

Les infrastructures de transport et de communication : Moteurs de développement durable



L'étude, votée en octobre 2013 par le CESER, est une note de conjoncture, à la fois état des lieux et réflexion prospective de l'ensemble des modes de transport et de télécommunication existants, programmés ou souhaitables prenant en compte l'évolution des besoins.

Les Pays de la Loire doivent mener de front développement économique, accueil de nouvelles populations et préservation de l'environnement. La façade atlantique représente le poumon économique de trois régions à vocation industrielle, agricole et touristique. Les infrastructures, surtout à un moment où l'intermodalité devient la clef de tous les échanges, sont de plus en plus interdépendantes. Plaider pour l'amélioration du ferroviaire, c'est soutenir le développement du Grand Port Maritime, le numérique intervient dans la régulation des trafics et les autoroutes de la mer sont appelées à soulager les grands axes routiers saturés, énergivores et polluants...

L'état actuel du réseau ferroviaire est incompatible avec un trafic fret et voyageurs performant pour desservir et raccorder la façade atlantique de façon satisfaisante. L'Ouest et les grandes villes qui s'y trouvent doivent être mieux pris en compte dans le schéma ferroviaire national et européen. La liaison ouest-est, le Barreau sud, Nantes-Angers constituent à ce titre des enjeux majeurs.

Le Grand Port Maritime et l'aéroport, tous les deux de dimension interrégionale, constituent des moteurs de développement majeurs pour les Pays de la Loire. L'un et l'autre sont indispensables aux échanges internationaux de la région et à la montée en puissance notamment de la métropole nantaise, assurant leur ouverture sur l'Europe et le monde. Ils nécessitent d'être soutenus et doivent s'inscrire pleinement dans la logique du développement durable. L'intermodalité est au cœur de la problématique

portuaire. Contrairement à d'autres grands ports maritimes, celui de Nantes Saint-Nazaire ne dispose pas des possibilités offertes par la voie fluviale. Le développement et l'élargissement de l'hinterland de Nantes-Saint-Nazaire est de ce fait d'autant plus tributaire de la desserte routière et ferroviaire qu'il est par conséquent impératif d'améliorer pour rester attractif et compétitif. Au plan routier, c'est la question du franchissement à hauteur de Nantes qui se trouve à nouveau posée ainsi que la réalisation de l'A 831. Au plan ferroviaire est listée parmi les priorités, l'amélioration de l'axe ouest-est pour l'acheminement du fret, permettant l'élargissement vers le centre et l'est de l'hinterland du GPM Nantes-Saint-Nazaire et son raccordement.

Il faut savoir anticiper dans un monde où tout va vite, mais où les procédures sont longues et complexes. Les opportunités de financement sont à saisir que ce soit dans le cadre des prochains contrats de projets (2014-2020) mettant l'accent sur les filières d'avenir (la mobilité intermodale, la transition écologique et énergétique, l'aménagement très haut-débit et le développement du numérique...) qu'au travers des crédits européens pour l'effacement des goulots d'étranglement et le désenclavement des régions périphériques.

Pour chacun des cinq champs développés dans cette étude, le CESER identifie les infrastructures qu'il qualifie comme indispensables pour l'avenir de la région des Pays de la Loire et son développement durable.



LES GRANDES PRIORITÉS

Ferroviaire

Le barreau sud en Île-de-France

L'interconnexion des TGV au sud de l'Île-de-France constitue aujourd'hui et pour l'avenir la porte de sortie non seulement des Pays de Loire mais de tout le Grand Ouest vers Paris et l'Europe. La phase intermédiaire actuellement engagée (amélioration de la desserte existante) doit être menée à son terme dans les délais impartis, sans remettre en cause le processus de création de la liaison en site propre qui doit être poursuivi, en lien avec la mise en œuvre des infrastructures de transport du Grand Paris.

Il faut lancer l'enquête publique dès 2014 afin que le calendrier soit maintenu et que les travaux s'engagent au plus vite.

Une voie nouvelle nécessaire entre Nantes et Angers

L'axe Nantes-Angers a atteint et même dépasse le seuil de saturation du trafic, rendant indispensable la création d'une nouvelle ligne. Il convient d'engager dès maintenant la recherche des solutions (scénarios, financements...), en étudiant et chiffrant toutes les hypothèses. Cette étude, indispensable pour amorcer le processus de réalisation, devra être inscrite dans le prochain contrat de plan État-Région (2014-2020).

Une liaison rapide Nantes-Rennes-Bretagne-Sud

Avec l'arrivée de la LGV à Rennes en 2017, seulement la moitié du chemin aura été faite, la LGV Bretagne et Loire, en cours de réalisation, ne produira son plein effet qu'avec l'amélioration des liaisons, au-delà de Rennes, avec la Bretagne nord et la Bretagne sud, permettant la réalisation d'une liaison Rennes Nantes, incluant la desserte de l'aéroport du Grand Ouest, à



Notre-Dame-des-Landes. La modernisation du réseau ferroviaire au-delà de Rennes et de Nantes ne peut être repoussée à 2030 comme le suggérait le rapport DURON. Le débat public doit s'engager comme prévu dès maintenant.

Un plan ferroviaire ambitieux interrégional Bretagne et Loire doit être engagé, bénéficiant des aides au désenclavement des régions périphériques et contribuant au développement des mobilités, des solidarités et au renforcement des coopérations interrégionales au sein de l'Arc Atlantique.

La liaison Quimper-Nantes-Bordeaux

Le maintien de la ligne Nantes-Bordeaux (et par extension Quimper-Toulouse) s'inscrit dans cette même logique de la relance des trains inter cités et du trafic de cabotage, favorisant le développement du trafic voyageur mais aussi du fret, notamment au profit des ports de Nantes-Saint-Nazaire et de La Rochelle. Le maintien des deux voies et la poursuite de l'électrification, de nature à redonner à cette ligne son plein emploi au profit de tous les territoires traversés, sont nécessaires.

L'axe transversal Saint Nazaire-Nantes-Angers-Tours-Vierzon-Bourges-Lyon

L'objectif est de développer les échanges vers l'est de la France et l'Europe, incluant le raccordement à l'axe Rhin-Rhône. Cette perspective offre un potentiel de développement qui intéresse cinq régions, 5 300 communes et constitue un enjeu fort pour l'environnement où plus de 85 % du trafic de marchandises circule par route. Elle répond à la nouvelle politique ferroviaire visant précisément à améliorer le réseau actuel et à redonner un nouvel élan aux liaisons intercités.

Le fret ferroviaire

Le fret ferroviaire nécessite une meilleure coordination entre le réseau ferré géré par le Grand Port Maritime et la SNCF, qui

oblige à réaliser la virgule de Savenay, prévoir l'accueil des trains longs et favoriser l'implantation de plates-formes multimodales rail-route comme celle de Château-Gontier.

Des liaisons intercités à améliorer

On note un coup de frein sur la création de nouvelles lignes à grande vitesse, au-delà des opérations déjà engagées, au profit de liaisons intercités. La relance des trains intercités et la prio-

rité accordée par l'État en 2013 aux trains du quotidien intéressent les liaisons Nantes-Orléans, Caen-Tours, Nantes-Quimper, Nantes-Rennes, Nantes-Bordeaux. Faut-il rappeler que c'est la modernisation par étapes (suppression des passages à niveau, électrification de la ligne) qui a ouvert la voie, sur la ligne Nantes-Paris, au TGV Atlantique.

Aérien : un aéroport pour le Grand Ouest

L'aéroport de Nantes Atlantique poursuit sa croissance. Il est donc nécessaire d'accompagner son développement qui justifie en partie son transfert sur le site de Notre-Dame-des-Landes.

Ce projet, pièce maîtresse de l'aménagement du territoire pour le Grand Ouest, doit s'inscrire de façon exemplaire dans une perspective de développement durable et en respecter tous les critères y compris au niveau de sa desserte.

L'Etat doit prendre rapidement en compte les préconisations formulées par la Commission du dialogue et les experts et être attentif avec les autres partenaires à la mise en œuvre par le concessionnaire, d'une politique ambitieuse pour le développement du réseau existant, à la création de nouvelles lignes régu-



lières et dans la mutation des lignes charters en lignes aériennes régulières. Le maintien d'une piste à Nantes Atlantique pour les besoins d'Airbus, le repositionnement des autres aéroports de la région et le devenir de l'aéro-club, jusque-là basé à Nantes Atlantique sont des questions qui restent posées.

Maritime, estuarien et fluvial



Le Grand Port Maritime de Nantes-Saint-Nazaire est une infrastructure majeure d'ouverture sur le monde et un moteur de développement pour toute la région que les différentes collectivités des Pays de la Loire doivent soutenir. L'activité principale du port étant dépendante du marché instable, et en forte mutation, de l'énergie qui représente 70 % de son trafic total, la consolidation de cette activité est indispensable.

Il convient de poursuivre aussi la diversification des activités en développant un certain nombre de trafics « secondaires » ou plutôt complémentaires, vrac et conteneurs notamment.

Il s'agit également de soutenir des activités émergentes comme les autoroutes de la mer et les énergies marines renouvelables (EMR). Une étude sur les Plans de Protection des Risques Technologiques (PPRT) doit être lancée afin qu'ils soient plus en phase avec les réalités économiques des activités portuaires.

Il est nécessaire de poursuivre le débat engagé sur le Pacte de l'Estuaire, amorcé par l'État.

Routier

L'Autoroute 831

Ce chaînon manquant de la Route des Estuaires, de Fontenay-le-Comte à Rochefort, doit être mis en œuvre. Il répond à une réelle nécessité économique pour le développement du Sud-Vendée et à une attente des habitants de Sainte Hermine à Marans. Il doit être réalisé de manière harmonieuse en respectant les spécificités du marais poitevin.

Un nouveau franchissement de la Loire à Nantes

Le « mur nantais » est l'impératif à gommer. Deux problèmes se posent et se conjuguent, les relations au sein de la métropole nantaise et le transit régional et interrégional. La création d'un franchissement à l'aval du pont de Cheviré est réaffirmée



aujourd'hui. De manière générale, les nouveaux équipements routiers doivent veiller à rester plus économes dans la consommation du foncier. Il convient de ne pas sur-dimensionner les infrastructures, mais sans transiger sur la sécurité.

LE NUMÉRIQUE



Le numérique nécessite une ambition à hauteur des enjeux. Il importe d'avoir une vision stratégique d'aménagement numérique sur l'ensemble du territoire régional et d'appeler l'ensemble des acteurs à mettre en place cette stratégie. La Région doit jouer un rôle d'impulsion et de coordination. Il convient de répondre en priorité aux territoires ayant de fortes dynamiques locales en matière d'activité économique et d'emploi, tout en veillant à l'équilibre régional. Une politique volontariste développant l'initiation, le soutien, la formation, l'assistance à ces nouvelles technologies doit être impulsée. Il convient également d'encourager les expérimentations permettant une offre de couverture totale en Haut Débit et de soutenir les initiatives.

Éléments de conclusion

Il paraît important, au terme de ce rapport, de faire de ces infrastructures de véritables moteurs de développement de nos territoires et de leur attractivité, souscrivant sans réserve aux principes du développement durable.

Une société de la mobilité

Nous vivons désormais dans la mobilité, avec ce paradoxe à gérer d'une société de plus en plus mobile, pour le travail comme pour le loisir, mais qui doit être simultanément de plus en plus économe sur l'énergie dépensée. Les actions déjà engagées par la Région pour promouvoir l'intermodalité (notamment au niveau des gares) doivent être encouragées, de même que les mesures qu'elle s'apprête à prendre en faveur de la transition énergétique.

La transition énergétique

Il convient d'anticiper les mutations prévisibles, le développement des nouvelles pratiques comme le covoiturage. La reconstruction de la ville sur elle-même, ainsi que son corollaire participe à la lutte contre l'étalement urbain, avec le souci d'être le plus économe possible en foncier et exemplaire sur le plan de l'environnement.

Afin de pouvoir répondre à ces nouveaux besoins et aux transferts énergétiques, il est essentiel de garder un réseau électrique à niveau, performant et suffisant.

Agir dans le temps et sur les comportements

Les projets se débattent très en amont pour leur clarté et leur acceptabilité. Et le champ spatial des projets doit être clairement identifié. Il s'agit de définir, de pair avec la recherche des partenaires et des financements, la bonne échelle spatiale et l'échéance acceptable pour améliorer ou créer ces infrastructures dès que leur nécessité est avérée.

La création de nouvelles infrastructures n'est pas le seul levier. Il faut favoriser les nouveaux comportements pour optimiser les équipements, en mobilisant l'intelligence collective, la sensibilisation, l'initiation, et le recours aux solutions innovantes.

Veiller à l'équilibre régional

Devant l'accroissement de la population, sur le littoral et dans les villes, et face à la montée en puissance de la métropole nantaise, qu'il faut soutenir et accompagner, il est impératif de veiller à maintenir l'équilibre régional des territoires. L'activité économique, la compétitivité du territoire, l'offre de services et un haut niveau de développement du numérique y participent et sont à consolider pour renforcer leur attractivité. L'animation culturelle, le cadre de vie et la mise en tourisme contribuent aussi à cet équilibre.

Quelle gouvernance ?

La Région, du fait de sa position-carrefour, paraît l'instance la mieux placée pour fédérer les partenaires, qu'il s'agisse des autres régions, des départements, intercommunalités et autres parties prenantes, dont les opérateurs privés, en s'attachant à mettre en œuvre toutes les voies de la concertation.



L'intégralité de ce rapport est disponible sur le site internet ceser.paysdelaloire.fr

Conseil économique social environnemental des Pays de la Loire • Tél. 02 28 20 55 80 • courriel : ceser@paysdelaloire.fr • Directeur de la publication : Benoit Cailliau • Rédacteur en chef : Bernard de Castelbajac • Crédit photos : © Ouest Médias - Pierre Minier / Ouest Médias / PB. Fourny / Région des Pays de la Loire • QRcode-pro.com • Rédaction : Fabienne Proux • Secrétariat de rédaction : Catherine de Lavenne • Mise en page : Le Square D. • Impression : Grenier • Dépôt légal : en cours.