Mission d'appui auprès des collectivités territoriales à l'élaboration d'un projet stratégique pour les mobilités du Grand Ouest

Rapport de mission

Etabli par :

Francis ROL-TANGUY
(Conseiller-maître en service extraordinaire
à la Cour des Comptes)

Juin 2018

SOMMAIRE

1 - ELEMENTS DE CONTEXTE 4
1.1 Qu'est-ce que le « Grand Ouest » ? 5
1.2 Un cadre contractuel existant 5
2 - AEROPORT DE NANTES-ATLANTIQUE 7
2.1 PGS, PEB, PPBE 8
2.2 Indemnisation des riverains et droit de délaissement 9
2.3 Un fond de péréquation pour les communes riveraines de l'aéroport 9
2.4 La desserte du « nouveau » NANTES-ATLANTIQUE 10
3 - DES PROJETS POUR LE GRAND OUEST 12
3.1 Liaisons Nouvelles Ouest Bretagne - Pays de la Loire 13
3.2 Desserte des aéroports franciliens depuis l'Ouest et interconnexion Sud des TGV en Ile-de-France. 17
3.3 La Gare Montparnasse 19
4 - AEROPORTS DU GRAND OUEST 20
4.1 Pays de la Loire 21
4.2 Bretagne 21
5 - LE FERROVIAIRE 25
5.1 Région Pays de la Loire 26
5.2 Région Bretagne 31
6 - PROJETS ROUTIERS 35
6.1 BRETAGNE 36
6.2 PAYS DE LA LOIRE 37
7 - QUESTIONS PORTUAIRES 40
8 - CONCLUSION 42
ANNEXE 1 : Lettre de mission 44
ANNEXE 2 : Extrait du compte-rendu du Conseil des ministres du mercredi 16 mai 2018 46
ANNEXE 3 : Liste des personnes rencontrées 48
ANNEXE 4 : Conference intermétropolitaine35/44/56 52
ANNEXE 5 : Desserte ferroviaire des aéroports franciliens 57
ANNEXE 6 : Déviation de la RD 137 59
ANNEXE 7 : Liste des sigles et acronymes 61

Propos liminaire

Le 17 janvier 2018, le Gouvernement annonçait sa décision de ne pas réaliser le projet d'aéroport à Notre-Dame-des-Landes. Cette décision était prise, notamment au vu du rapport de la « médiation » engagée dès l'été 2017.

Le 27 janvier 2018, Madame Elisabeth BORNE, Ministre, chargée des Transports auprès du Ministre de la Transition Ecologique et Solidaire, se rendait en Pays de la Loire et en Bretagne, afin d'y rencontrer les élus.

A l'issue de ce déplacement, elle décidait de mettre en place cette mission d'appui auprès des collectivités territoriales à l'élaboration d'un projet stratégique pour les mobilités du Grand Ouest par la lettre de mission ci-jointe (Annexe 1), signée le 31 janvier.

Le 4 mai 2018, Madame Elisabeth BORNE s'est rendue à nouveau à Nantes et à Rennes, pour faire le point avec les élus régionaux, notamment, à mi-parcours de la mission.

Une communication est intervenue en Conseil des Ministres le 16 mai 2018 (extrait du compte rendu joint Annexe 2 du présent rapport).

La liste des personnes rencontrées lors de cette mission figure en Annexe 3.

1 - ELEMENTS DE CONTEXTE

1.1 Qu'est-ce que le « Grand Ouest » ?

Sous ce vocable, sont désignées communément les deux Régions de Pays de la Loire et de Bretagne. L'on pense aussi généralement aux trois métropoles de Nantes, Rennes et Brest.

C'est aussi neuf Conseils Départementaux :

- Cinq en Pays de la Loire : Loire-Atlantique, Maine-et-Loire, Mayenne, Sarthe et Vendée ;
- Quatre en Bretagne : Côtes-d'Armor, Finistère, Ille-et-Vilaine et Morbihan.

Ce sont aussi de nombreuses villes moyennes, à la tête de communautés d'agglomérations significatives.

Il faut aussi noter que le « Grand Ouest » compte des territoires ruraux, terroirs d'une agriculture dynamique, avec la transformation de ses produits agricoles grâce à une importante industrie agroalimentaire.
De même, des territoires comme la Loire-Atlantique, la Vendée, une partie du Maine-et-Loire ou l'Ille-et-Vilaine comptent un tissu très actif de PME / ETI industrielles très qualifiées et fortement tournées vers l'international (on peut citer à titre d'exemple le bassin d'emploi de Vitré en Ille-et-Vilaine, ou celui des Herbiers en Vendée. Leur caractéristique première est d'afficher un taux de chômage inférieur de moitié au taux de chômage métropolitain ! …).

Ce sont aussi des territoires qui innovent en matière de gouvernance. On peut citer la politique des « pays » en Bretagne (qui, certes, date de 15 à 20 ans …) mais aussi, plus récemment, le travail commun de douze EPCI autour de Redon, à cheval donc sur les deux Régions et les deux Départements de Loire-Atlantique et d'Ille-et-Vilaine, avec leurs députés, dans une démarche qualifiée d'inter métropolitaine (Annexe 4 : Conférence intermétropolitaine 35/44/56).

Enfin, il est à signaler que le « Grand Ouest » connaît un taux de chômage inférieur à la moyenne nationale et un dynamisme démographique supérieur à la moyenne nationale, même si ces bons chiffres globaux ne doivent pas masquer l'existence de poches de difficultés.

1.2 Un cadre contractuel existant

L'Etat et les deux Régions Bretagne et Pays de la Loire sont liés contractuellement par des Contrats de Plan Etat-Région (CPER) signés en 2014 pour les six années 2015-2020.

De plus, l'Etat est lié avec la Région Bretagne par le Pacte d'Avenir signé fin 2013.

La Mission n'avait naturellement pas pour vocation à remettre sur le chantier ces éléments contractuels. Mais force est de constater que, si nous sommes à 66 % de leur déroulement calendaire (quatre années de programmation 2015-2018), leur taux de réalisation financière est nettement inférieur :

- Pays de la Loire

  Investissements routiers : 23,9% à fin 2018
  Investissements ferroviaires : 35,5% à fin 2018

- Bretagne

  Investissements routiers : 28,5% à fin 2018
  Investissements ferroviaires : 37,2% à fin 2018.

Il faut noter aussi que la Région Pays de la Loire a avancé la part Etat des travaux prévus sur la liaison Clisson-Cholet, soit 7 M€, et que, de la même manière, la Région Bretagne a avancé 5,75 M€ sur la part Etat des travaux de régénération de la liaison Brest-Quimper. Sans ces avances, que l'Etat se doit de rembourser, les taux d'exécution sur les parties ferroviaires des CPER seraient encore inférieurs.

Pour viser des taux d'exécution entre 80 et 90% à l'horizon 2022, il faut mathématiquement doubler globalement le rythme des programmations budgétaires, ce qui correspond dans l'ensemble à l'hypothèse 2 du rapport du Comité d'Orientation des Infrastructures (COI).

Si l'on prend l'exemple de la mise à 2x2 voies de la RN 164 en Bretagne, il reste 350 M€ à engager de fin 2018 à terminaison. Si l'on prolonge le rythme moyen des années 2015 à 2018, la fin de réalisation est aux alentours de 2040. Si l'on double le rythme, il devient crédible d'arriver à terminaison avant 2030.

Il y a donc un double enjeu : achever les opérations déjà contractualisées d'une part, tenir les nouveaux engagements et ne prendre que des engagements tenables d'autre part.

Enfin, le CPER 2014-2020 de la Région Pays de la Loire comprenait le financement à hauteur de 75M€, financé à parts égales par l'Etat et la Région, de la desserte routière de l'aéroport à Notre-Dame-des-Landes. Cet engagement n'a plus lieu d'être aujourd'hui.

La Mission propose donc que ces 75 M€, financés à parts égales entre l'Etat et les Collectivités territoriales, qui faisaient partie de l'économie globale puissent faire l'objet d'une reprogrammation, afin de préserver l'équilibre du Contrat.
Des opérations nouvelles, relatives aux priorités régionales, sont avancées dans le rapport.
Il s'agira ensuite d'établir un ordre de priorité, en fonction des coûts estimés et des calendriers.

2 - AEROPORT DE NANTES-ATLANTIQUE

Sans attendre la conclusion de la mission qui ne portait pas sur ce volet, le processus a été initié pour la relance de Nantes-Atlantique. A cette fin, une première réunion de la commission consultative de l'environnement (CCE) de l'Aéroport de Nantes-Atlantique s'est tenue le 27 avril dernier. Elle a permis de lancer le débat autour de la redéfinition du plan de gêne sonore (PGS) et du plan d'exposition au bruit (PEB). De même, l'arrêté faisant entrer l'aéroport de Nantes-Atlantique dans la liste des aéroports devant faire l'objet d'un plan de protection contre le bruit dans l'environnement (PPBE) a été publié. Enfin, un nouvel arrêté est en voie d'être pris pour définir les interdictions relatives aux avions les plus bruyants, suite à la consultation publique préalable. Enfin s'engagent les réflexions nécessaires à la définition des grandes conditions du réaménagement de l'aéroport pour faire face à la croissance observée et à venir, en lien avec les collectivités territoriales concernées.

Naturellement, en parallèle, se déroulent les négociations avec le concessionnaire actuel sur la résiliation de la concession aussi bien à Nantes-Atlantique que pour le projet de Notre-Dame-des-Landes et la préparation d'un nouvel appel d'offres de concession.

Le réaménagement d'importance que suppose l'adaptation au trafic de l'aéroport nécessite une saisine de la commission nationale du débat public. Du fait que le sujet a déjà été abondamment traité, une concertation avec garant semble la voie la plus appropriée (par rapport à un débat public avec commission particulière). Le calendrier de saisine arrêté doit permettre à cette concertation d'intervenir à la fin 2018, ou début 2019. Les conclusions devraient pouvoir en être tirées au printemps 2019.

2.1 PGS, PEB, PPBE

- Le plan de gêne sonore (PGS) en vigueur date de 2004. Le PGS à venir doit se projeter avec des hypothèses de trafic 2020, sans donc, les corrections potentielles de trajectoire futures. Il se devra donc d'être une seconde fois révisé à un horizon de 5 ans (2023-2025).
  Le PGS est soumis à la consultation des collectivités territoriales impactées, mais non à enquête publique.

- Le plan d'exposition au bruit (PEB) est d'une nature différente. Il doit se projeter à un horizon de 15 à 20 ans (environ 2035) car il est opposable aux documents d'urbanisme locaux : c'est pour cette raison qu'il est soumis à enquête publique.
  La consultation publique de début 2019, fondée sur le réaménagement de Nantes-Atlantique, fournira forcément des indications précieuses, car les 2 sujets sont nécessairement liés. Ainsi en est-il de la question de l'allongement de la piste au Sud. En effet, c'est cet allongement qui permet de décaler les atterrissages depuis le Nord (c'est-à-dire ceux impactant le centre-ville de Nantes, Rezé et Bouguenais), sans conséquence pour ceux intervenant depuis le Sud (ils répondent toujours aux mêmes trajectoires et donc avec le même point de contact qu'aujourd'hui avec la piste allongée).

  L'hypothèse qui offre la sécurité maximale, consiste à doter l'aéroport d'un système d'atterrissage tout-temps dit ILS3. Mais ceci supposera un redressement des trajectoires qui aura pour conséquence de modifier les zones survolées de Nantes.

La consultation publique se devra de comparer cette hypothèse avec celles d'associations privilégiant la poursuite des trajectoires actuelles.

- Enfin le plan de protection contre le bruit dans l'environnement (PPBE) devra aborder les questions des vols de nuit. Il est évident que la revendication d'interdiction des vols de nuit (entre 22h ou 23h et 5h du matin) devra être abordée. Il est évident que cette revendication est à mettre en regard du modèle de développement de l'aéroport. La croissance très importante de ces dernières années s'est faite sur un modèle économique d'accueil de compagnies low-cost. Et celles-ci ne « basent » des avions que, parce qu'elles ont la certitude que ceux-ci pourront toujours rentrer à leur « base », quelle que soit l'heure. Ce sont ces avions « basés » qui génèrent les emplois sur l'aéroport. Mais un regard pourrait aussi être porté sur les vols programmés (cf. éléments statistiques 2017) : il y a peut-être là une voie moyenne à explorer pour les vols commerciaux des voyageurs.

2.2 Indemnisation des riverains et droit de délaissement

Les Assises nationales du transport aérien mises en place par la Ministre, chargée des Transports, en mars de cette année ont vocation à amender les conditions générales applicables aux aéroports en ces matières. Toute nouvelle disposition sur ces deux sujets est de nature à améliorer la situation et sera donc bénéfique aux riverains de l'aéroport de Nantes-Atlantique. Mais par la voix du Premier Ministre, le Gouvernement a fait part de sa volonté de mettre en place des mesures exemplaires, du fait de la situation particulière de Nantes.

2.3 Un fond de péréquation pour les communes riveraines de l'aéroport

Comment donc faire droit à des « mesures exemplaires »? Ces mesures exemplaires pourraient se traduire par la capacité à porter à 100% la subvention apportée pour les travaux d'insonorisation de certains riverains, en fonction de critères sociaux (au-delà de la règlementation nationale), l'aide aux collectivités pour les travaux d'insonorisation, voire de transfert d'équipements publics (notamment les écoles et le collège de Bouguenais), des moyens nécessaires à l'exercice d'un droit de délaissement.

Le financement de telles mesures doit être assis sur un financement pérenne dans le temps car tout cela ne peut se faire que dans la durée (10 ans au moins, voire plus s'il s'agit comme l'évoque la commune de Saint-Aignan de Grand Lieu du transfert et de la reconstruction de son centre bourg).

Enfin la conduite et la mise en œuvre d'une telle politique se doit d'être confiée aux collectivités territoriales concernées, avec l'appui de l'Etat.

Un exemple existe. Il s'agit du « fonds de compensation » créé en 1998 pour les communes riveraines des aéroports de Paris-Charles de Gaulle et de Paris-Orly. Il est financé annuellement par une dotation d'Etat (prélevée à l'origine sur le fond

départemental de péréquation de la taxe professionnelle) et par une dotation versée par la société Aéroports de Paris. C'est une mesure législative qui est à l'origine de ce fonds.
Le modèle pourrait être « recopié ». On peut aussi envisager une mesure simplement réglementaire, l'Etat apportant une dotation initiale, et la nouvelle concession une contribution annuelle. Les collectivités territoriales (Région, Département, Métropole) pourraient aussi être sollicitées au nom de la protection des Riverains.

Au total, ce fonds devrait pouvoir dégager 20 à 25 M€ sur les 10 prochaines années :

- 0,8 à 1M€ par an de l'Etat (ou 10M€ pour une dotation initiale) ;

- 0,8 à 1M€ de la concession aéroportuaire ;

- et peut-être 0,5 à 0,8M€ par an à se partager entre les 3 collectivités territoriales.

La commune de Saint-Aignan de Grand Lieu a souhaité être dotée d'un contrat particulier avec l'Etat, lui permettant le transfert de son centre-bourg. On voit mal l'Etat, qui ne contractualise plus qu'avec les Régions, contracter directement avec une commune. De plus, la décentralisation aujourd'hui réalisée s'accompagnerait mal d'une gestion par l'Etat d'un tel fonds. Enfin cette demande de la commune de Saint-Aignan de Grand Lieu est liée au fait objectif que les populations impactées par les nuisances de l'aéroport de Nantes-Atlantique sont plus que majoritairement situées au Nord de l'aéroport, dans les communes de Rezé et surtout de Bouguenais. Ainsi, si la commune de Saint-Aignan de Grand Lieu a une école dans le périmètre le plus concerné, Bouguenais en a trois et un collège.

En conséquence, la commune de Saint-Aignan de Grand Lieu exprime des interrogations sur le montant de l'aide nécessaire à sa politique de déplacement de son centre-bourg. C'est pourquoi elle souhaite une reconnaissance de sa situation, très proche de Nantes-Atlantique. Afin de donner un certain confort à la commune, il pourrait être envisagé un échange de lettres, les modalités précises restant à définir.

2.4 La desserte du « nouveau » NANTES-ATLANTIQUE

Enfin, le bon fonctionnement du nouvel aéroport impose de se pencher sur sa desserte routière et en transports collectifs et sur la situation de la capacité en stationnement.

Pour la desserte routière, la première question est celle d'une amélioration de la circulation sur le périphérique nantais (cf. infra). En termes de transports collectifs, ont été évoquées la prolongation de la ligne de tramway (terminus actuel à Bouguenais-La Neustrie, à l'intérieur du périphérique nantais) ou la création d'une gare TER sur la ligne ferroviaire qui passe au Nord de la piste (c'est la solution qui offrira depuis la gare centrale de Nantes le meilleur temps de parcours). Sur ces sujets, la Région et Nantes Métropole ont lancé en commun une réflexion préalable : il faut en attendre les résultats. L'Etat peut, quant à lui, d'ores et déjà s'engager à participer à l'investissement nécessaire dans le cadre des appels à projet « Transports collectifs urbains » qu'il a prévu de lancer dans les prochaines années. De même, l'augmentation

de la capacité du stationnement est une nécessité. La prochaine concession devra comprendre la réalisation de parkings silos au droit des aérogares (existantes ou à créer). Ne peut-on engager un tel investissement d'ores et déjà ? Cela semble pouvoir être discuté avec l'actuel concessionnaire. Il faudra cependant bien vérifier que ceci est compatible, en termes de procédures administratives et, notamment, au regard des dispositions de la directive européenne relative aux « Plans et Programmes ».

Mais ces investissements mettront du temps à se réaliser. Il faut compter en années, alors que la situation nécessite d'ores et déjà des actions pour augmenter la capacité de stationnement, dont la limite est atteinte voire dépassée lors des pics saisonniers de fréquentation de l'aéroport. En complément à ces actions, il convient également d'étudier si, au-delà de la navette existante en bus depuis la gare centrale, des navettes peuvent être mises en place depuis les parkings de Nantes Métropole existants au droit du périphérique, par exemple sous la forme de transport à la demande et non par un système régulier, réservable depuis son smartphone. De plus pourrait être étudiée la réalisation d'un site propre depuis le périphérique sur la voie d'accès à l'aéroport pour les bus, les taxis et ces navettes depuis les parkings métropolitains de délestage : ceci est, en effet, possible en termes de capacité des voies existantes.

Enfin, à terme, dans un tel site propre, les parcours terminaux depuis les parkings métropolitains, depuis le terminus du tramway ou une future gare TER, pourraient être le lieu d'une expérimentation de services assurés par des véhicules autonomes, dans le cadre d'une politique d'innovation souhaitée tant par la Région que par la Métropole.

3 - DES PROJETS POUR LE GRAND OUEST

3.1 Liaisons Nouvelles Ouest Bretagne - Pays de la Loire

En juillet 2017 ont été inaugurées par le Président de la République la ligne nouvelle à grande vitesse Le Mans–Rennes et la virgule de Sablé vers Angers et Nantes.

Ainsi les liaisons entre la Bretagne et Paris gagnaient 35 minutes et celles entre Nantes et Paris quelques minutes. En outre, la liaison Laval–Nantes en Pays de la Loire était notablement améliorée (même si celle-ci a connu ensuite des difficultés, cf. infra).

La traduction concrète a été celle d'une augmentation de 18% des passagers transportés depuis et vers la Bretagne depuis lors.

A l'automne 2014 et jusque début 2015, s'est tenu un débat public dit LNOBPL (Liaisons Nouvelles Ouest Bretagne – Pays de la Loire).

Les trois scenarii envisagés

Trois familles de scenarii ont été construites, répondant toutes aux objectifs identifiés pour le projet.
À ce stade de la réflexion, ces scenarii sont encore évolutifs et peuvent faire l'objet de combinaisons ou de variantes.

LE SCÉNARIO MAUVE

Aménagement au plus proche des voies ferrées existantes

LIGNES NOUVELLES	LIGNES RECTIFIÉES	GAINS DE TRAFIC	COÛT en € 2012
145 km	105 km	1,9 million de voyageurs par an	4,20 milliards d'euros

LE SCÉNARIO BLEU

Création de lignes nouvelles

OPTION	LIGNES NOUVELLES	GAINS DE TRAFIC	COÛT en € 2012
Nord Vilaine	165 km	2,3 millions de voyageurs par an	3,10 milliards d'euros
Sud Vilaine	185 km		3,65 milliards d'euros

LE SCÉNARIO VERT

Création de lignes nouvelles

OPTION	LIGNES NOUVELLES	GAINS DE TRAFIC	COÛT en € 2012
Nord Vilaine	250 km	2,3 millions de voyageurs par an	5,00 milliards d'euros
Sud Vilaine	270 km		5,55 milliards d'euros

Le débat n'a pas donné lieu ensuite à une décision du maître d'ouvrage (SNCF Réseau) du fait de l'incertitude qui pesait déjà sur le devenir du projet d'aéroport de Notre-Dame-des-Landes, qui portait une part de la justification économique du projet.

Aujourd'hui, suite à l'abandon du projet d'aéroport à Notre-Dame-des-Landes, on peut ainsi résumer les priorités stratégiques en matière de ferroviaire des collectivités territoriales du Grand-Ouest.

- Une priorité commune : la liaison Rennes-Nantes ;
- En Pays de la Loire, la création de capacité sur l'axe Angers-Nantes (cf. Chapitre 5 ferroviaire PDL) ;
- En Bretagne, l'objectif est de permettre que Brest et Quimper soient à 1h30 de Rennes et à 3 heures de Paris (cf. Chapitre 5 ferroviaire Bretagne).

La qualité de service de la liaison Rennes-Nantes est aujourd'hui en deçà des besoins et des attentes. La route y tient une place prépondérante : il suffit de consulter les offres de covoiturage ou les ouvertures de lignes de car (3 allers-retours quotidiens supplémentaires à l'été 2018) pour le mesurer. Il y a là à l'évidence un marché potentiel pour le ferroviaire. Il y a un intérêt certain à améliorer les connexions entre ces deux grandes métropoles de l'Ouest, à l'heure où leurs aires urbaines tendent à se rejoindre.

Un premier pas sera franchi à l'été 2018 avec une desserte en 1h15 quasiment toutes les heures (sauf celles en milieu de matinée et d'après-midi), suite aux travaux d'amélioration de la signalisation et de rectification de courbes sur la ligne existante Rennes-Redon. Cela permettra enfin de tenir une réunion le matin à Rennes et l'après-midi à Nantes, ou inversement.

Mais il faut aller plus loin sur le temps de parcours. En effet, par la route, la distance est plus courte, et sauf difficultés sur les entrées de Rennes ou de Nantes, le temps de parcours est tout juste supérieur à 1 heure : il faudrait donc viser un objectif de 1 heure pour le train. De même, le cadencement doit être complet sur la journée, voire tendre à terme vers un train toutes les 30 minutes et plus seulement toutes les heures.

Quelles améliorations peut-on apporter ?

Cette liaison peut être découpée en trois tronçons :

- Rennes - Redon

  Il n'est guère possible d'apporter d'amélioration supplémentaire à ce qui a été fait. La ligne existante longe la Vilaine, ce qui la contraint fortement. De même, si elle n'est globalement pas saturée, sa première partie dessert le péri-urbain rennais, et est donc chargée. C'est aussi dans cette première partie que se situe la gare TER de Rennes Saint-Jacques qui dessert l'aéroport, qui est appelé à se développer et donc à générer de nouveaux besoins de circulation ferroviaire. La saturation des 20 premiers kilomètres est donc à venir.

- Redon - Savenay

  Le tronçon n'est pas saturé, et ne devrait pas l'être avant longtemps. Par contre, il est équipé d'une signalisation dite BAPR (Block Automatique à Permissivité Restreinte), il est temps de passer à une signalisation BAL (Block automatique Lumineux). Cela permettra un gain de temps (quelques minutes).

- Savenay - Nantes

  On retrouve là la même problématique que pour le péri-urbain de Rennes, Nantes ayant en plus tendance à s'étaler vers l'Ouest, vers la côte (Saint-Nazaire, La Baule, Le Croisic). Il y a donc peu de gain à attendre.

C’est pourquoi des propositions à moyen-long terme sont faites à la fois dans la partie Bretagne et dans la partie Pays de la Loire.

3.2 Desserte des aéroports franciliens depuis l'Ouest et interconnexion Sud des TGV en Ile-de-France

Le contournement Est de l'Ile-de-France a permis d'interconnecter les lignes Nord, Est et Sud des TGV et de développer les gares de Paris-Charles-de-Gaulle et de Marne-la-Vallée-Chessy. C'est cela qui a permis la réussite des TGV dits « inter secteurs ». C'est aussi ces gares (et celle de Massy) qui portent l'offre « low cost » de la SNCF, baptisée « OUIGO ».

Cependant, l'interconnexion Sud fonctionne aujourd'hui entre Massy et Valenton sur la ligne existante et cohabite avec le RER C. Cela limite les capacités de développement et, surtout, limite la robustesse et donc la régularité de ces circulations.

C'est pourquoi, à défaut de réussir à faire figurer au schéma directeur de l'Ile-de-France un barreau Sud du TGV, s'est fait jour le projet de réaliser une 3ème voie entre Massy et Valenton sur la ligne existante, les emprises du réseau ferré national le permettant. Ainsi, la capacité de cette ligne serait augmentée de 25%. A la fin des années 2000, la partie Est a été engagée, une convention de financement a été signée, puis les travaux ont commencé. Ceux-ci ont été interrompus en 2014 du fait de l'incendie survenu au PC de Vitry, les équipes de SNCF Réseau ayant été basculées sur cette reconstruction. Les travaux reprendront en 2019 et le tronçon Est sera mis en service en 2021. SNCF Réseau assumera les surcoûts liés à un décalage dans le temps.

La partie Ouest de ce projet a longtemps été marquée par l'opposition de la ville d'Antony à ce projet. Bien qu'étant à l'intérieur de l'emprise du réseau ferré national, il a fallu recourir à une déclaration d'utilité publique. Celle-ci sera purgée de recours à l'été. Dans le même temps, un accord est intervenu entre la mairie d'Antony, le Conseil départemental des Hauts-de-Seine, la Région Ile-de-France et l'Etat pour la suppression du passage à niveau d'Antony (PN9).
Toutes les conditions sont donc aujourd'hui réunies pour permettre à court-moyen terme (horizon 2024) la réalisation de cette 3ème voie sur l'ensemble de l'itinéraire, sous réserve de l'obtention des financements nécessaires.

Les sommes inscrites au CPER 2015-2020 pourraient ne pas suffire à couvrir la totalité du coût de l'opération. Cependant la répartition des financements est actée par toutes les parties, le décalage de la réalisation nécessitant un réexamen des enveloppes prévues. Cette 3ème voie permettra un vrai gain en robustesse et en régularité. De même, des capacités seraient dégagées pour de nouveaux TGV « intersecteurs », améliorant la desserte de Paris-Charles de Gaulle depuis l'Ouest.

A cette occasion, il sera opportun de lancer les études nécessaires à la comparaison de l'intérêt respectif des gares que l'on pourrait intituler « Massy - Orly TGV » ou « Pont de Rungis – Orly TGV ». En effet, leur future jonction à Orly (Massy par la ligne 18 et Pont de Rungis par la ligne 14 du réseau du Grand Paris Express) permet d'envisager que non seulement des TGV « intersecteurs » s'y arrêtent, mais même qu'ils y aient leur origine ou leur destination. A long terme, au-delà de 2028, cela peut contribuer à desserrer l'étau de la saturation de la gare Montparnasse.

- Aujourd'hui Roissy est accessible depuis Rennes et Nantes par 4 allers-retours TGV. A court et moyen terme (2023-2025), il sera possible, après réalisation de la 3ème voie Massy-Valenton, de renforcer cette offre (cf. Annexe 5).

- Aujourd'hui la gare de Massy-TGV est desservie depuis Rennes par 10 TGV par jour (et 8 en retour). Elle est desservie depuis Nantes par 9 TGV par jour (et 11 en retour) (cf. Annexe 5).
  Depuis cette gare, Orly est accessible par le RER C puis par la navette Pont de Rungis – Orly ou par le RER B Antony puis par ORLYVAL.

3.3 La Gare Montparnasse

La Gare Montparnasse est souvent évoquée par les usagers du Grand Ouest. Au-delà des évènements qui ont marqué les mois passés, sa saturation et donc sa difficulté d'exploitation est souvent reprochée. En Bretagne, c'est pour considérer que c'est leur cause majeure d'irrégularités ; en Pays-de-la-Loire, cela vient s'ajouter aux autres motifs d'insatisfaction. Cela est aussi l'argument pour refuser des dessertes supplémentaires.

Des travaux pour fiabiliser l'exploitation sont en cours. Mais dans le même temps, la mise en place de OUIGO au départ de la gare de Paris Montparnasse Vaugirard Hall 3 apparaît comme un déni du programme « Robustesse » lancé à l'été 2017. Ajouter de tels cisaillements aux difficultés récurrentes d'exploitation ne peut qu'interroger.

C'est aussi pourquoi il est important de regarder à plus long terme comment des gares comme Massy ou comme Pont de Rungis peuvent servir à désaturer Montparnasse. De même, réfléchir à arrêter certains TER dans des gares en contact avec le réseau du Grand Paris Express pourrait contribuer à la robustesse de l'exploitation de la gare Montparnasse.

4 - AEROPORTS DU GRAND OUEST

4.1 Pays de la Loire

Nantes-Atlantique est aujourd'hui le seul aéroport de la Région à avoir un trafic commercial de voyageurs significatif. A ce titre, avec plus de 50 000 mouvements annuels et 5,5 millions de passagers en 2017, il fait partie des 10 plus importants aéroports en région (hors Ile-de-France).

Dans la Région, un seul autre aéroport remplit les conditions d'un potentiel développement, c'est celui d'Angers-Marcé. La disponibilité de ses infrastructures[1], sa desserte, comme sa situation avec peu de population impactée sont ses atouts. Il semble toutefois que ce ne serait qu'en cas de saturation ou de difficultés de Nantes-Atlantique que les compagnies, qui sont seules décisionnaires en matière d'ouverture de ligne, pourraient se saisir de cette opportunité. La question ne se pose donc pas aujourd'hui.

Les autres aérodromes accueillent aviation de tourisme et d'affaires. Ainsi, de par le dynamisme économique de la Vendée, celui de la Roche-sur-Yon est confronté à la difficulté de ne pas avoir d'effectifs de la police aux frontières (PAF). Certes, sa fréquentation ne suppose pas d'effectifs permanents mais une solution « à la demande » permettrait sa meilleure utilisation, propice aux relations économiques ouvertes à l'extérieur des entreprises vendéennes.

4.2 Bretagne

Au 1er janvier 2018, la Bretagne comptait 6 aéroports accueillant du trafic commercial. L'impact de l'ouverture de la ligne TGV Le Mans-Rennes, et son effet en gain de temps vers les aéroports franciliens n'est pas négligeable. Ainsi, les collectivités qui géraient l'aéroport de Lannion ont pris acte de la difficulté à faire fonctionner la ligne Lannion-Orly, alors que Guingamp est maintenant à 2h30 de Paris. Il n'y a donc plus aujourd'hui que 5 aéroports bretons accueillant un trafic commercial

4.2.1 Brest et Quimper

Ces deux aéroports ont été transférés à la Région Bretagne qui les a concédés au travers d'une seule délégation de service public à la CCI du Finistère. Ils connaissent cependant des situations contrastées.

Brest accueille aujourd'hui plus d'un million de passagers au travers d'un trafic national et européen. Ses installations peuvent supporter un développement conséquent. Doté d'un système d'atterrissage tout-temps, il est un aéroport pouvant accueillir des avions déroutés pour cause météorologique. En matière de navigation aérienne, il est équipé d'un petit centre doté de 24 postes de contrôleurs aériens, permettant d'opérer 24h sur 24. Différents évènements ont conduit à ce que, dernièrement, seuls 16 postes soient couverts : cette situation est en voie d'évolution et d'ici l'été 2019, la direction générale de l'aviation

[1] La piste de l'aérodrome fait 1 800 mètres de long et 45 mètres de large.

civile (DGAC) s'engage à revenir à une situation proche du plein effectif. La volonté du gestionnaire de l'aéroport est d'avoir des lignes vers les grands hubs européens : c'est déjà le cas pour Londres par exemple et des discussions ont lieu avec KLM pour ouvrir une ligne Brest-Amsterdam. La CCI souhaite un appui à ce sujet.

Les conditions d'un réel développement du trafic sont donc réunies à Brest. Une réflexion stratégique est peut-être nécessaire pour mieux attirer les compagnies low-cost. La proposition de supprimer la taxe d'aéroport pour des parts Etat (7€ par passager) ne peut en tenir lieu : une telle décision serait, en effet, considérée par la Commission européenne comme une aide d'Etat et entraînerait condamnation de la France au nom du règlement en vigueur.

La Métropole de Brest réfléchit à une liaison de transport en commun gare-centre-ville-aéroport. En fonction des résultats des études, l'Etat pourrait, au travers des prochains appels d'offres de transport urbain, regarder comment aider, au besoin, une telle mise en place.

Tout à fait différente est la situation de l'aéroport de **Quimper**. Cet aéroport a vu son trafic passer sous la barre des 100 000 passagers. Il a pâti des difficultés récurrentes de la compagnie HOP !, filiale d'AIR FRANCE, avec des annulations fréquentes de vol. Même si des lignes européennes saisonnières existent, la question de son avenir se pose. Le Conseil Régional souhaite que des obligations de service public (OSP) et une délégation de service public (DSP) pour l'exploitation de la ligne aérienne, permettant le versement d'une subvention d'équilibre au transporteur aérien, soient mises en place sur Quimper-Orly. Une telle DSP doit répondre aux règles européennes et françaises : la direction générale de l'aviation civile (DGAC) considère que le dossier est crédible (notamment parce que Quimper est clairement à plus de 3h de TGV de Paris) et peut être défendu (il doit faire l'objet d'un accord préalable de la Commission européenne). La subvention à accorder à l'opérateur de cette DSP sera fixée en fonction des réponses à l'appel d'offres préalable. La participation financière de l'Etat pourrait être fixée à 35%, la Région au premier chef mais aussi les collectivités concernées (Département, Ville de Quimper) en assumant 65%.
Les délais d'instruction préalable puis d'appels d'offre renvoient à une mise en place en 2019 au plus tôt, voire 2020.

4.2.2 Lorient

L'aéroport de Lorient a un statut particulier puisqu'il est à la fois civil et militaire. Son caractère militaire a sans doute contribué à lui assurer de très bonnes infrastructures, même s'il convient de souligner que le concessionnaire participe aux coûts de maintenance. Ces bonnes conditions et une politique volontariste ont permis à son trafic de monter jusqu'à 200 000 passagers, il y a quelques années. Aujourd'hui, néanmoins, son trafic est à la baisse : RYANAIR a fermé sa ligne sur Londres et l'aéroport de Lorient, aussi, pâtit des difficultés de HOP ! avec un nombre record de vols annulés. Tout cela a conduit la DGAC

et la Région à diligenter une étude stratégique qui est en cours. Au vu de ses résultats, les 3 partenaires (DGAC, Région et CCI délégataire, avec l'aide des élus locaux et nationaux) devront se mettre d'accord sur une stratégie future.

Le moment semble venu d'envisager un transfert de gestion de la zone civile de l'aéroport de Lorient, par le ministère des Armées au profit de la Région Bretagne, si celle-ci confirme son intérêt. Ce devra être aussi l'occasion de solder le passé. Le différend financier entre la DGAC et la CCI devrait faire l'objet d'un accord amiable avec l'actuelle nouvelle équipe de la CCI.

4.2.3 Saint-Malo-Dinard et Rennes Saint-Jacques

Ces deux aéroports ont été transférés à la Région qui en a concédé la gestion à la CCI d'Ille-et-Vilaine, alliée à VINCI (actionnaire minoritaire), après appel d'offres.

Saint-Malo-Dinard a une faible activité commerciale, y compris de vols charter. Il est en effet considéré comme l'aéroport du Mont-Saint-Michel (la Région envisage même d'en changer la dénomination pour prendre en compte cette dimension). Cet aéroport est aussi essentiel à l'activité de l'usine SABENA, toute proche.

Rennes-Saint-Jacques accueille aujourd'hui plus de 700 000 passagers. Sa croissance est avérée (même si elle n'atteint par le rythme celle de Nantes-Atlantique). Elle sera portée par l'ouverture de lignes intra-européennes ou vers le pourtour méditerranéen. En effet, le trafic vers les aéroports parisiens ne peut constituer un fonds de commerce tangible, quand Rennes est à 1h25 de Paris en TGV !

Pour prendre en compte les nouvelles situations créées par l'abandon du projet à Notre-Dame-des-Landes, la Région réfléchit à revoir les termes de sa concession pour développer une politique d'investissement plus soutenue, qui pourrait notamment porter sur l'allongement de la piste dans l'emprise aéroportuaire actuelle et la création d'une nouvelle aérogare. La Région envisage aussi un projet d'une plus grande ambition pour cet aéroport, par exemple qui pourrait comprendre la création de capacité hôtelière, de surfaces de coworking. C'est pourquoi la Région souhaite acquérir les terrains aujourd'hui non utilisés, sauf pour une petite partie d'entre eux, qui sont actuellement propriété de l'Etat. Le transfert de ces terrains au profit de la Région est en cours de discussion. A l'heure de la rédaction du présent rapport, cette discussion est engagée mais n'est pas encore conclue. Le projet porté par la Région nécessite en effet de coordonner de multiples acteurs, dont le ministère de l'intérieur, car le RAID y a là une antenne ainsi que le ministère de la justice car, après le constat tiré par la DGAC du retrait du ministère des Armées, le ministère de la justice a étudié une autre utilisation pour faire face à ses besoins propres.

Une partie des terrains en cause, cependant, doit faire l'objet d'une décision qui gagnerait à être prise sans délai. En effet, la capacité des parkings de l'aéroport est nettement dépassée. En conséquence, les stationnements sauvages se multiplient dans la commune de Rennes Saint-Jacques. Cette nuisance est particulièrement mal vécue par les riverains. C'est pourquoi, tout en poursuivant la discussion pour une cession plus importante de terrains, une décision rapide sur une première parcelle - cadastrée AN101 - semble nécessaire. Cette parcelle jouxte les actuels parkings et pourrait donc permettre de les agrandir aisément. Elle n'a pas d'affectataire envisagé. Cependant, elle abrite des bâtiments voués à la démolition mais fortement amiantés.

Les coûts de déconstruction et de dépollution en seront donc élevés. Les frais de déconstruction et de dépollution pourraient être laissés à la charge de l'acquéreur ou du futur gestionnaire, alors que la loi les met à la charge du propriétaire. Un accord pourrait être trouvé, le cas échéant, sous la forme d'un simple transfert de gestion.

Enfin, concernant la desserte en transports collectifs, Rennes Métropole a décidé de mettre en place une navette entre la gare et l'aéroport, dont elle supportera le déficit. Il faudra examiner, à terme, comment mieux utiliser la halte TER, aujourd'hui à 500 m de l'aéroport. Cette discussion est engagée entre la Région et la Métropole. Elle supposera une redéfinition des installations de cette halte, un aménagement des horaires de desserte et une liaison finale pour les 500 derniers mètres, adaptée à la proximité comme au trafic.

5 - LE FERROVIAIRE

5.1 Région Pays de la Loire

5.1.1 Axe Nantes – Angers – Le Mans

Cet axe connaît aujourd'hui des problèmes récurrents de régularité : l'indicateur de régularité est à 90,5%, tous trains confondus, sur Nantes – Angers.

Cet indicateur s'est fortement dégradé en 2017 par rapport à 2016. Avec le programme « Robustesse » mis en place depuis l'été 2017, on mesure le départ des trains à l'heure : l'indicateur est juste supérieur à 70% en gare de Nantes, il est en-dessous de 66% en gare d'Angers. En schématisant, on peut considérer que, sur cet axe, un train sur trois ne part pas à l'heure affichée !

Cela résulte d'une absence de robustesse et d'une saturation de la ligne. Avec 130 trains / jour, la partie Nantes–Angers est particulièrement circulée. Elle est même saturée aux heures de pointe sur son tronçon Nantes-Ancenis et Angers-La Possonnière, c'est-à-dire les parties périurbaines de Nantes et d'Angers. Quels que soient les besoins, il ne peut être envisagé de trains nouveaux, sauf en flanc de pointe (en fin de soirée par exemple, comme le demande la Présidente de Nantes Métropole).

UN GRAND PROJET POUR CET AXE : ERTMS2

Les réflexions ont été depuis longtemps engagées. Les différentes études successives ont conclu à la trop grande difficulté de réalisation d'une ligne nouvelle, comme à l'impossibilité de réaliser une 3ème ou 4ème voie sur cette ligne, de par sa proximité avec la Loire.

C'est pourquoi il est proposé d'installer la nouvelle signalisation ERTMS2 à l'horizon de long terme 2030. Cette nouvelle signalisation fait passer l'exploitation de la méthode des cantons fixes à celle des cantons mobiles, permettant ainsi de passer d'une capacité de 13 trains à l'heure à 16 trains à l'heure. Elle suppose un investissement sur le réseau, mais aussi sur les matériels car cela change radicalement le rapport entre le matériel et la commande centralisée (aujourd'hui cela se résume à un simple contact radio possible entre le PC et le conducteur). Cela suppose d'immobiliser quelque temps les matériels : il faut donc prévoir une longue séquence de préparation.
Cette opération pourrait être la troisième en France, après les deux déjà décidées sur Paris-Lyon TGV puis sur Cannes-Vintimille (première expérience avec des matériels TER) avec la Région Provence-Alpes-Côte d'Azur.

Le coût peut en être estimé entre 300 et 400 M€ pour la signalisation, à la charge de SNCF Réseau (il est à noter que l'Etat ne subventionne pas la 1ère opération - Paris-Lyon TGV - mais que celle-ci, parce que pionnière, bénéficie d'un financement conséquent de l'Europe). L'adaptation des matériels, à la charge de la Région, peut être estimée de 100 à 150 M€, en fonction de la taille du parc ainsi adapté.

Les études préalables nécessaires pourraient aussi aborder la prolongation de cette signalisation, d'abord jusqu'à Savenay, permettant de dégager des capacités nouvelles pour le péri-urbain de Nantes (mais aussi pour Nantes-Rennes et Nantes vers Saint-Nazaire, La Baule, Le Croisic).

Et si une ligne nouvelle était envisagée (cf. infra) sur Rennes-Redon, devrait aussi être étudié le tronçon Savenay-Redon. Naturellement, reste à examiner le sort dans ce cas de la gare de Nantes : son passage sous ERTMS2 serait une première en France et peut-être en Europe, seules des études étant en cours en Suisse à notre connaissance.

Enfin, inévitablement, la question se posera d'examiner le passage sous ERTMS2 de tout l'itinéraire Paris-Montparnasse-Nantes.

QUE FAIRE D'ICI 2030 ?

On ne peut cependant attendre cette opération de long terme, seule à même de d'augmenter significativement et durablement la capacité de la ligne existante, pour agir sur la robustesse de l'exploitation et gagner ainsi en régularité.

- ***Gare de Nantes***

  La mise à l'étude du schéma directeur qui est prévu doit être réalisée sans délai. Quelques indications peuvent être données. Il faut regrouper en un même lieu l' « escale » (1er niveau de décision dans la gare), la cellule de décision régionale, et la commande du PC d'exploitation. La dispersion en trois lieux n'est pas propice à la fluidité des échanges en cas de crise alors que celle-ci est récurrente.
  Le transfert envisagé de certaines fonctions à Nantes-Blottereau du fait de la libération des emprises de « Nantes – Etat »[2] sur l'Ile de Nantes peut concourir à un meilleur fonctionnement. Il faudra aussi intégrer à cette réflexion la possibilité d'adjoindre des quais nouveaux côté « Malakoff » sur la ligne Nantes-Bordeaux afin d'en mesurer l'opportunité. La possibilité de « diamétraliser » certaines dessertes sera ainsi envisagée pour éviter les terminus en gare de Nantes.

  Enfin, pour désengorger la gare de Nantes, il devrait être mis à l'étude le fait que, dans les cas de dessertes cadencées TER, toutes ne finissent pas en gare

[2] C'est en fonction d'un schéma directeur arrêté avec tous les partenaires que pourra être mesuré l'intérêt du transfert de certaines fonctions à Nantes-Blottereau et donc la participation au financement de l'Etat et de la Région

de Nantes : certaines pourraient avoir pour terminus une gare en périphérie là où une correspondance tramway existe, en retenant par exemple un service partiel sur deux pour des dessertes à la demi-heure ou au quart d'heure.

- ***Gare d'Angers***

SNCF Réseau a réalisé une étude de la gare d'Angers permettant de lui redonner de la capacité, naturellement dans ses emprises actuelles. Cette étude se doit d'être soumise aux différents partenaires, validée et/ou amendée, puis chiffrée et financée.

- ***Terminus technique d'Ancenis***

Cette opération est prévue au CPER : les travaux vont démarrer fin 2018, début 2019.

- ***Saut de mouton de La Possonnière***

Au niveau de La Possonnière, commence la ligne pour Cholet. Ce croisement se fait à niveau et génère donc des cisaillements, générateurs de difficultés d'exploitation. La création d'un « saut de mouton » permettrait de les supprimer.

- ***Expérimentation d'un premier tronçon de clôturage et télésurveillance***

  On constate sur cet axe Nantes-Angers de nombreux incidents dus à la présence sur les voies d'animaux sauvages, notamment des sangliers. Cela est naturellement cause de retard. Il est envisagé de clôturer un premier tronçon de ligne, comme pour les lignes à grande vitesse, afin d'éviter les intrusions de la faune. Un retour d'expérience paraît souhaitable pour tirer les enseignements de cette expérimentation. De même est prévu la mise en place de la télésurveillance. Ces deux projets figurent au CPER.

- ***Autres mesures***

  La modernisation de la signalisation de BAPR à BAL[3] entre Angers et Tours permettrait de diamétraliser les trains Cholet-Angers et Angers-Tours. Cela soulagerait la gare d'Angers et offrirait dans de meilleures conditions l'accès depuis Cholet et Angers aux TGV intersecteurs vers Roissy à Saint-Pierre-des-Corps, ce qui augmenterait les possibilités, au-delà des quatre TGV journaliers de Nantes vers Roissy.
  Les pas d'IPCS[4] pourraient être revus entre Nantes et Ancenis notamment.

- ***Angers – Le Mans***

  Cette section de ligne est très fréquentée mais ne présente pas de tronçon saturé. Aujourd'hui, elle n'est pas dotée d'IPCS. Avec un tel niveau de circulation, on ne peut que s'interroger sur les raisons qui nous en amènent à ce point en 2018 ! Naturellement l'installation d'ERTMS2 à l'horizon 2030 donne le sentiment qu'il s'agit d'une fausse manœuvre. Une décision de faire ou de ne pas faire doit être rapidement explicitée.

5.1.2 Virgule de Sablé

Cette partie de la ligne nouvelle Le Mans-Rennes permet à certains TGV vers la Région Pays de la Loire d'emprunter le contournement du Mans, puis de revenir sur la ligne classique à hauteur de SABLÉ dans le département de la Sarthe. Cela a permis un léger gain de temps. Pour la Région, cette virgule permettait aussi à des TER effectuant la liaison Laval-Angers-Nantes de ne plus faire le détour par Le Mans et d'avoir un gain de temps significatif. Or, à l'usage, des difficultés ont surgi avec des matériels TER Cela a conduit à interrompre les circulations.

Les équipes d'EIFFAGE-RAIL, exploitant de la ligne nouvelle, et SNCF RESEAU ont collaboré pour trouver la solution à un problème non envisagé. Les mesures décidées pour y remédier devraient permettre la réouverture au

[3] **BAPR** : Black Automatique à Permissivité Restreinte – **BAL** : Block Automatique Lumineux

[4] **IPCS** : Installation Permanente de Contre Sens (cela permet à un train de doubler un autre sur la voie à contre-sens).

service de TER en septembre 2018. La résolution de ce problème est classée parmi les actions prioritaires, car la capacité à avoir une bonne relation Laval-Nantes était le premier gain attendu pour la Région « Pays de la Loire » de la mise en service de la ligne nouvelle.

5.1.3 Nantes - Rennes

Comme indiqué dans le chapitre précédent sur LNOBPL, il est temps de moderniser la signalisation du tronçon Redon-Savenay.

5.1.4 Caen - Le Mans - Tours

Cette liaison qui concerne les Régions Normandie, Pays de la Loire et Centre Val de Loire a été transférée pour sa partie normande à cette Région, du fait de l'accord intervenu entre celle-ci et l'Etat. L'état des infrastructures entre Caen et Le Mans a conduit à la mise en place de restrictions de circulation. Un programme d'un coût légèrement supérieur à 3 M€ a donc été envisagé pour faire face à ces difficultés. La Région Normandie, désormais seule compétente, s'est donc adressée à la Région Pays de la Loire pour en partager le coût. Bien que classée dans les lignes UIC 7 à 9, la Région Pays de la Loire souhaite une participation de l'Etat de l'ordre du tiers.

5.1.5 Liaison Clisson - Cholet

Conformément au Contrat de Plan Etat-Région, les travaux ont été engagés. Il faut cependant rappeler que cela n'a été possible que, parce que la Région a accepté d'avancer les 7 M€ de la part Etat. Elle en attend donc le remboursement.

5.1.6 Les Herbiers - Cholet

Cette ligne a été déclassée du réseau ferré national il y a plusieurs décennies et remise au département de la Vendée. Deux kilomètres en ont été déposés et donc elle n'est plus reliée à Cholet. Elle accueille aujourd'hui un train touristique l'été et le département l'entretient, mais sans lui conférer naturellement les caractéristiques du réseau ferré national.

Les élus de Vendée (députés mais aussi Président du Conseil Départemental) s'interrogent sur la réouverture à un trafic régulier. En effet, depuis sa fermeture, un nouvel acteur a surgi. Le site du Puy du Fou, situé à toute proximité de cette ligne, accueille chaque année deux millions de visiteurs. En outre, le bassin d'emploi, qui a un très faible taux de chômage, peine à recruter. Une liaison en train avec Cholet pourrait améliorer la mobilité des jeunes gens et des familles. Il y a donc plusieurs facteurs importants qui ont modifié la capacité en termes de trafic.

Toutefois, relever ces infrastructures au niveau des normes du réseau ferré national n'aurait qu'un intérêt très limité, d'autant que la vitesse n'est pas le facteur le plus pertinent pour améliorer la qualité du service : seuls 18 km séparent Cholet des Herbiers ! A condition d'accepter le niveau de service qu'apportent les normes des trains touristiques, et à condition de rénover 2 km de voies, une telle réouverture pourrait avoir du sens. Se donner aujourd'hui les moyens d'une étude concrète me semble une idée utile : l'Etat, la Région et le Département pourraient s'en partager le coût.

5.2 Région Bretagne

5.2.1 Le contrat « Région Bretagne – SNCF Mobilités »

A l'occasion de l'ouverture de la ligne nouvelle Le Mans-Rennes et de la redéfinition, en conséquence, des services, la Région Bretagne et SNCF Mobilités ont passé contrat sur les dessertes TGV vers Quimper (branche Sud) et Brest (branche Nord). SNCF Mobilités s'est engagée à mettre en place une offre supérieure à celle qui lui semblait correspondre à leur zone de chalandise respective. De son côté la Région, considérant que les TGV jouaient partiellement le rôle de TER sur les 2 branches, acceptait de verser 10 M€ par an à SNCF Mobilités. Cette convention court jusqu'en 2022. A la veille de l'ouverture à la concurrence, la Région souhaite d'ores et déjà prolonger cette convention jusqu'en 2027, soit 5 années de plus.

Cette convention a le mérite de reconnaître une réalité simple : Rennes-Brest ou Rennes-Quimper en TGV ressortissant du trafic régional, il est opportun d'organiser la complémentarité des moyens et leur mutualisation. La réforme ferroviaire qui devrait entrer prochainement en vigueur laissera à la main de la Région la possibilité de prolonger cette convention.

5.2.2 Brest et Quimper-Redon-Paris

Mettre Brest et Quimper à 3h de Paris et donc aux environs d'1h30 de Rennes est l'objectif que soutiennent en premier lieu les Finistériens, mais aussi l'ensemble des Bretons. Dans le cadre du débat public sur le projet LNOBPL, il a été établi que les différentes options envisagées conduisent à des coûts de l'ordre de 4 à 5 milliards d'euros. Bien que de tels engagements financiers ne soient probablement pas à l'ordre du jour dans la décennie qui s'ouvre, il paraît souhaitable de préserver l'avenir et d'étudier les conditions qui, pendant cette période, permettrait de préparer et tendre vers cet objectif.

Les deux branches - « Sud », *i.e.* vers Quimper et « Nord », *i.e.* vers Brest - sont analysées successivement ci-après.

- BRANCHE SUD

Dans le cadre des solutions proposées dans le débat de 2014, dit LNOBPL, une ligne nouvelle Rennes-Nantes était envisagée, en vue de desservir l'aéroport de Notre-Dame-des-Landes avec un raccordement sur Redon. Avec l'abandon du projet d'aéroport, le passage par Redon est devenu incontournable.
La ligne Rennes-Redon n'est pas aujourd'hui saturée. Elle assure plusieurs fonctions. Elle dessert le péri-urbain de Rennes et notamment l'aéroport de Rennes Saint-Jacques. Cette première partie de la ligne sera donc saturée à terme. Elle est aussi le tronçon commun de la ligne Rennes-Nantes et de la ligne Rennes-Quimper.
Elle a fait l'objet d'une modernisation de sa signalisation et du redressement de quelques courbes. Mais son tracé le long du cours de la Vilaine ne permet guère d'amélioration.

En conséquence, réduire le temps de trajet et augmenter la capacité sur Rennes-Nantes (tendre vers 1h en temps de parcours et une desserte TER à la demi-heure), réduire le temps trajet sur Rennes-Quimper, faire face à la saturation de ces 20 premiers kms situés dans le tissu péri-urbain de Rennes conduit à envisager une ligne nouvelle circulée à grande vitesse. Le gain de temps serait de l'ordre de 10 minutes sur ce tronçon.
Le coût d'une telle ligne peut être sommairement estimé aux alentours de 1 400 M€ (longueur de 70 km au coût moyen de 20 M€ par km pour une ligne à grande vitesse ne présentant pas de caractéristiques atypiques). Sa réalisation pourrait intervenir à l'horizon 2030, étant entendu qu'à la date du présent rapport, aucune étude n'a été engagée et qu'il s'agit « d'un simple trait sur une carte ». Comme le débat public de 2014 s'est déroulé sur d'autres bases, en retenant notamment l'hypothèse de la mise en service d'un nouvel aéroport à Notre-Dame-des-Landes, et qu'aucune conclusion n'en a été tirée, il semble bien qu'il faille repartir de cette première étape des procédures nécessaires à la réalisation du projet. Enfin, s'agissant d'un projet d'intérêt éminemment régional, la participation de l'Etat pourrait se limiter à 40%, bien que l'observation des clés de financement montre que l'Etat a toujours participé à au moins 50%. Les coûts à financer lors des premières années seront ceux des études, puis des acquisitions foncières, qui ne pourront être menées qu'après que le projet aura été déclaré d'utilité publique. Selon ce scénario, les coûts les plus substantiels, *i.e.* ceux de réalisation des travaux, n'interviendraient qu'à la fin de la décennie 2020-2030.

Enfin une telle réalisation pourrait permettre d'examiner une desserte Paris-Saint-Nazaire-La Baule-Le Croisic par ce nouvel itinéraire, soulageant ainsi l'axe Sablé-Angers-Nantes. Ces possibilités d'optimisation des circulations et des dessertes semblent devoir être confirmées sur la base d'études.

- <u>BRANCHE NORD</u>

De la même manière, il conviendrait aussi de tendre vers ce même objectif vers Brest.

Aujourd'hui un TGV « Bolide » Paris-Brest » est tracé en 3h13 le vendredi soir. Mais cela se fait de telle manière qu'il rencontre de façon récurrente 3 types de problèmes, lui causant des retards moyens aux alentours de 10 à 12 minutes.

- *Un problème de passage en gare de Massy*

  Celui-ci doit pouvoir trouver une solution (interversion avec un inter-secteur) ;

- *L'entrée Est de la gare de Rennes*

  Comme il est un des rares trains sans arrêt en gare de Rennes, il est confronté aux difficultés récurrentes de cet avant-gare (appareils de voies V30, non reprise du PC2 à l'ouverture de la ligne nouvelle).
  La mise en place à l'été 2018 de la CCR devrait améliorer la situation, mais c'est la réalisation du schéma directeur de la gare de Rennes, puis sa mise en œuvre qui peut régler définitivement positivement ces problèmes.
  Ce schéma directeur devra prendre en compte dans sa construction l'hypothèse de trains traversant sans arrêt à 60 ou 90 km/h.

- *Enfin, aucune marge n'est prévue entre Brest et Rennes*

  Cela contribue à son manque de régularité et de robustesse.

Cela démontre qu'il est possible à ces conditions de construire au moins 2 allers-retours Brest-Paris par jour à horizon de court terme (2022 – 2023), en 3h15 / 3h20, en fonction de l'avancée de la réalisation du schéma directeur de la gare de Rennes.

5.2.3 Autres sujets

Dans les CPER a été inscrite la modernisation des lignes Rennes-Chateaubriand et Dol-Dinan-Lamballe. La première phase Rennes-Retiers de la ligne Rennes-Chateaubriand sera engagée cette année. En 2019, ce pourrait être le tour de Dol-Dinan, première phase de Dol-Dinan-Lamballe. En tout état de cause, ces engagements doivent être tenus, au rythme possible des procédures et des programmations.

Etaient prévus aussi dans les CPER, la participation de l'Etat à la réalisation de pôles d'échanges multimodaux (PEM). Cette politique a été arrêtée, une fois les engagements soldés. La Région en demande néanmoins la poursuite sur deux cas particuliers.

Enfin un travail commun entre les deux Régions Bretagne et Pays de la Loire pourrait aboutir à une meilleure coordination des horaires pour la desserte de Vitré. L'ouverture de la ligne nouvelle et les frontières administratives ont

conduit à privilégier le report des usagers de Vitré à destination de Paris sur Rennes, alors qu'à certains horaires, celui sur Laval serait plus intéressant.

Une question pour finir entre Rennes et Brest comme Quimper, l'accès au WIFI à bord des trains n'est assuré que de façon intermittente. Au-delà du temps de parcours, cette question mérite solution : cela pourrait faire l'objet d'un avenant à la convention entre la Région et SNCF Mobilités. De même et en lien avec cette question, une discussion pourrait s'ouvrir avec SNCF Réseau pour utiliser tout ou partie du réseau ferroviaire pour y installer la fibre, que déploie l'opérateur du Conseil Régional.

6 - PROJETS ROUTIERS

6.1 BRETAGNE

6.1.1 RN 164

Au CPER Bretagne 2015-2020 ne figure que la mise à 2x2 voies de la RN 164. L'aménagement de cette route nationale est un engagement du « plan routier breton » mis en place à l'époque où le Général de GAULLE était Président de la République : cet engagement a donc plus de 50 ans ! Certes, à l'époque, il s'agissait d'une mise à trois voies, devenue depuis une mise à 2x2 voies.

Le CPER en vigueur prévoyait d'engager 236 M€ sur les travaux nécessaires. Après quatre années de programmation (2015, 2016, 2017 et 2018) 67,4 M€ ont été engagés (à parité Etat-Région). Pour solder l'engagement du CPER, il reste donc 170 M€ à engager. Ceci fait, il restera 180 M€ à engager pour terminer complétement cet aménagement. Il en reste donc pour 350 M€.

Au rythme moyen actuel des engagements (15 à 20 M€ ces quatre dernières années), cet aménagement serait terminé en 2040 ! C'est pourquoi il est nécessaire de prendre en compte un doublement des enveloppes actuelles, soit un rythme de 35 à 40 M€ annuels moyens, financés à parts égales entre l'Etat et la Région, pour envisager la terminaison de cet engagement à l'horizon 2030.

6.1.2 Autres sujets

L'actuel CPER a été l'occasion de lancer des études sur la déviation de Fougères sur la RN 12 en Ille-et-Vilaine. Le tracé Sud a été retenu et un dossier de DUP lancé. Au regard du trafic, la solution retenue jusqu'à aujourd'hui consistait en l'aménagement à 2x1 voies. Mais les élus locaux (commune et communauté d'agglomération, conseil départemental et conseil régional) comme nationaux (député notamment) souhaitent clairement un projet à 2x2 voies.

Ils sont conscients que la reprise de la procédure aura pour conséquence de retarder (de l'ordre de quelques années) la capacité à passer en phase travaux. De même, une discussion sur le plan de financement devra avoir lieu pour que le changement du gabarit souhaité par les collectivités se traduise par une participation de celles-ci à cet investissement. A ces conditions la mission considère qu'il serait juste de faire droit à la demande des élus.

Dans les Côtes-d'Armor, le conseil départemental a engagé la réalisation du contournement Sud de l'agglomération de Saint-Brieuc. Avec la RN12 au Nord, ces deux infrastructures formeront la Rocade de Saint-Brieuc. Il est exact que la RN12 connaît des embouteillages récurrents dans la traversée de Saint-Brieuc. A ce titre, on peut considérer que le contournement Sud de Saint-Brieuc est un « doublement » nécessaire de la RN12. C'est pourquoi le Conseil Départemental sollicite une aide de l'Etat à la réalisation de ce contournement

Sud, à l'occasion de sa 2ème tranche (coût de 60 M€). Au vu des enjeux sur la RN164, la prise en compte d'une telle demande ne semble guère d'actualité.

6.1.3 Périphérique de Rennes

Le « périphérique » ou la rocade de Rennes ne connaît pas encore l'état de congestion de son homologue nantais. Mais la situation est déjà tendue et ne peut qu'aller dans le sens de son aggravation. Une réflexion partenariale semble devoir s'engager. Les Conseil Régional, Conseil Départemental, Rennes Métropole en sont conscients et ont sollicité le Préfet de Région, autorité compétente de par le statut de route nationale de l'ensemble de cette rocade, pour qu'il prenne l'initiative de ce travail.

Ce travail, comme à Nantes, devra aborder les questions de voies, d'entrecroisement, de régulation d'accès mais aussi de gestion dynamique, de voies dédiées. Il devra revisiter aussi la question des parkings de dissuasion.

6.2 PAYS DE LA LOIRE

6.2.1 Périphérique nantais

Quand on aborde la question de la desserte de l'aéroport de Nantes-Atlantique, on pense souvent d'abord au « dernier » kilomètre. Mais la véritable variable de l'accès à l'aéroport, c'est bien le périphérique nantais. Celui-ci connaît des périodes de congestion récurrente dans la journée qui perturbent l'accès à l'aéroport, comme à la métropole dans son ensemble.

Un programme partenarial a été défini, qui porte essentiellement sur la régulation d'accès et le traitement des entrecroisements, afin d'augmenter la capacité Sud. Parallèlement, le schéma directeur de gestion du trafic a été défini. Il faut donc, en premier lieu, en accélérer la réalisation, ce qui suppose de mobiliser plus rapidement que dans la programmation de ces dernières années les moyens nécessaires. Il faut espérer aussi que les travaux prévus au plan d'investissement autoroutier (PIA) sur la petite partie concédée seront finalement autorisés (jonction avec A11).

Au-delà, la réflexion devrait se poursuivre. Il faut grâce à la mise en place d'outils performants de gestion du trafic, réfléchir à une gestion dynamique de cette infrastructure. En effet, il faut éviter de consommer de manière permanente la capacité de la bande d'arrêt d'urgence, mais donner les moyens d'utilisation ponctuelle de celle-ci en fonction de la congestion, peut-être pour des circulations ciblées tels que les transports en commun, le covoiturage. La réflexion ne devrait pas éviter la question du péage urbain, trop souvent considéré comme tabou. De nombreuses villes en Europe le pratiquent et prouvent que, derrière cette appellation générique, des solutions très diverses se mettent en œuvre. Il n'y a pas que la forme londonienne ! Ainsi notre pays est habitué aux péages d'infrastructure, ce qui n'est pas la même chose qu'un péage

cordon pour pénétrer dans une zone définie. Le péage peut être modulé suivant les heures, il peut être lié à la possession d'un abonnement de transports collectifs, il peut être lié au niveau de la pollution de l'air, etc. Enfin, toutes les expériences en Europe montrent que cela fait baisser le trafic. Or, gagner une baisse de 10% du trafic suffirait à désengorger ce périphérique nantais.

6.2.2 Un nouveau franchissement de la Loire

Le Conseil Régional et Nantes Métropole ont, d'un commun accord, lancé les études préalables à un nouveau franchissement de la Loire. Quand une métropole, comme Nantes, est installée de part et d'autre d'un fleuve, il est évident que son développement implique de réfléchir à intervalles réguliers à de nouveaux franchissements. Cette question est donc posée à l'Ouest de la métropole. Des décisions devront donc être prises à l'issue de ces études et l'Etat sera appelé à prendre position.

Deux remarques cependant, sans entrer dans le débat du positionnement de ce nouveau franchissement (en amont ou en aval du pont de Cheviré) :

- Un franchissement accueillant routes et transports en commun, c'est d'abord des accès avant d'être un ouvrage d'art ;

- Le gabarit de ce franchissement est fonction de la vocation maritime à terme de Nantes. Seul le port céréalier existant conduit à respecter un gabarit maritime (et donc un surcoût important par rapport à un simple franchissement) : cela ne mérite-t-il pas qu'on s'y arrête ?

6.2.3 Après A831

La DUP du projet autoroute A831 n'a pas été renouvelée à temps sous le quinquennat précédent, malgré le soutien des élus locaux, notamment de Vendée et de Charente-Maritime ; relancer le dossier aujourd'hui apparaît donc voué à l'échec, du fait des contraintes environnementales qui pèsent sur ce dossier, notamment sur le contournement de Marans, située dans le Marais Poitevin.

Il n'empêche que cet abandon laisse pendant l'écoulement du trafic, notamment l'été, dans ce secteur très touristique, entre la Vendée et la Charente-Maritime.

C'est pour faire face à ces difficultés que le Conseil Départemental a engagé une étude pour la déviation de la RD137 (ex RN137) au droit des communes de Saint-Gemme-la-Plaine et Saint-Jean-de-Bengué. En première approche, ce projet est estimé à 21,5 M€. L'Etat avait reconnu en son temps le besoin d'un barreau appartenant au réseau routier en engageant le dossier d'A831. Même si, aujourd'hui, la règle est claire : l'Etat ne finance pas les routes départementales - une exception, via une participation financière aux études de cette déviation de l'ordre de 20% représenterait un signal concret de la prise en compte des

conséquences de l'abandon de l'A831 pour le département de la Vendée (cf. Annexe 6: note du Conseil Départemental de la Vendée).

6.2.4 RN 162

Au moment du transfert de l'essentiel des routes nationales aux conseils généraux en 2005, le transfert de la RN 162 de Laval à Angers a été proposé.

Cette proposition s'est heurtée au refus du département de la Mayenne. La RN 162 est donc demeurée de la compétence de l'Etat.

Des études menées depuis lors ont conduit l'Etat, au vu des trafics constatés, à décider, sauf aménagements ponctuels, de conserver un gabarit à 2x1 voies.

Aujourd'hui, le Conseil Départemental de la Mayenne comme celui du Maine-et-Loire s'accordent sur le principe d'un élargissement à 2x2 voies et acceptent l'idée d'un transfert. Des nuances subsistent toutefois entre les deux Départements.

L'Etat est, pour sa part, est prêt au transfert, dans le cadre des conditions habituelles des opérations de décentralisation, mais ne participera pas au financement d'un aménagement de l'itinéraire à 2x2 voies. Il semble donc qu'une étude préalable réalisée entre services de l'Etat et des deux Conseils départementaux objectivant les conditions d'un transfert peut être engagée. Elle permettrait à chacun à l'issue de clarifier sa position, en tenant compte du fait que cet itinéraire est très majoritairement situé en Mayenne.

6.2.5 Autres sujets routiers

Au-delà des actions prévues au CPER 2015-2020, deux autres sujets retiennent l'attention.

- Le premier est celui de la RN 165, dans sa partie Nantes-Savenay qui représente le tronc commun du flux vers Saint-Nazaire et le Croisic d'une part, vers la Bretagne Sud d'autre part. La mise à 2x3 voies est étudiée et s'avèrera nécessaire.

- Le deuxième concerne la RN 171 en Loire-Atlantique. Elle irrigue entre Savenay, Blain et Nozay le territoire qui supportait le projet de l'aéroport à Notre-Dame-des-Landes. Un examen des aménagements à y réaliser pourrait constituer le préalable nécessaire à son transfert, dans un deuxième temps, au Département. Ces aménagements représentent une certaine « compensation » vis-à-vis de ce territoire.

7 - QUESTIONS PORTUAIRES

La mission se termine, alors même que deux autres missions sont en cours :

- Une mission conjointe CGEDD - IGF sur le modèle économique des grands ports maritimes (GPM), qui doit en priorité proposer une mise en cohérence de la politique fiscale de l'Etat avec l'objectif, porté par le Gouvernement, d'assurer les conditions d'un développement économique ambitieux de ces GPM ;

- Une autre, confiée à Madame la Préfète de la Région Pays de la Loire, sur la gouvernance du Grand Port Maritime de Nantes-Saint-Nazaire, dans l'objectif principal de parfaire l'association des collectivités territoriales à la gouvernance et sans nécessairement envisager un transfert de compétences auquel la Région a fait connaître sa position défavorable.

Il faut donc laisser aller ces deux missions à leur terme

Concernant le Grand Port Maritime de Nantes-Saint-Nazaire, le premier constat est que son hinterland correspond, globalement, à la géographie des deux Régions Bretagne et Pays de la Loire et s'étend jusqu'à Tours. Ce fait doit alimenter la réflexion sur la gouvernance.

En vue de développer son hinterland, son inscription dans le réseau transeuropéen de transport (RTE-T) est en cours et semble pouvoir être pris en compte. La Région Pays de la Loire se dit aussi vigilante quant à l'inscription dans le projet de loi d'orientation sur les mobilités (LOM) des travaux nécessaires sur la voie ferrée Centre Europe Atlantique (VFCEA).

De même, dans le contexte du BREXIT et des inscriptions nouvelles des ports irlandais dans le RTE-T, la CCI de Bretagne Métropolitaine Bretagne Ouest (Finistère), gestionnaire du port de Brest, souhaite que soit défendue l'inscription du port de Brest dans le nouveau schéma.

8 - CONCLUSION

Le présent rapport propose des options susceptibles de nourrir les décisions gouvernementales en vue de ce que le Conseil Régional de Bretagne dénomme « Pacte d'Accessibilité » et de la partie « Mobilités » de ce que le Conseil Régional des Pays de la Loire dénomme « Contrat d'Avenir ».

Pour la Bretagne, figurent dans le rapport les propositions relatives aux demandes formulées par le Conseil Régional. Les propositions permettraient aussi, si elles étaient retenues par le Gouvernement de réunir à l'automne le comité de pilotage du projet LNOBPL, comme de nombreux élus en formulent le souhait. Au-delà de s'inscrire dans la suite des décisions qui, le cas échéant, auront été annoncées à l'été prochain, ce comité de pilotage pourrait engager l'élaboration d'un programme de travail et d'études pour continuer à avancer vers l'objectif de placer Brest et Quimper à 3h de Paris et à 1h30 de Rennes.

Pour les Pays-de-la-Loire, si l'accord est donné de reprogrammer les 75 M€ que l'Etat et les Collectivités territoriales avaient prévu d'apporter à parts égales pour la desserte de l'aéroport à Notre-Dame-des-Landes, alors un travail conjoint de l'Etat et de la Région sera nécessaire pour choisir, parmi celles proposées dans le présent rapport, les opérations nouvelles qui seront finalement inscrites dans un tel avenant du CPER. Des priorités d'action se dégagent d'ores et déjà. Les aménagements du boulevard périphérique de Nantes, les travaux en gare d'Angers et la modernisation de la signalisation ferroviaire entre Redon et Savenay paraissent les plus à même d'être réalisés à court terme, soit parce que les dossiers sont prêts, soit parce qu'ils ne nécessitent pas de procédures administratives. La liste des études à engager devra aussi être arrêtée. A cet égard, un comité de pilotage du schéma directeur de l'axe ferroviaire Nantes-Angers pourrait utilement se réunir à l'automne, sur la base des éléments proposés dans le présent rapport.

Enfin, en matière routière comme ferroviaire, le rapport a voulu clairement donner la priorité à la meilleure gestion et exploitation des infrastructures existantes, en privilégiant la signalisation en matière ferroviaire, la gestion dynamique en matière routière. La construction d'infrastructure nouvelle ne semble en effet devoir se justifier que lorsque la congestion et de la saturation ne peuvent trouver de réponse adaptée au travers d'autres mesures, notamment des mesures d'exploitation. Il ne s'agit donc pas de refuser toute infrastructure nouvelle, mais celle-ci devient une conséquence et non un but en soi.

ANNEXE 1 : Lettre de mission

Liberté • Égalité • Fraternité
RÉPUBLIQUE FRANÇAISE

MINISTÈRE DE LA TRANSITION ÉCOLOGIQUE ET SOLIDAIRE

La ministre chargée des Transports,
auprès du ministre d'État

Paris, le 31 JAN. 2018

Réf. : D18001463

Objet : Mission d'appui des collectivités territoriales à l'élaboration d'un projet stratégique pour les mobilités du Grand Ouest

Monsieur le Conseiller maître,

Le 17 janvier dernier, le gouvernement a pris la décision de renoncer au projet d'aéroport à Notre-Dame-des-Landes, mettant ainsi un terme à des décennies d'atermoiements autour de ce projet. Le gouvernement a décidé que l'aéroport existant de Nantes-Atlantique sera réaménagé pour répondre aux besoins.

Pour accompagner cette décision, le Premier ministre m'a demandé d'étudier les conditions de mise en œuvre de trois chantiers qui se complètent et consistent à optimiser l'usage de l'aéroport de Nantes-Atlantique, à mettre en réseau les aéroports régionaux et à s'appuyer sur les lignes ferroviaires à grande vitesse pour rejoindre les plateformes aéroportuaires parisiennes.

Dans ce contexte, je vous confie une mission visant à appuyer les collectivités territoriales et à faire émerger, avec elles, un « projet stratégique pour les mobilités du Grand Ouest ».

Ce projet stratégique se fondera sur les propositions formulées par les élus et portera à la fois sur les échelles interrégionale, régionale et métropolitaine. Vos travaux s'attacheront à conforter la tradition de coopération qui unit les collectivités et leurs élus dans une vision commune du développement de leurs territoires. En tant que chargé d'une mission de haut niveau, en concertation avec les préfets de région concernés, vous entendrez notamment les élus des Régions Pays-de-Loire et Bretagne, les présidents des Conseils départementaux, les élus des métropoles de Nantes-Saint Nazaire et de Rennes, les élus des communes riveraines de Nantes-Atlantique, ainsi que les principaux acteurs économiques.

L'Etat sera un partenaire de ce projet stratégique pour les mobilités et devra s'engager dans sa mise en œuvre, aux côtés des collectivités. Vous discuterez avec les élus les modalités, notamment contractuelles, que pourrait prendre cet engagement et formulerez des propositions dans le rapport de votre mission. Vous privilégierez l'amélioration des services et des infrastructures existants, l'accélération des projets d'ores et déjà décidés et veillerez à garantir l'efficience des financements publics. Vous identifierez les mesures dont la réalisation pourra intervenir à court terme. Vous veillerez à votre bonne coordination avec les deux préfets de région, au premier chef avec la préfète de la région Pays de la Loire.

Monsieur Francis ROL-TANGUY
Cour des Comptes
13 rue Cambon
75001 Paris

.../...

Hôtel Le Play – 40, rue du Bac – 75007 Paris – Tél : 33 (0)1 40 81 21 22
www.ecologie-solidaire.gouv.fr

Vos propositions viseront à répondre aux attentes des collectivités et aux besoins de déplacements des habitants du Grand Ouest en ce qui concerne la desserte terrestre de Nantes-Atlantique par les transports collectifs et par la route. A cet égard, vous examinerez les solutions qui peuvent être apportées à l'amélioration du niveau de service du système routier, dont le périphérique nantais, qui est essentiel pour la desserte de l'aéroport. Vous étudierez les mesures qu'il convient de mettre en œuvre pour insonoriser les logements des riverains de Nantes-Atlantique et pourrez envisager le recours à un droit de délaissement.

Vos travaux porteront également sur l'augmentation de la qualité des dessertes ferroviaires existantes entre Nantes, Angers, Rennes et l'Ile-de-France. Vous prendrez en compte la liaison ferroviaire entre Nantes et Rennes, via Redon. Vos échanges avec les collectivités devront aboutir à un ensemble de mesures de nature à faciliter les déplacements entre ces territoires. Vous veillerez en particulier à ce que les engagements de l'Etat et des collectivités qui ont prévalu avant la décision de réaménager Nantes-Atlantique, notamment les engagements relatifs à la ligne ferroviaire Bretagne - Pays de la Loire, trouvent une cohérence et un équilibre renouvelés au travers du projet stratégique pour les mobilités. Vous formulerez des propositions pour que l'accès du Grand Ouest à l'offre intercontinentale de transport aérien soit en adéquation avec les besoins des territoires. A cet égard, vous identifierez les solutions les plus pertinentes pour améliorer les connexions avec le hub de Paris-Charles de Gaulle et avec Paris-Orly.

En accord avec la Région Bretagne, vous formulerez des propositions visant à soutenir le projet qu'elle porte pour le développement de l'aéroport de Rennes-Saint-Jacques, en commençant par l'agrandissement de l'aérogare et le traitement du foncier nécessaire à cet agrandissement. En tant que nécessaire, vous étudierez les besoins exprimés s'agissant de l'amélioration des accès terrestres à cet aéroport.

Enfin, vous contribuerez, auprès de la préfète de région Pays de la Loire, à établir une vision, partagée entre l'Etat et les collectivités concernées, pour le Grand port maritime de Nantes Saint-Nazaire. Votre rapport de mission proposera des orientations stratégiques pour son développement et sa gouvernance.

Pour la réalisation de votre mission, je tiens à votre disposition l'ensemble de mes services. Les frais nécessaires à la réalisation de votre mission seront naturellement pris en charge par mes services.

Cette mission se déroulera sur six mois à compter de la présente. Nous ferons des points réguliers et vous m'accompagnerez lors des principales rencontres à venir avec les grands élus.

Je vous prie d'agréer, Monsieur le Conseiller maître, l'expression de mes salutations distinguées.

Elisabeth BORNE

Hôtel Le Play – 40, rue du Bac – 75007 Paris – Tél : 33 (0)1 40 81 21 22
www.ecologie.gouv.fr

ANNEXE 2 : Extrait du compte-rendu du Conseil des ministres du mercredi 16 mai 2018

COMMUNICATION
NOTRE-DAME-DES-LANDES ET LES PROJETS D'INFRASTRUCTURES DANS LA REGION GRAND OUEST

Le ministre d'Etat, ministre de l'intérieur, et la ministre auprès du ministre d'Etat, ministre de la transition écologique et solidaire, chargée des transports, ont présenté une communication relative à Notre-Dame-des-Landes et aux projets d'infrastructures dans la région grand Ouest.

Il s'agissait d'un point d'étape sur les travaux d'amélioration des mobilités dans le grand Ouest lancés à la suite de l'abandon du projet d'aéroport à Notre-Dame-des-Landes. Ces enjeux font l'objet d'une concertation continue avec les élus des territoires depuis trois mois et les échanges ont pu se poursuivre lors du déplacement de la ministre auprès du ministre d'Etat, ministre de la transition écologique et solidaire, chargée des transports, à Nantes et Rennes le 4 mai 2018. Les actions reposent sur trois axes.

1. S'agissant du réaménagement de l'aéroport de Nantes-Atlantique, des travaux urgents interviendront entre 2018 et 2020 afin d'accueillir les passagers dans de meilleures conditions.

Avant fin mai 2018, le ministère des transports concertera avec les collectivités territoriales des Pays-de-la-Loire et la région Bretagne les orientations stratégiques du projet de réaménagement de l'aéroport de Nantes-Atlantique. La ministre auprès du ministre d'Etat, ministre de la transition écologique et solidaire, chargée des transports saisira la commission nationale du débat public à l'automne 2018, afin de lancer une concertation qui se conclura à l'été 2019.

La ministre a également lancé en avril 2018 les procédures de révision du plan de gêne sonore et d'élaboration d'un plan de prévention du bruit dans l'environnement. Elle a soumis à la concertation publique un projet d'arrêté limitant la circulation nocturne des avions les plus bruyants à Nantes- Atlantique.

Pour les résidents dont l'habitation est exposée à un fort niveau de bruit, seront étudiées dans les prochains mois la mise en place d'un droit de délaissement et une meilleure prise en charge des travaux d'insonorisation.

2. La mise en réseau des aéroports régionaux – notamment ceux de Rennes, Brest, Quimper et Lorient – est à l'étude en lien avec la région Bretagne.

Les conditions du renforcement des liaisons aériennes de Quimper et Lorient sont à l'étude. Afin d'amplifier le développement de l'aéroport de Rennes, l'Etat étudie la possibilité d'étendre les infrastructures sur les terrains adjacents. L'économie de l'aéroport de Brest est solide et son développement ne devrait pas nécessiter d'accompagnement spécifique de la part de l'Etat.

3. L'amélioration des mobilités dans le Grand Ouest repose sur les volets transports du « Contrat d'avenir pour les Pays de la Loire » et du « Pacte d'accessibilité pour la Bretagne » adoptés par les deux régions.

A l'échelle interrégionale, l'amélioration de la liaison ferroviaire entre Rennes et Nantes via Redon sera effective dès septembre 2018. Pour améliorer la connexion du Grand Ouest aux aéroports d'Ile-de-France, les travaux du barreau ferroviaire entre Massy et Valenton reprendront en 2019.

En Pays de la Loire, la priorité est donnée à l'amélioration des liaisons ferroviaires entre Le Croisic, Saint- Nazaire, Nantes, Angers et Le Mans, ainsi qu'entre Nantes et Rennes. Par ailleurs, un travail est en cours pour améliorer les accès routiers à l'aéroport de Nantes-Atlantique. Il s'agira aussi de soutenir le développement du Grand port maritime de Nantes - Saint-Nazaire et la réalisation du contournement ferroviaire de Donges y contribuera.

En Bretagne, les objectifs prioritaires de la région sont, d'une part, d'améliorer dès à présent les liaisons ferroviaires entre Brest, Quimper et Rennes en tendant vers un temps de parcours d'1h30 et, d'autre part, d'améliorer la relation entre Brest, Quimper et Paris, avec l'objectif de tendre vers un temps de parcours de trois heures. L'accélération des travaux sur la RN 164 sera étudiée.

Au-delà des enjeux d'infrastructures, un volet innovation sera intégré dans les contrats entre l'Etat et les régions.

S'agissant de l'avenir du site de Notre-Dame-des-Landes, le Gouvernement a pris deux engagements : permettre le retour des terres à leur vocation agricole, garantir le rétablissement de l'Etat de droit sur le site.

Le comité de pilotage réuni le lundi 14 mai à Nantes en présence du ministre de l'agriculture a permis de confirmer que, sur 29 projets agricoles déposés, 15 projets sont susceptibles d'être mis en œuvre rapidement et de se traduire par la signature de conventions d'occupation précaire, première phase de l'engagement dans un processus d'installation légale ; 14 doivent faire l'objet d'approfondissements. Le fait qu'un nombre important d'anciens opposants ait accepté le processus de régularisation proposé par l'Etat est la preuve que la méthode suivie est équilibrée et efficace. Pour ceux des occupants qui n'ont pas voulu inscrire leur avenir dans le cadre d'une installation légale, toutes les conséquences devront en être tirées ; ce sera le rôle de la gendarmerie nationale de continuer à sécuriser la zone, de mettre en œuvre les procédures judiciaires faisant suite aux violences commises à l'encontre des forces de l'ordre et de poursuivre la mise en œuvre des décisions d'expulsions.

ANNEXE 3 : Liste des personnes rencontrées

1. CONSEILS REGIONAUX

1.1 PAYS DE LA LOIRE

- Christelle MORANCAIS / Présidente de la Région Pays de la Loire
- Xavier DAUDIN-CLAVAUD / Directeur général des Services Région Pays de la Loire
- Estelle SANDRE-CHARDONNAL / Directrice générale adjointe des Services Région Pays de la Loire

1.2 BRETAGNE

- Loïg CHESNAIS-GIRARD / Président du Conseil Régional de Bretagne
- Gérard LAHELLEC / Vice-Président du Conseil Régional de Bretagne
- Anne PATAULT / Vice-Présidente du Conseil Régional de Bretagne

Les 2 CTAP des Pays de la Loire et de Bretagne ont auditionné M. Francis ROL-TANGUY :

- Le 16/03/2018 à Rennes
- Le 17/04/2018 à Nantes

2. CONSEILS DEPARTEMENTAUX

- Yves AUVINET / Président du Conseil Départemental de la Vendée
- Alain CADEC / Président du Conseil Départemental des Côtes d'Armor
- Christian GILLET / Président du Conseil Départemental du Maine-et-Loire
- François GOULARD / Président du Conseil Départemental du Morbihan
- Philippe GROSVALET / Président du Conseil Départemental de Loire-Atlantique
- Dominique LE MENER / Président du Conseil Départemental de la Sarthe
- Bernard MARQUET / Vice-Président du Conseil Départemental d'Ille-et-Vilaine
- Olivier RICHEFOU / Président du Conseil Départemental de la Mayenne
- Nathalie SARRABEZOLLES / Présidente du Conseil Départemental du Finistère

3. MAIRES ET PRESIDENTS DE COMMUNAUTE D'AGGLOMERATION

- Gérard ALLARD / Maire de Rezé
- Nathalie APPÉRÉ / Maire de Rennes
- Christophe BECHU / Maire d'Angers
- Laure BESLIER / Maire de Brains
- Johann BOBLIN / Maire de La Chevrolière
- François CUILLANDRE / Maire de Brest / Président de Brest Métropole
- Yannick FETIVEAU / Maire de Pont Saint-Martin
- Jacques GARREAU / Maire de Bouaye
- Jacques GILLAIZEAU / Maire de Saint-Léger-les-Vignes
- Pierre HAY / Maire de La Montagne
- Ludovic JOLIVET / Maire de Quimper / Président de Quimper Bretagne Occidentale
- Martine LEJEUNE / Maire de Bouguenais
- Jean-Claude LEMASSON / Maire de Saint-Aignan de Grand Lieu
- Pierre MEHAIGNERIE / Maire de Vitré

- Norbert METAIRIE / Maire de Lorient / Président de Lorient Agglomération
- Pascal PRAS / Maire de Saint-Jean-de-Boiseau
- Alain ROBERT / Adjoint au Maire de Nantes

- Johanna ROLLAND / Maire de Nantes / Présidente de Nantes Métropole
- Fabrice ROUSSEL / Maire de La Chapelle-sur-Erdre / 1er Vice-Président de Nantes Métropole
- David SAMZUN / Maire de Saint-Nazaire / Président de Saint-Nazaire Agglo La Carène
- Christelle SCUOTTO / Maire des Sorinières

- Jean-Luc BLEHER / Président CC Oust à Brocéliande
- Joël CHATEAU / DGS CC Pays de Pontchâteau
- Marie-Claude COSTA RIBEIRO GOMES / Présidente CC de Questembert
- Emmanuel COUET / Président de Rennes Métropole
- Christian COUTURIER / Vice-Président de Nantes Métropole
- Gérard DRENO / Président CC du Pays de Blain
- Alain HUNAULT / Président CC Châteaubriant-Derval
- Bruno LEBORGNE / Président Arc Sud Bretagne
- Jean LOUER / Vice-Président CC Châteaubriant-Derval
- Jean-François MARY / Président de Redon Agglomération
- Yvon MELLET / Président de Bretagne Porte de Loire Communauté
- Véronique MOYON / Présidente CC Pontchâteau-St-Gildas des Bois
- Joël SIELLER / Président de CC Vallons de Haute Bretagne
- Claire THEVENIAU / Présidente CC de Nozay

4. DEPUTÉS

- Aude AMADOU / Députée 4ème Circonscription de Loire-Atlantique
- Thierry BENOIT / Député 6ème Circonscription d'Ille-et-Vilaine
- Yves DANIEL / Député 6ème Circonscription de Loire-Atlantique et Séverine LENOBLE / Suppléante d'Yves DANIEL
- Nicole DUBRE-CHIRAT / Députée 6ème Circonscription du Maine-et-Loire
- Audrey DUFEU / Députée 8ème Circonscription de Loire-Atlantique
- Stella DUPONT / Députée 2ème Circonscription du Maine-et-Loire
- Richard FERRAND / Député 6ème Circonscription du Finistère
- Sandrine JOSSO / Députée 7ème Circonscription de Loire-Atlantique
- Gaël LE BOHEC / Députée 4ème Circonscription d'Ille-et-Vilaine
- Marc LE FUR / Député des Côtes-d'Armor
- Didier LE GAC / Député 3ème Circonscription du Finistère
- Martine LEGUILLE-BALLOY / Députée 4ème Circonscription de La Vendée
- Annaïg LE MEUR / Députée 1ère Circonscription du Finistère
- Denis MASSEGLIA – Député 5ème Circonscription du Maine-et-Loire
- Graziella MELCHIOR / Députée 5ème Circonscription du Finistère
- Paul MOLAC / Député 4ème Circonscription du Morbihan
- Valérie OPPELT / Députée 2ème Circonscription de Loire-Atlantique
- Damien PICHEREAU / Députée 1ère Circonscription de la Sarthe
- Gwendal ROUILLARD / Député 5ème Circonscription du Morbihan

5. SENATEURS

- Yannick BOTREL / Sénateur des Côtes-d'Armor
- Michel CANEVET / Sénateur du Finistère
- Ronan DANTEC / Sénateur du Maine-et-Loire
- Dominique DE LEGGE / Sénateur d'Ille-et-Vilaine
- Françoise GATEL / Sénatrice d'Ille-et-Vilaine
- Muriel JOURDA / Sénatrice du Morbihan
- Jacques LE NAY / Sénateur du Morbihan
- Didier MANDELLI / Sénateur de Vendée
- Sylvie ROBERT / Sénatrice d'Ille-et-Vilaine

6. AUTRES PERSONNALITES

- Jean-Marc AYRAULT / Ancien Premier Ministre
- Franck BELLION / Président CCI Métropolitaine Bretagne Ouest
- Jean-Pierre CHALUS / Président du Directoire Grand Port Maritime Nantes Saint-Nazaire
- Laurent GIBOIRE / Trésorier de la CCI de Bretagne
- Mériadec LE MOUILLOUR / Directeur général CCI Métropolitaine Bretagne Ouest
- François MARIE / Directeur de l'Aéroport de Nantes-Atlantique
- Pierre MONTEL / Président de la CCI du Morbihan
- Yann TRICHARD / Président de la CCI de Nantes Saint-Nazaire

7. ASSOCIATIONS

ACSAN

- Gilles BONTEMPS
- Dominique BOSCHET / Président
- Gérard LEFEVRE
- Patrick MARESCHAL

ATELIER CITOYEN

- Ivan FOUQUET / Membre de l'Atelier Citoyen (Architecte)
- Hervé THEBAUD / Membre de l'Atelier Citoyen (Pilote)
- Françoise VERCHERE / Coprésidente de CEDPA

COCETA

- Eric AITKACI / Référent Commission technique
- Henri JOVER / Commission Qualité de vie
- Joël SAUVAGET / Président
- Elodie SEBILLE / Vice-Présidente

NEXUS

- Edith EMEREAU
- Bernard FOURAGE / Département Etudes
- Annie Le GAL LA SALLE / Présidente
- Mathilde PASSELANDE
- Hervé THEBAULT

SUD LOIRE AVENIR

- Jean-Marc ALLAIS / Vice-Président collège élus
- Jacky GARREAU / Secrétaire
- Freddy HERVOCHON
- Dominique RAIMBOURG / Président

8. PREFETS

- Nicole KLEIN / Préfète de Loire-Atlantique
- Yves LEBRETON / Préfet des Côtes-d'Armor
- Raymond LE DEUN / Préfet du Morbihan
- Pascal LELARGE / Préfet du Finistère
- Christophe MIRMAND / Préfet de la Région Bretagne / Préfet d'Ille-et-Vilaine

9. SNCF

- Patrick JEANTET / Président Directeur Général de SNCF Réseau
- Alain KRAKOVITCH / SNCF Mobilités
- François TAINTURIER / SNCF Réseau / Directeur du Design du Réseau

MOTION

ACCESSIBILITE DU GRAND OUEST ET DES TERRITOIRES INTERMETROPOLITAINS

Vallons de Haute-Bretagne Communauté

Bretagne Porte de Loire Communauté

Redon Agglomération

D'Oust à Brocéliande Communauté

Ploërmel Communauté

Communauté de Communes Arc Sud Bretagne

Communauté de Communes de Questembert

Communauté de Communes Châteaubriant-Derval

Communauté de Communes de Nozay

Communauté de Communes du Pays d'Ancenis

Communauté de Communes du Pays de Blain

Communauté de Communes Pontchâteau - Saint-Gildas des Bois

Préambule

Suite à l'abandon du projet d'aéroport à Notre Dame des Landes, Monsieur le Premier Ministre a exprimé, le 17 janvier 2018, la volonté du Président de la République et du Gouvernement que **l'enjeu de l'accessibilité du Grand Ouest (Bretagne et Pays de la Loire) soit redébattu** et les priorités redéfinies afin que la compétitivité de ces territoires puisse être préservée et développée pour contribuer activement à la croissance française.

Cette proposition, intervenant au sommet de l'Etat, doit constituer **une chance pour tous les territoires concernés**, en particulier ceux qui, en proximité immédiate avec un projet d'aéroport international (9 millions de passagers) longtemps escompté, se voient privés des retombées significatives qui en étaient attendues.

Les Présidents de 13 EPCI intermétropolitains situés entre Rennes, Angers, Nantes, Saint-Nazaire et Vannes, se sont réunis le 23 février 2018 et constitués en conférence permanente, souhaitant ainsi contribuer aux travaux du pacte d'avenir (Pays de la Loire) et du pacte d'accessibilité (Bretagne). **Une attention particulière doit être portée à cet espace qui compte plus de 570.000 habitants** et qui a un rôle particulier pour l'avenir, complémentaire des dynamiques métropolitaines grâce au réseau des différents bassins de vie. Ceci est d'autant plus nécessaire que **ces territoires seront en mesure, à court et moyen termes, d'effectuer des propositions concrètes et très spécifiques** concernant aussi leurs intérêts propres et partagés, complémentaires à celles que pourront effectuer les territoires métropolitains de Rennes et Nantes/Saint-Nazaire notamment, ainsi que les départements et les régions concernés.

Une seconde réunion des Présidents des 13 EPCI, le 13 avril 2018, leur a permis de valider la présente motion. D'autres communications interviendront au fur et à mesure de la progression de leurs travaux.

La présente motion se concentre principalement sur le volet mobilité et aménagement numérique. Toutefois, une seconde lecture doit être associée. Il s'agit de l'enjeu d'équilibre des territoires entre les espaces ruraux et les espaces urbanisés. Nous appelons à une vision complémentaire des territoires et à une réflexion sur la localisation des activités dans un souci permanent de développement de chacun. L'Etat aménageur et garant de l'unité de la Nation doit être moteur dans l'accompagnement des territoires et de leurs projets.

1 - Pour un renforcement du service ferroviaire : construire des lignes nouvelles et valoriser tout le potentiel ferroviaire existant

Victimes de leur succès, de nombreuses lignes ferroviaires sont aujourd'hui totalement saturées et ne permettent plus de nouveaux développements de services, tant en trafic passager qu'en fret. C'est particulièrement le cas de la ligne située entre Rennes et Vannes.

L'Etat, associé aux opérateurs et à l'ensemble des collectivités locales concernées, doit **relancer à court terme le projet Lignes Nouvelles Ouest Bretagne Pays de la Loire (LNOBPL).** Il s'agit d'une infrastructure essentielle qui permettra de :

- Tirer profit de meilleures connexions entre les deux métropoles rennaise, nantaise et l'agglomération vannetaise
- Désaturer la ligne sud en ouvrant un nouveau faisceau dégagé des contraintes topographiques de la vallée de la Vilaine et permettant ainsi de séparer les flux du quotidien des flux grande vitesse et fret
- Repositionner l'ensemble des potentialités ferroviaires de ce secteur géographique, en particulier s'agissant des liaisons avec les métropoles concernant Châteaubriant (vers Rennes) et Ancenis

Ce projet doit également s'inscrire dans une vision d'aménagement plus large consistant à repenser les connexions ferroviaires transversales. Aujourd'hui, le réseau est organisé autour de l'étoile ferroviaire parisienne qui se trouve dans l'incapacité d'absorber l'évolution des trafics dont une part importante relève du transit. **Le projet LNOBPL doit s'inscrire dans le schéma européen « VIA Atlantica »** (voir PJ) qui propose d'interconnecter directement l'ouest de la France au sud de l'Europe via Tours et Lyon (Italie, Europe centrale) – et vers Bordeaux (péninsule Ibérique).

Par ailleurs, une réflexion particulière doit être portée sur la gare de Châteaubriant où les choix technologiques ne permettent pas une continuité de l'offre de service entre Rennes et Nantes.

Le développement ferroviaire doit rester une priorité et une ambition de l'Etat aménageur dans un partenariat renforcé avec les régions. A cet égard une attention toute particulière devra être accordée, en lien avec les opérateurs actuels et futurs, sur la qualité des dessertes du quotidien, en particulier celles assurées par les TER. Sur certains tronçons, la compatibilité des usages des voies entre TGV et TER a en effet atteint ses limites.

2 - Pour une accessibilité aérienne renouvelée : renforcer Rennes et Nantes à l'international

Le nouveau contexte généré par l'abandon du projet d'aéroport grand ouest justifie pleinement que des investissements soient réalisés à court terme sur les aéroports de Nantes Atlantique et Rennes Saint-Jacques tant pour répondre à la croissance constatée et projetée du trafic passagers que pour favoriser la compétitivité du fret aérien.

Compte-tenu de la saturation des espaces de stationnement autour des plateformes aéroportuaires et des enjeux écologiques liés à la nécessaire réduction du transport automobile, de nouvelles solutions intermodales devront être proposées pour favoriser la performance des transports publics : prolongation des lignes de métro ou de tramway jusqu'aux aéroports depuis les gares ferroviaires, …

L'Etat doit confirmer le positionnement et le dimensionnement européen voire international des aéroports de Nantes Atlantique et de Rennes Saint-Jacques. Ces aéroports doivent pouvoir être renforcés sur les destinations proposées.

S'agissant du développement du trafic à l'international, les aérogares concernées doivent être modernisées pour accueillir cette croissance de fréquentation et devront surtout proposer une offre de services aux voyageurs complète (connexions très haut débit, espaces de co-working, restauration, …).

Une attention toute particulière devra être portée à l'amélioration ou au maintien de la fluidité et de l'accueil des voyageurs, compte tenu des progressions attendues en termes de fréquentation et des ambitions des compagnies aériennes.

3 - Pour un maintien de l'accessibilité routière durable du Grand Ouest : repenser les fonctions du réseau existant et le moderniser

Les enjeux associés aux développements aérien et ferroviaire ne doivent pas faire oublier que les routes restent les principaux axes d'accessibilité pour une très grande majorité de nos concitoyens, que ce soit pour leur travail, leurs activités, leurs loisirs, leurs week-ends, leurs vacances…

L'annonce, effectuée fin 2017, par Monsieur le Ministre de Tutelle de l'Environnement et des Transports, de **l'exigence d'une « voiture décarbonée » à l'horizon 2040** doit conduire les décideurs à s'engager résolument dès à présent dans une adaptation nécessaire du réseau à l'évolution du trafic. Faute de quoi les difficultés déjà perçues aujourd'hui pourraient se révéler insurmontables et devenir un frein au développement et à la croissance de l'ensemble de la Bretagne et des Pays de la Loire.

A cet égard il est utile d'**attirer l'attention de tous les décideurs** sur l'accélération et l'augmentation des échanges qui provoquent l'engorgement et la saturation des métropoles -et parfois de leurs larges périphéries-. Ce phénomène est déjà à l'œuvre et les schémas d'aménagement et d'urbanisme pour le futur n'indiquent en rien que ce mouvement serait en mesure de ralentir ou de cesser à 10, 20 ou 30 ans. La croissance de population est actuellement de 15000 habitants supplémentaires par an en Loire-Atlantique et 12000 habitants supplémentaires par an en Ille-et-Vilaine.

Des projets visant à réduire le trafic routier sont en cours d'étude ; mais ils ne sauraient être considérés comme suffisants pour résoudre les problèmes d'engorgement ; de même le doublement des périphériques ne viendrait que les résoudre temporairement (cas du développement parisien avec l'A86… et autres…).

Nous devons engager sans délai une nouvelle lecture du réseau routier existant avec un double objectif :

- Celui de redonner de la fluidité aux nœuds d'engorgement, ou à tout le moins de préserver leur potentiel par absence d'aggravation
- Celui de proposer de nouveaux axes d'aménagement du territoire favorisant tout à la fois une gestion différenciée du transit, une meilleure accessibilité globale et par induction la recherche de nouveaux équilibres économiques et urbains au bénéfice des territoires non-métropolitains. Un réseau dynamique et organisé d'intercommunalités aux compétences élargies et de villes, petites et moyennes, peut très bien y pourvoir.

Sur ces prérequis, il est proposé de **repenser les fonctions de l'axe Vannes / Questembert / Redon / Guémené-Penfao / Derval / Châteaubriant / Craon / Laval** (**RD775**), route historique de la Bretagne-Sud vers Paris et l'Ile-de-France, **en requalifiant certains tronçons d'intérêt national** et en y réalisant des travaux de gabarit et de sécurisation offrant une réelle alternative de connexion entre la Bretagne-Sud, les Pays de la Loire et l'Ile- de-France. A noter que cette proposition ouvre aussi des perspectives vers Angers et Tours, ainsi qu'Orléans et Blois, notamment.

Ce projet, favorisant la séparation des dessertes urbaines majeures et des flux de transit, sortant aussi d'une vision trop métropolitaine et centralisée des flux de circulation, **permettra également de favoriser le développement de l'espace intermétropolitain** en facilitant la localisation de nouvelles activités économiques au sein des territoires traversés.

Une attention particulière doit également être portée sur :

- Le barreau entre Savenay-Châteaubriant via Nozay (RN171) dans une dynamique de connexion entre Saint-Nazaire et Laval
- Le barreau entre Pontchâteau et Donges dans une dynamique de connexion entre Saint-Nazaire et Rennes via Redon

Ces axes routiers, aujourd'hui saturés par le trafic domicile-travail et le trafic poids lourds, doivent pouvoir **bénéficier d'aménagements significatifs en termes de sécurité et de gabarits**.

Les métropoles ne tireront toute leur valeur, en tant que leaders reconnus du développement territorial, qu'à **la condition qu'elles s'inscrivent aussi dans une mise en réseau de tous les bassins de vie** entre eux et non en concentrant de manière mal maitrisée des activités humaines et des flux, générateurs d'externalités négatives (environnementales, sociétales, temporelles…).

La France, le Grand Ouest en particulier au vu de son attractivité actuelle et projetée, doivent s'organiser autour de mailles territoriales performantes et agiles, échappant ainsi à un modèle concentrationnaire dont les effets à moyen et long termes sont connus.

Il s'agit là d'un enjeu majeur d'aménagement au XXIème siècle.

4 - Pour un aménagement numérique équitable et gage de performance : accélérer la montée en puissance du Très Haut Débit

L'aménagement numérique est une clé essentielle pour le développement des territoires, tant sur le plan économique que résidentiel. Le développement du très haut débit, tel qu'il est déployé aujourd'hui en France, vient creuser la fracture entre les régions faute d'une méthode de déploiement commune.

Ainsi certains territoires doivent consacrer des sommes importantes de leur budget pour se doter de ces technologies tandis que d'autres voient leurs déploiements réalisés directement par les opérateurs.

Plus personne ne remet en question le fait que l'aménagement numérique se situe au même niveau que le déploiement, en leur temps, de l'eau potable, de l'électricité, du téléphone. L'Etat doit proposer une stratégie de développement pour que chaque français puisse bénéficier d'un service identique, à un coût identique et ce à très court terme compte tenu de l'urgence à résorber cette fracture qui s'installe.

Le réseau numérique à très haut débit doit être reconnu comme un service public accessible à tous.

Les Présidents des 13 EPCI Inter-métropolitains demandent à l'Etat de se mobiliser aux côtés des Régions Bretagne et Pays de la Loire, et des Départements d'Ille-et-Vilaine, du Morbihan et de Loire-Atlantique, pour **favoriser une accélération des programmes de couverture FTTH envisagés,** ainsi que **la recherche d'un financement équilibré pour le contribuable local et l'usager**.

Les présents signataires souhaitent également que les territoires intermétropolitains puissent être reconnus en tant que territoires d'expérimentation sur les mobilités notamment en milieux peu denses (mobilités autonomes et pilotées à distance, etc.).

Projet Via Atlantica

ANNEXE 5 : Desserte ferroviaire des aéroports franciliens

DESSERTES EXISTANTES ENTRE RENNES / NANTES ET LES AÉROPORTS PARISIENS

Fréquence, temps de parcours et positionnement horaire

RENNES	NANTES
Départ de Massy	**Départ de Massy**
8h44	6H38
9h38	8H39
10h38	9H38
13h38	12H38
15h38	13h18
16h55	13H38
19h37	16H08
20h44	17H38
	18H38
	19H37
	20H39
Arrivée à Massy	**Arrivée à Massy**
8h22	07h22
9h22	8h22
10h22	9h22
11h28	10h22
14h22	11h39
15h22	14h22
16h22	15h22
17h22	18h22
20h22	20h22
21h44	

ANNEXE 6 : Déviation de la RD 137

Déviation de la RD 137
à Sainte Gemme la Plaine et Saint Jean de Beugné

PRESENTATION DU PROJET

La RD 137 est l'ancienne RN 137 transférée au département de la Vendée en 2006 dans le cadre de la décentralisation.

Elle assure deux fonctions majeures :

- la desserte de Luçon et du sud littoral vendéen (La Faute/L'Aiguillon) en assurant notamment son raccordement à l'autoroute A83
- une fonction de transit, notamment pour des trafics nationaux, en assurant le lien entre l'A83 et La Rochelle

Cette fonction nationale doit à terme être assurée par l'alternative à l'autoroute A 831.

La RD 137 supporte aujourd'hui un trafic moyen journalier de 12 500 veh/jour avec un taux de poids-lourds de 15,2%. Les pointes estivales approchent les 20 000 veh/jours.

Les difficultés de traversée des bourgs de Sainte Gemme la Plaine et Saint Jean de Beugné rendent l'itinéraire inefficace et altèrent considérablement le cadre de vie des habitants.

Aussi, le Département engage l'étude d'une déviation.

La déviation des communes de Sainte-Gemme-la-Plaine et Saint-Jean-de-Beugné doit pour le Département répondre à deux objectifs :

- Améliorer la desserte du Sud Vendée Littoral en fluidifiant le trafic sur la RD 137 et en facilitant l'accès à l'autoroute A83 ;
- Trouver un meilleur compromis entre les besoins de mobilité et vie locale :
  - Améliorer le cadre de vie des riverains de la RD 137 par la réduction des nuisances liées au trafic (pollution de l'air, bruit, vibrations)
  - Sécuriser les déplacements urbains et notamment les modes doux
  - Améliorer la fluidité de l'écoulement du trafic (en et hors période saisonnière).

Ce projet ne se substitue en rien au projet A831. Il poursuit des objectifs différents et ne peut en rien quelque soient ses caractéristiques se substituer totalement ou partiellement à celui-ci.

Le projet envisagé à ce stade, consiste en un axe neuf de près de 10 km, avec 3 échangeurs (desserte de Sainte Gemmes la Plaine, de Saint Jean de Beugné, et échange avec la RD 949) et 4 à 5 rétablissements à créer.

En première estimation, le projet a été évalué à 21,5 M€ dans l'hypothèse d'une route bidirectionnelle avec carrefours plans, aménagement a priori suffisant au regard du trafic de desserte économique et touristique à vocation locale dans la perspective de réalisation de l'alternative à l'A831.

L'aire d'étude est reportée sur le plan ci-dessous et s'étend sur les communes de Sainte Hermine, Saint Jean de Beugné, Saint Aubin la Plaine et Sainte Gemme la Plaine.

ANNEXE 7 : Liste des sigles et acronymes

BAL : block automatique lumineux (signalisation ferroviaire)

BAPR : block automatique à permissivité restreinte (signalisation ferroviaire)

CCI : chambre de commerce et d'industrie

CCE : commission consultative de l'environnement

CGEDD : conseil général de l'environnement et du développement durable

CPER : contrat de plan Etat Région

DGAC : direction générale l'aviation civile

DRFiP : direction régionale des finances publiques

DSP : délégation de service public

EPCI : établissement public de coopération intercommunale

ETI : catégorie des entreprises de taille intermédiaire (voir définition sur www.insee.fr)

GPM : grand port maritime (établissement public de l'Etat)

IGF : inspection générale des finances

IPCS : installation permanente de contre sens

LNOBPL : liaisons nouvelles Bretagnes-Pays de la Loire (projet)

LOM : loi d'orientation des mobilités (projet de loi)

OSP : obligation de service public

PAF : police aux frontières

PEB : plan d'exposition au bruit

PEM : pôle d'échanges multimodal

PGS : plan de gêne sonore

PME : catégorie des petites et moyennes entreprises (voir définition sur www.insee.fr)

PPBE : plan de prévention du bruit dans l'environnement

RTE-T : réseau transeuropéen de transports

TER : train express régional

VFCEA : voie ferrée Centre Europe-Atlantique (projet)