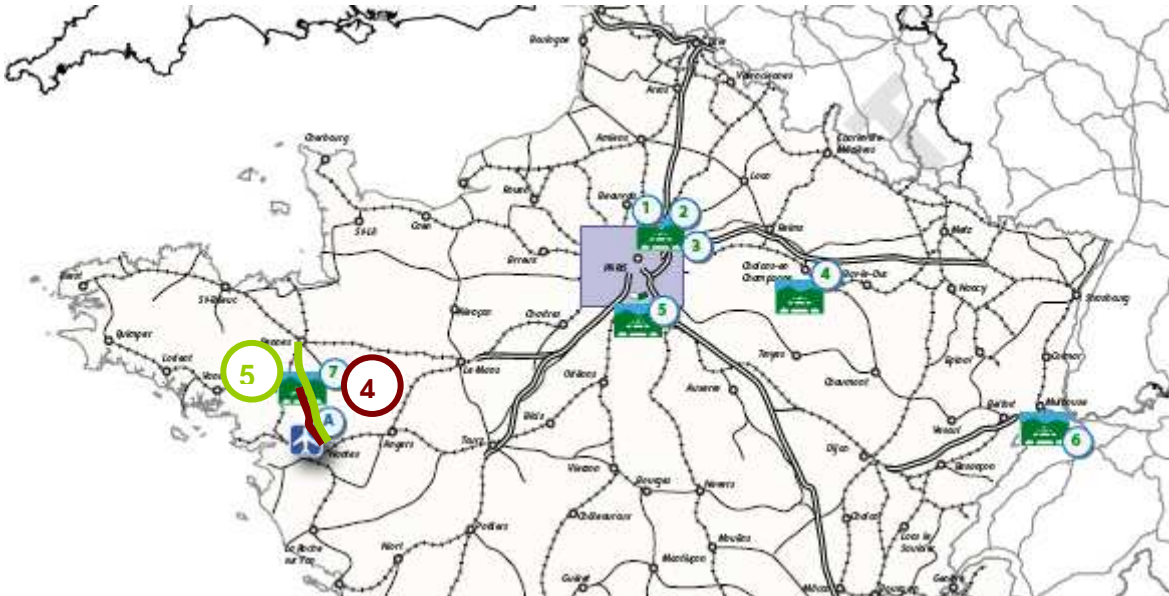
1 / Ferroviaire

- 1 - Priorité à la réalisation du Barreau Sud de l'Ile-de-France, porte de sortie vers Paris et l'Europe
- 2 - Une voie nouvelle Nantes / Sablé-sur-Sarthe, pour désengorger l'axe Nantes / Angers
- 3 - La modernisation de la liaison Façade atlantique / couloir Rhodanien dont la virgule de Savenay, les raccordements aux lignes **LGV SEA, POCL**, et aux autoroutes ferroviaires projetées.
- 4 - Des études sur la liaison rapide ferroviaire Nantes / Rennes desservant l'aéroport et connectée à la ligne Saint-Nazaire-Lyon modernisée



2 / Aérien

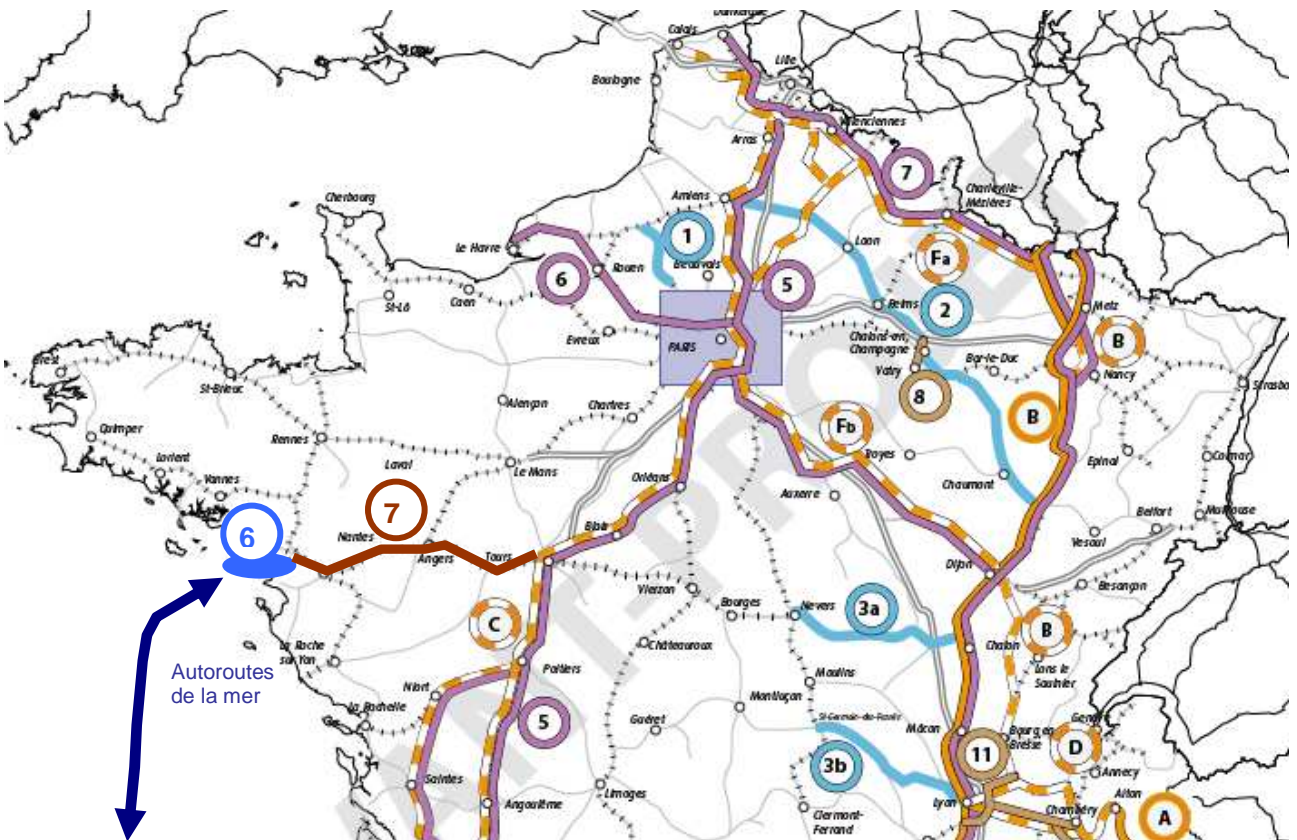
4 - Une liaison en tram-train opérationnelle dès 2017 pour la desserte de l'aéroport



3 / Maritime

6 - Un grand terminal à conteneurs sur le Grand port maritime de Nantes-St-Nazaire

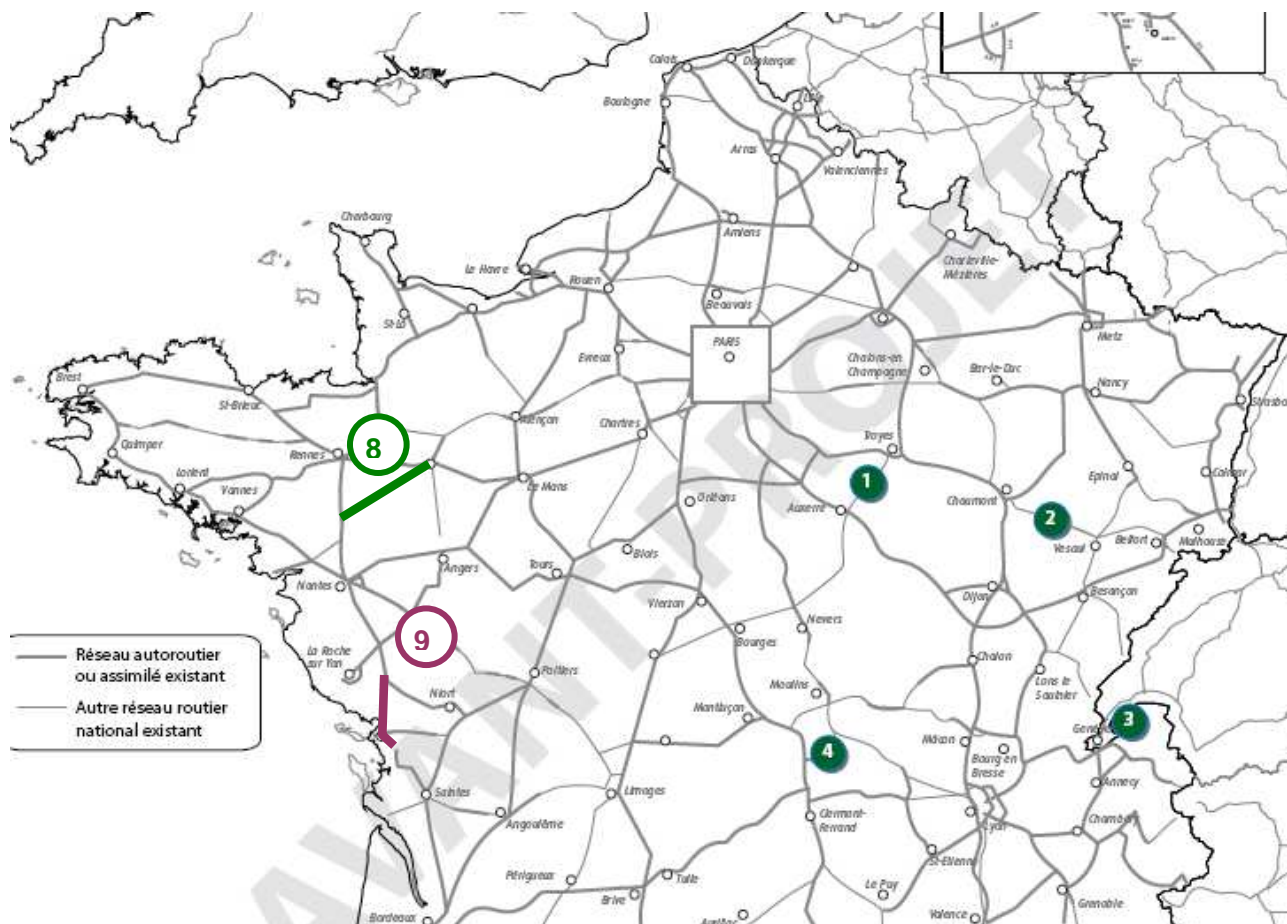
7 - Des zones de trafic roulier et un chantier de transport combiné sur la plateforme de Montoir pour un relai entre autoroutes ferroviaires et autoroutes de la mer



4 / Routier

8 - Désenclaver la Mayenne pour la relier à l'aéroport du Grand Ouest à Notre-Dame-des-Landes et au Grand port maritime de Nantes – St-Nazaire et améliorer la sécurité routière.

9 - Une autoroute A831 entre Fontenay-le-Comte, La Rochelle et Rochefort, pour desservir le littoral et améliorer la continuité de l'axe Nord-Sud



LES PROJETS INSCRITS AU SNIT ACTUALISE CONCERNANT LA REGION DES PAYS DE LA LOIRE

Les projets de développement ferroviaire programmés d'ici à 2020 dont le coût est inscrit :

- La création du tronçon Le Mans-Rennes de la LGV Bretagne / Pays de la Loire (3 Milliards d'euros pour 182 km).
- La ligne Sud Europe Atlantique (SEA) Tours / Bordeaux (6,7 Milliards d'euros pour 302 km)
- L'interconnexion sud Ile-de-France (entre 1,5 et 3,4 Milliards d'euros pour 18 à 31 km suivant la version qui sera retenue). Le CESER Pays de la Loire a participé au débat public engagé depuis 2011 en réalisant un cahier d'acteur.
- La gare TGV d'Orly est estimée de 1,4 à 3,3 Millions d'euros.

- Concernant la ligne Paris, Orléans, Clermont- Ferrand, Lyon (de 13 à 15 Milliards d'euros pour 520 à 550 Km) et le Barreau Est-Ouest, le SNIT apporte les précisions globales suivantes :
 - Dans le cadre du Grenelle de l'environnement (loi du 3 août 2009) l'Etat contribuera à hauteur de 16 milliards d'euros, au programme d'investissements permettant de lancer la réalisation de 2 000 kilomètres de lignes ferroviaires nouvelles à grande vitesse d'ici à 2020. Selon leur état d'avancement, le financement pourra porter sur la ligne Sud-Europe-Atlantique ; **la ligne Bretagne-Pays de la Loire ; l'interconnexion sud des lignes à grande vitesse en Ile-de-France.**
 - Un programme supplémentaire de 2 500 kilomètres sera défini, incluant **la ligne Paris-Orléans-Clermont-Ferrand-Lyon**, dont les études sont déjà engagées en vue d'un débat public. Dans ce cadre, **le barreau Est-Ouest, notamment, sera mis à l'étude.**
 - Si certains projets figurant dans la liste des premiers 2 000 kilomètres prennent du retard par rapport à l'échéance de 2020, et **dès lors qu'un projet figurant dans la liste des 2 500 kilomètres supplémentaires est prêt, ce dernier pourra être avancé à l'horizon 2020 et les travaux correspondants engagés.**

Les projets de développement du fret ferroviaire :

Dans le cadre de la loi du 3 août 2009, les investissements de l'Etat (**7 Milliards d'euros d'ici à 2020**) consacrés à la modernisation du réseau de fret ferroviaire se concentrent sur les axes de circulation les plus importants. Les travaux programmés en lien avec RFF et la SNCF, notamment, portent sur :

- L'électrification en cours ou à l'étude de la transversale Nantes-Lyon ainsi que les 2 parties d'itinéraire :
 - Par Nevers - Chagny : **une priorité pour le fret demandée par le CESER des Pays de la Loire**
 - Par Saint-Germain-des-fossés - Lyon : **à conserver éventuellement pour les voyageurs**
- La mise au gabarit envisagée de l'autoroute ferroviaire Atlantique : Lille-Hendaye et son aménagement pour l'accueil de trains longs : **son raccordement à la transversale Nantes-Lyon n'est toujours pas prévu.**
- Le renforcement et l'aménagement pour accueil de trains longs de l'autoroute Bettembourg-Perpignan, avec itinéraire de secours : **son raccordement à la transversale Nantes-Lyon n'est toujours pas prévu.**

Les projets de développement Portuaires :

- Le développement des capacités des terminaux conteneurs et rouliers sur le Port de Nantes-St-Nazaire est estimé à **270 M€ alors que le projet stratégique du Grand port maritime évalue le développement nécessaire à 323,4 M€** incluant les financements du CPER, du FEDER et des collectivités locales.
- L'amélioration des dessertes ferroviaire et /ou fluviales pour l'ensemble des ports (300 Millions d'euros)

Les projets de développement de transport collectif Urbains :

Deux appels à projet ont été lancés, sont actés et subventionnés notamment pour les Pays de Loire :

- Le premier appel à projet en cours depuis avril 2008 concerne :
 - Le tramway d'Angers, 12,3 km pour une subvention de 30,5 M€ ;
 - L'extension de la ligne 1 de tramway au Mans, 3 km pour une subvention de 10,8 M€ ;
 - Le bus thermique à haut niveau de service (BHNS) de Saint-Nazaire, 8 km pour une subvention de 3,2 M€.

- Le deuxième appel à projet du 8 février 2011 concerne :
 - Le bus à haut niveau de service du Mans Gare Nord/Allonnes, pour 6,8 km et une subvention de 3 M€ ;
 - La connexion des lignes 1 et 2 du tramway de Nantes, pour 2,5 km et une subvention de 6,7 M€
 - Le « CHRONOBUS » de Nantes, 3,2 km pour une subvention de 10,4 M€ ;
 - L'extension de la ligne 1 du BHNS à Saint Nazaire, pour 3,7 km et 1,6 M€ de subvention

Les projets de développement des Autoroutes de la mer :

L'État s'est engagé à soutenir le développement des autoroutes de la mer dans le cadre du Grenelle de l'environnement, avec un objectif de 25 % de la part du fret non-routier et non-aérien à l'horizon 2022.

Les deux liaisons d'initiative publique actuellement les plus avancés concernent l'arc atlantique et relie la France et l'Espagne :

- entre le port de Nantes-Saint-Nazaire et celui de Gijón (lancée à l'automne 2010),
- entre les ports de Nantes-Saint-Nazaire et du Havre et celui de Vigo, puis dans un second temps, celui d'Algésiras, en Espagne.

L'objectif est d'acheminer à terme 100 000 poids-lourds par an soit environ 3 % du trafic circulant chaque année à l'ouest des Pyrénées. D'autres projets de liaisons ont été identifiés entre la France et le Portugal.

Les projets de développement en matière routière

En matière d'infrastructures de transport multimodales, l'État met l'accent sur le développement des modes alternatifs à la route, car il n'est plus indispensable d'augmenter la capacité du réseau routier. Seuls des **ajustements du système routier** sont nécessaires pour répondre à des enjeux de sécurité, de désenclavement, d'équité territoriale et de réduction de la congestion.

Ces projets n'intègrent pas ceux qui ont déjà été déclarés d'utilité publique et qui seront réalisés. C'est le cas de l'A 831 Fontenay-le-Comte – Rochefort, déclarée d'utilité publique en juillet 2005, évaluée à 64 km pour 890 Millions d'euros. Fin janvier 2012, un protocole d'accord de plan de financement a été signé par le Ministère des transports et les Départements de Vendée, de Charente-Maritime et de la Région des Pays de la Loire .L'avis d'appel public a un concessionnaire de l'A 831 pour 55ans a été lancé en même temps, et court jusqu'au 26 mars 2012.

Aucun des autres projets de développement routier présentés dans les tableaux et cartes **ne concerne les Pays de la Loire** : notre demande concernant la Mayenne reste donc d'actualité.

Les projets d'optimisation du transport aérien

Le coût de l'aéroport de Notre-Dame des Landes est estimé à 450 M€ Dans le SNIT, n'est pas mentionné **le plan de financement du projet d'aéroport, incluant une desserte routière**. Ce plan, 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.

LES DEMANDES COMPLEMENTAIRES DU CESER DES PAYS DE LA LOIRE

En prenant en compte les projets actualisés inscrits au SNIT, le CESER des Pays de la Loire réitère ses demandes initiales formulées au début de cette contribution et en émet de nouvelles.

L'intégration européenne du SNIT

Le SNIT a pour objectif de maintenir l'attractivité de la France au niveau européen et mondial. Cependant, seuls les corridors Nord-Sud rhodanien et atlantique sont programmés. Au regard des illustrations et des projets listés, la façade maritime atlantique et les Pays de la Loire en particulier, semblent les « oubliés » du développement des déplacements entre régions européennes et des échanges économiques européens et internationaux. Pour le CESER, cette situation doit évoluer afin de connecter la façade Atlantique aux métropoles européennes, un avis partagé par le CESER de Bretagne.

Les projets que le CESER demande à inscrire dans le SNIT

Ferroviaire

- Etudier et évaluer financièrement le barreau Ouest-Est. Celui-ci devra intégrer la modernisation de la ligne et prévoir :
 - l'amélioration de la liaison ferroviaire Nantes/Angers/Tours/Vierzon,
 - la réalisation de la virgule de Savenay, une opportunité pour la desserte portuaire,
 - les raccordements aux lignes LGV SEA, POCL et aux autoroutes ferroviaires projetées, Bettembourg/Perpignan et Lille/ Hendaye,
- Electrifier la ligne Nantes-Lyon, notamment sur l'axe Nevers Chagny est une priorité pour le fret,
- Réviser les points noirs ferroviaires tels que prévus dans les fiches actions FER 1 à 9 de l'axe 1 et notamment, le tunnel de Chantenay et la traversée de la raffinerie à Donges,
- Une liaison rapide Nantes-Rennes, axe majeur de l'espace métropolitain Loire-Bretagne, liaison également demandée par le CESER de Bretagne.

Maritime

- Relever l'évaluation financière du développement des capacités des terminaux roulier et à conteneurs du Grand port maritime de Nantes-St-Nazaire

Routier

- Améliorer la desserte routière de la Mayenne pour la désenclaver et la relier à l'aéroport du Grand Ouest à Notre-Dame-des-Landes et au Grand port maritime de Nantes-St-Nazaire et améliorer la sécurité routière,
- Réaliser un nouveau franchissement de Loire, en aval de Nantes.

Les financements du SNIT

Dans ses premières contributions, le CESER avait insisté sur la nécessité d'inscrire les financements de tous les projets dans le SNIT pour les viabiliser. Au regard des projets de financements actuels, il est nécessaire de programmer prioritairement les investissements visant à moderniser et optimiser l'existant avant d'envisager de nouveaux projets.