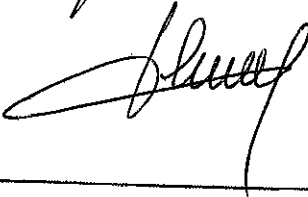


En phase complète avec ce rapport

Région des Pays de la Loire



COMMISSION PERMANENTE

Réunion du 13 décembre 2010

RAPPORT

Avis de la Région des Pays de la Loire sur le Schéma National des Infrastructures de Transport (SNIT)

Je vous propose, dans ce rapport, de prendre connaissance des premières orientations du futur Schéma national des Infrastructures de Transport et de donner mandat pour porter à la connaissance des instances nationales et du Gouvernement l'analyse et les propositions que la Région Pays de la Loire souhaite exprimer et défendre pour ancrer notre territoire ligérien au cœur des réseaux de mobilité nationale et européenne.

Avis de la Région sur l'avant-projet de Schéma National des Infrastructures de Transport (SNIT)

Le 12 juillet 2010, l'avant-projet du Schéma National des Infrastructures de Transport (SNIT) a été rendu public par le Ministère de l'Ecologie. Ce document est conçu comme un document stratégique qui fixe les orientations de l'Etat en matière d'infrastructures de transport. Cette stratégie repose sur quatre axes :

1. Optimiser le système de transport existant pour limiter la création de nouvelles infrastructures ;
2. Améliorer les performances du système de transport dans la desserte des territoires ;
3. Améliorer les performances énergétiques du système de transport ;
4. Réduire l'empreinte environnementale des infrastructures et équipements de transport.

Le SNIT inclut un plan d'actions opérationnelles destinées à mettre en œuvre de manière concrète ces orientations. Il identifie aussi, sur la base d'une analyse multicritère, les grands projets d'infrastructures dont la réalisation apparaît souhaitable à l'horizon 20-30 ans, et dont les études doivent ainsi être poursuivies. Il constitue en cela une révision du Comité Interministériel d'Aménagement et de Développement du Territoire (CIADT) du 18 décembre 2003.

Un travail d'analyse de cet avant-projet s'est alors engagé à la suite duquel et dans la continuité des éclairages demandés au CESER concernant le franchissement de la Loire d'une part et l'amélioration des dessertes ferroviaires à l'est de Nantes en liaison vers Paris mais aussi le couloir rhodanien d'autre part, une réunion de travail conjointe s'est tenue le 19 novembre dernier entre les Commissions « Infrastructures, Transports et Déplacements » de la Région et « Transports, Télécommunications et Energie » du CESER.

Il en ressort l'importance de procéder en premier lieu à la modernisation des infrastructures ferroviaires existantes, notamment sur Nantes-Angers dans le prolongement des opérations engagées au titre du CPER 2007-2013, afin d'augmenter sensiblement la capacité de l'axe compte tenu de la quasi-impossibilité de créer une troisième voie tout du long. En second lieu, sur l'ensemble de l'axe vers Lyon, aussi bien dans une problématique « voyageurs » que pour le transport des marchandises, avec :

- la modernisation et la mise au gabarit B1 et gabarit bas de la ligne Nantes-Angers-Vierzon-Lyon avec la mise à 220km/h de la portion Angers-Tours ;
- la poursuite de l'électrification au-delà de Saincaize, notamment en privilégiant pour la ligne fret l'axe Nevers / Chagny tout en conservant l'option pour les voyageurs de l'axe St-Germain-Lyon tel qu'envisagé.

Cet axe s'inscrit aussi dans une logique de corridor "Atlantique-Suisse" que le C8, regroupant l'ensemble des 8 régions du grand bassin Parisien, porte dans sa contribution auprès de la Commission européenne comme faisant partie du réseau global au titre du Réseau Trans-européen de Transport (RTE-T) dans une logique globale de maillon Ouest du RTE-T. L'inscription de l'intégralité de la VFCEA (Voie Ferrée Centre Europe Atlantique) au SNIT permettrait ainsi d'être en cohérence avec l'un des objectifs du SNIT qui vise à améliorer les dessertes ferroviaires de l'ensemble des ports ceci avant 2020.

Le Conseil régional a pris connaissance des différents avis émis notamment par le Grand Port Maritime lors de la séance du Conseil de Surveillance le 3 décembre dernier, par l'association RACO (Rhône Alpes Centre Océan) lors de son Assemblée Générale le 2 décembre dernier au sujet de l'axe VFCEA (Voie Ferrée Centre Europe Atlantique), des métropoles nantaise et rennaise et de la Chambre Régionale de Commerce et d'Industrie des Pays de la Loire.

Lors de sa séance de début décembre, l'ARF a elle aussi donné son avis sur ce document. Elle précise ainsi que le SNIT doit constituer pour les années à venir un véritable outil de coordination et de mise en cohérence des politiques dans ce domaine. Pour cela, les Régions considèrent que :

- les projets évoqués dans ce document doivent faire l'objet d'un chiffrage réaliste et d'un plan de financement ne consistant pas uniquement à mettre à contribution les collectivités locales ;
- les problématiques du transport régional de voyageurs doivent être mieux prises en compte en tant que maillon essentiel de la chaîne de déplacement et élément d'aménagement du territoire ;
- que l'Etat doit particulièrement veiller aux conditions de réalisation du projet de cadencement du réseau dont la première étape a lieu en décembre 2011 ;
- que les projets présentés, notamment concernant le fret, doivent être en concordance avec les RTE-T. Les autoroutes de la mer doivent donc trouver une place dans la stratégie logistique du SNIT ;
- que l'Etat doit assumer à travers ce document son rôle de garant de la cohésion territoriale nationale et de ce fait promouvoir les projets contribuant à désenclaver les territoires et à rééquilibrer le réseau ferroviaire en faveur des relations transverses ne passant pas par Paris.

Enfin, le 6 décembre 2010, une Conférence des Exécutifs en présence du Préfet de Région et élargie aux parlementaires nationaux et européens, a été organisée afin d'échanger et débattre sur l'avant-projet du SNIT. Il ressort des discussions de cette conférence un certain nombre de points de convergence :

- o avoir une vision dépassant le strict cadre régional pour bien veiller à ce que le Grand Ouest, avec ses différentes métropoles, soit effectivement connecté au reste du territoire national ;
- o valoriser, au-delà du territoire régional, le Grand Port Maritime de Nantes - Saint-Nazaire dans un contexte européen, aussi bien dans un renforcement de ses dessertes ferroviaires nationales que par l'intégration de l'autoroute de la mer dans une logique de complémentarité avec les infrastructures terrestres. La même logique doit prévaloir pour l'aéroport du Grand Ouest, autre porte d'entrée sur le territoire devant disposer d'infrastructures de desserte, tous modes confondus, adaptées ;
- o accorder une importance particulière au fret ferroviaire, en améliorant les infrastructures ferroviaires existantes, en rappelant que ceci constitue un enjeu fort du Grenelle de l'Environnement ;
- o penser la logique d'un franchissement de la Loire dans une optique de fluidification des différents réseaux existants, de façon multimodale, et dans un souci d'équité territoriale, et de sécurisation des axes routiers.

Par ailleurs, le Conseil régional, lors de la précédente mandature, a adopté son Schéma Régional des Infrastructures et des Transports (SRIT), volet transports du Schéma Régional d'Aménagement et de Développement Durable du Territoire (SRADDT), lors de sa session des 26 et 27 Juin 2008. Les enjeux du SRIT visent notamment à renforcer la cohésion de l'espace ligérien en raccordant ses territoires à la dorsale ferroviaire Nantes - Angers - Le Mans et en l'inscrivant dans le contexte européen de mobilité durable. S'appuyant sur 17 axes, il comporte non seulement des infrastructures mais également un ensemble d'actions en matière de services à offrir (pôles d'échange multimodaux, TCSP, ...). Certaines des actions et préconisations prévues ont vocation à s'insérer dans le futur Schéma National des Infrastructures de Transport.

Aussi, le Conseil régional des Pays de la Loire, le CESER et les élus réunis lors de la Conférence des Exécutifs notent, qu' hormis les coups déjà partis, aucune infrastructure réellement nouvelle ne concerne le Grand Ouest hors le barreau Ouest-Est. De même, ils notent qu'il n'existe aucune ambition portée dans ce schéma pour ce territoire au sein du territoire national et européen. Le Grand Ouest est donc le grand oublié de cet avant-projet qui dessine pour les 20 à 30 prochaines années les axes structurants des grandes infrastructures de transport. Les cartes présentées dans l'avant-projet, si elles indiquent la présence de l'aéroport et du port, laissent un grand vide territorial, sans aucun lien avec les infrastructures envisagées.

Il importe donc que le SNIT sorte d'une logique très centralisée, en étoile autour de l'Île de France et prenne en compte plus spécifiquement l'irrigation du Grand Ouest, au regard de son évolution démographique très dynamique, de son poids économique et du déplacement vers l'Est du barycentre de l'Europe qui contribue à accentuer la périphéricité de nos territoires et ce :

- au sein même du territoire du Grand Ouest, vers Rennes et Bordeaux ;
- au sein du territoire national et de l'Union européenne en se raccordant au Réseau TransEuropéen de Transports dans une logique d'axes, aussi bien transversal Est-Ouest de Brest à Lyon voire au-delà que Nord-Sud, tant pour les voyageurs que pour les marchandises, et cela en valorisant le réseau existant ;
- s'appuyant sur le Grand Port Maritime de Nantes - Saint-Nazaire comme un outil de développement du territoire ilgérien et du Grand Ouest : en développant son hinterland maritime avec la prise en compte en tant qu'infrastructure des autoroutes maritimes, mais aussi terrestre avec deux flux d'entrée- sortie de fret ferroviaire, l'un sur l'axe Nantes-Lyon, l'autre vers la région parisienne en se raccordant ainsi aux flux de la région Bretagne.

C'est donc dans une démarche de concertation que la Région des Pays de la Loire élabore sa contribution et sollicite l'inscription au SNIT d'un certain nombre de projets d'infrastructures mais aussi de modernisation d'infrastructures ferroviaires.

Il convient de rappeler cependant qu'une politique des transports ne peut se limiter uniquement à la réalisation d'infrastructures, et doit tenir compte aussi d'un paysage institutionnel où chaque niveau de collectivité possède sa part de compétences :

- pour les agglomérations, la mise en œuvre d'une politique de transports collectifs ;
- pour les Départements, la responsabilité d'un important réseau de routes départementales et la mise en œuvre d'un schéma de transports collectifs ;
- pour les Régions, la responsabilité de la mise en œuvre d'un réseau de transport régional ferroviaire et par car ;

Cette politique de transports passe par la mise en œuvre d'un certain nombre de services, comme l'a mis en exergue notre Schéma Régional des Infrastructures et des Transports (billettique, tarification, accessibilité, intermodalité entre différents modes, développement des modes doux et alternatifs, ...).

Il est à présent plus que jamais souhaitable que la période de consultation que l'Etat envisage de mener début 2011 soit l'occasion d'un dialogue entre institutions qui permette de dégager une vision partagée de l'avenir des infrastructures de transports à l'horizon 2020 et des moyens de financement des projets à mettre en œuvre.

Ce dossier a été présenté en commission sectorielle du 13 décembre 2010 après débat entre l'ensemble des conseillers régionaux.

En conclusion, je vous propose :

- d'approuver les différentes pistes évoquées dans le rapport dans l'intérêt du Grand Ouest en sortant d'une logique centrée très fortement sur l'Île de France ;

- de me donner mandat pour défendre les intérêts et la position de la Région des Pays de la Loire et plus généralement du Grand Ouest dans le cadre de ce Schéma auprès des Instances nationales et du Gouvernement, sur les bases suivantes :

en demandant l'inscription à l'avant-projet de SNIT :

- pour une connexion aux grands réseaux nationaux et européens, des projets suivants :
 - o la Voie Ferrée Centre Europe Atlantique (VFCEA), concernant aussi bien la problématique « voyageurs » que le transport de marchandises. Cet axe permettant de relier Nantes à Lyon, via Tours et Bourges notamment, est ainsi considéré comme stratégique par le Conseil de Surveillance du Grand Port Maritime de Nantes - Saint-Nazaire pour le renforcement de la desserte ferroviaire de son hinterland. L'inscription de l'intégralité de la VFCEA au SNIT permettrait ainsi d'être cohérent avec l'un des objectifs du SNIT qui vise à améliorer les dessertes ferroviaires de l'ensemble des ports ceci avant 2020 ;
 - o le raccordement des axes Sud Europe Atlantique (SEA) et Paris Orléans Clermont Ferrand - Lyon (en fonction de la mise en service de POCL), pour les voyageurs, et des deux autoroutes de fret ferroviaire (Atlantique Ecofret et au-delà de Chagny, à l'axe Bettembourg - Perpignan) à la transversale Saint-Nazaire - Nantes - Lyon ;
 - o tout en rappelant l'importance de la réalisation du barreau Sud de l'Île-de-France qui est aujourd'hui l'élément nécessaire à la porte de sortie des Pays de Loire vers Paris et l'Europe, et dont le débat public démarre fin 2010, ainsi que la réalisation du projet de modernisation de Massy - Valenton tel que décidé dans la convention financière signée par les cinq Régions, l'Etat et RFF.
- pour un renforcement des coopérations et des liaisons interrégionales, les projets suivants :
 - o la prise en compte par l'Etat, sous sa responsabilité, des contraintes environnementales, juridiques, techniques et financières, d'un franchissement de la Loire. Cette problématique est à resituer dans une vision globale des déplacements du grand Ouest en partant du constat que la situation actuelle des traversées Nord-Sud et Est-Ouest autour de la métropole nantaise ne sont pas satisfaisantes au regard notamment des exigences de sécurité routière, de désenclavement des territoires et d'équité territoriale. A ce titre, le SNIT doit intégrer chacune des composantes des flux (locaux, mais aussi départementaux, régionaux et interrégionaux) pour mieux répondre aux différentes logiques de déplacement afin de contribuer à la fluidification du périphérique de l'agglomération nantaise et à une desserte optimisée de l'accès aux deux grands équipements structurants de la responsabilité de l'Etat, la plate-forme aéroportuaire de Notre-Dame-des-Landes et la plateforme portuaire de Nantes-Saint-Nazaire. Cette problématique doit être traitée dans une dimension multimodale ;
 - o la modernisation de la ligne Nantes - Bordeaux par La Rochelle visant à une amélioration de la qualité des dessertes offerte sur cet axe ;
 - o la modernisation de l'axe passant par Caen - Alençon - le Mans - Tours, axe inscrit au Réseau Orienté Fret (ROF), pour les déplacements des voyageurs et le transport de marchandises ;
 - o la liaison ferroviaire rapide Nantes - Rennes dans une logique interrégionale de déplacements et prenant en compte les enjeux (optimisation des temps de parcours,...) des liaisons de Rennes et Nantes vers Vannes et Quimper. L'objectif souhaité est que les études exploratoires en cours sur Nantes - Rennes et sur la phase 2 de Rennes-Brest et Rennes - Quimper permettent le lancement d'un débat public sur ces projets d'ici 2014, avec une mise en service souhaitable à l'horizon 2025. Ces liaisons par des lignes nouvelles vers la Bretagne pourraient constituer la section ouest d'une transversale rapide est-ouest. Dans l'optique du raccordement à la future plateforme aéroportuaire, il importe également et en complément que la desserte par tram-train depuis la ligne Nantes-Chateaubriant permettant aussi de répondre aux déplacements péri-urbains, puisse être opérationnelle à sa mise en service, raccordement dont nous attendons les engagements financiers de l'Etat ;
- o En rappelant la nécessité de la construction de la « Virgule de Sablé sur Sarthe », en concomitance avec la LGV Bretagne - Pays de la Loire, permettant ainsi un rapprochement conséquent des agglomérations de Rennes, Vitré, Laval, Sablé sur Sarthe, Angers et Nantes ;

- En soulignant la nécessité de la réalisation de l'A831 entre Fontenay-le-Comte et Rochefort dont la DUP a été prise en 2005, dans le respect des mesures compensatoires déterminées par l'étude d'impact réalisée en 2009 par la LPO à la demande du ministère chargé des transports.
- pour une structuration du Grand Port maritime de Nantes St-Nazaire comme un outil de développement du territoire ligérien et du Grand Ouest avec :
- la reconnaissance de la place du Grand Port Maritime de Nantes - Saint-Nazaire, port multi-produits, dans sa vocation de port européen de conteneurs, conformément aux orientations du Projet Stratégique approuvé par le Conseil de Surveillance du GPM en juin 2009, en y intégrant la modernisation de ses accès ferroviaires tels que mentionnés (axe St-Nazaire - Nantes - Lyon et virgule de Savenay) ;
 - la réalisation d'une virgule à Savenay, permettant une amélioration de la desserte ferroviaire du Grand Port Maritime de Nantes - Saint-Nazaire vers la Bretagne Sud et la région parisienne, par utilisation de la voie libérée par la LGV atlantique, et pour ne pas saturer davantage la ligne Nantes-Angers-Paris ;
 - la prise en compte des autoroutes maritimes vers l'Espagne en tant qu'infrastructure connectée aux dessertes et autoroutes ferroviaires et routières.
- dans une perspective au-delà de 2020, la mise à l'étude de l'amélioration de l'accessibilité des agglomérations de Nantes, Angers et Le Mans avec la région parisienne et les régions bordelaise et lyonnaise en intégrant une vision globale qui permettra d'alimenter les réflexions sur l'ensemble des différentes hypothèses et fuseaux possibles d'infrastructure pour déterminer ainsi le projet socio-économique et financier le plus performant. Ces réflexions devront conforter l'offre ferroviaire sur Angers.

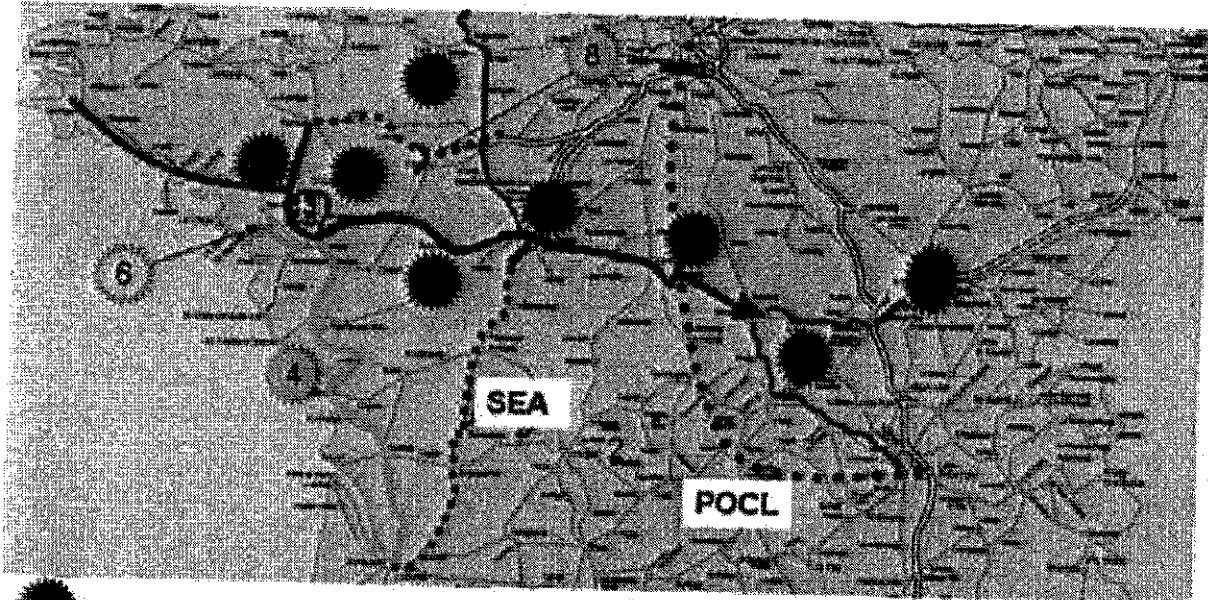
La carte figurant en annexe présente les différentes propositions ferroviaires.

Enfin, le Conseil Régional :

- fait remarquer que la dénomination « sous-réseau régional structurant » est de nature à remettre en cause l'unicité du réseau ferré national. Le SNIT évoque la rénovation des infrastructures de ce réseau capillaire aux grandes liaisons nationales (dessertes de la Vendée, ligne Nantes - Sainte-Pazanne, St-Gilles Croix de Vie - Pornic, Nantes - Cholet...), auxquelles le Contrat de Performance entre l'Etat et RFF accorde de trop faibles moyens. Il importe que la rénovation de ce réseau soit mieux prise en charge par l'Etat d'autant que le projet de schéma propose, dans un contexte institutionnel fortement changeant pour les collectivités, que l'Etat et RFF sollicitent les collectivités pour le financement d'infrastructures relevant de la compétence de l'Etat. Ceci ne peut s'envisager que si, en retour, les péages payés par l'exploitant ferroviaire et, par voie de conséquence, l'autorité organisatrice soient réduits ;
- rappelle, en matière de transports collectifs urbains, l'intérêt de la prise en compte par l'Etat des différents projets de TCSP (Transports Collectifs en Site Propre) portés par les agglomérations de la région (Nantes, Angers, Le Mans, St-Nazaire) afin d'améliorer les conditions de transport et le cadre de vie dans les agglomérations ;

ANNEXE 1

Propositions ferroviaires dans le cadre du SNIT



- Inscription de VFCEA (Angers – Tours à 220 km/h)
- Poursuite de l'électrification au-delà de Saincaize:
Nevers-Chagny pour le fret, St-Germain-des-Fossés/Lyon pour les voyageurs
- Raccordements SEA, POCL et Atlantique EcoFret et fret
Perpignan-Bettenbourg à l'axe Nantes - Tours
- Nantes – Rennes / Nantes – Bretagne Sud et
Rennes – Bretagne Sud
- 4 Amélioration de Nantes - Bordeaux
- Amélioration de Caen – Le Mans - Tours
- 6 Virgule de Savenay
- La « Virgule de la Chapelle » par tram-train
- 8 La « Virgule de Sablé » et l'interconnexion Sud