

Référence : CRPDL/2017/17

Contact : Martin PEAN

martin.pean@paysdelaloire.fr - 02 28 20 61 28

Madame la Présidente Christelle Morançais
Hôtel de Région
1, rue de la Loire
44000 Nantes

Nantes, le 26 juin 2018

Objet : Note - Contrat d'avenir pour les Pays de la Loire

Madame la Présidente,

Vous nous avez reçus pour évoquer avec vous le Contrat d'avenir pour les Pays de la Loire dans la perspective du Parlement des territoires du lundi 2 juillet et nous vous en remercions.

Comme évoqué lors de cette rencontre et pour répondre à l'attente que vous avez exprimée, nous vous restituons par la note ci-après la position de notre groupe Écologiste et Citoyen sur le projet de Contrat d'avenir. Elle fait suite à une première note de contribution de notre groupe datée du 26 janvier 2018.

Nous vous prions de recevoir, Madame la Présidente, l'expression de nos salutations respectueuses.



Sophie BRINGUY
Co-présidente du groupe Écologiste et Citoyen



Franck NICOLON
Co-président du groupe Écologiste et Citoyen

Note à l'attention de Madame la Présidente Christelle Morançais
Contribution du groupe Ecologiste et Citoyen au Contrat d'avenir pour les Pays de la Loire

Prioriser autour des mobilités dans le Contrat d'avenir pour les Pays de la Loire :

La demande et le cadre posés par l'Etat portent sur l'après Notre-Dame-des-Landes et les conséquences résultant de l'abandon du projet d'aéroport. Le Contrat d'avenir pour les Pays de la Loire a vocation à y répondre d'où un besoin de priorisation et de hiérarchisation. Pour notre groupe, **le Contrat d'avenir doit donc être centré sur les infrastructures de transports et les mobilités, dans les cinq départements ligériens**. Une approche plus large, même organisée autour de quatre piliers, présente un risque de confusion avec les revendications portées dans le cadre du CPER et ce glissement pourrait amener l'Etat à ne pas considérer l'ensemble de la demande émanant des représentants ligériens, faute de lisibilité. Ce risque est pour nous d'autant plus avéré que lors de notre rendez-vous du 19 juin, vous n'aviez pas encore un accord de principe de l'Etat sur le cadre que vous avez construit, basé sur les quatre piliers. Pour porter ses fruits, le Contrat d'avenir doit être structuré autour de propositions claires et priorisées, centrées sur les conséquences de la décision d'abandon du projet d'aéroport à Notre-Dame-des-Landes, et donc sur les infrastructures de transport et les mobilités. L'exemple breton doit nous alerter sur les risques inhérents à la stratégie élargie choisie en Pays de la Loire.

Distinguer ce qui relève du CPER de ce qui est lié au Contrat d'avenir :

Parmi les quatre piliers envisagés pour le Contrat d'Avenir et évoqués lors de notre réunion avec vous, trois recouvrent des thématiques certes importantes pour l'avenir de la Région et qui ont vocation à être renforcées, mais dans le cadre du CPER. Le déploiement du numérique dans nos entreprises et dans nos territoires, la dotation des établissements d'enseignement supérieur, les contrats de transition écologique sont autant de sujets à questionner et de revendications à porter auprès des services de l'Etat. Mais les faire figurer dans le contrat d'avenir peut rendre confus le projet de « rebond » de notre Région auprès des services de l'Etat, générer une situation de blocage qui nous desservira à court et moyen terme là où nous devons avancer résolument après des années d'inertie. **Notre groupe tient donc à une distinction nette entre ce qui doit être inscrit dans le Contrat d'avenir et ce qui doit être renégocié au titre du CPER**, afin de maximiser les chances d'acceptation des projets inscrits et de rendre plus lisible le Contrat d'avenir pour les Pays de la Loire.

Pérenniser une structure de dialogue permanent avec tous les acteurs des territoires :

De plus, notre groupe Ecologiste et Citoyen tient à souligner **l'importance du maintien d'un dialogue constant avec les acteurs des territoires**, élus et représentants économiques et sociaux, à l'image du Parlement des territoires convoqué à deux reprises pour la préparation du Contrat d'avenir. Ce type d'instance a vocation à être pérennisé et structuré pour permettre un dialogue permanent entre

tous les acteurs et positionner la Région sur des sujets stratégiques d'aménagement de notre territoire. Elle pourrait intervenir en complément de la CTAP, en y intégrant les chambres consulaires, les représentants des universités et du CESER. Il serait intéressant d'appuyer le travail en plénière sur des pôles thématiques permettant ainsi de stimuler le travail en réseaux et les dynamiques inter-territoires.

Nos 5 priorités pour les mobilités de demain en Pays de la Loire :

- **La modernisation de Nantes Atlantique :**
 - **Amélioration de l'accès à l'aéroport de Nantes-Atlantique** par une desserte en transports collectifs: tramway, tram-train, train, les trois possibilités devant être étudiées sérieusement pour permettre un choix le plus adapté. L'étude doit porter à la fois sur la mobilité métropolitaine, du point de vue des habitants de l'agglomération nantaise qui souhaitent se rendre à la zone d'activité de Nantes-Atlantique et à l'aéroport lui-même. Mais également sur la mobilité ligérienne, du point de vue des habitants de l'ensemble des Pays de la Loire : ligne ferroviaire existante à aménager (Nantes-Challans/Pornic). Avec son rôle de chef de file de l'intermodalité, c'est à la Région de porter ce projet d'étude en lien avec les collectivités et de s'appuyer sur les études déjà réalisées voire en commander de nouvelles si nécessaires. Les solutions pourront être échelonnées dans le temps.
 - **Agrandissement de l'aérogare et du parking.** Il est sans aucun doute nécessaire mais c'est au concessionnaire de faire ces travaux qui sont sur l'emprise de l'aéroport actuel, pas aux collectivités. Mieux vaut que ces dernières priorisent leurs financements sur la question de l'accès à Nantes-Atlantique.
 - **Limiter au maximum le bruit.** C'est une question importante et des solutions existent (cf. rapport de la médiation et cahiers de l'Atelier Citoyen). Nous suggérons des expertises indépendantes pour travailler sur l'élaboration des nouveaux Plan d'Exposition au Bruit (PEB) et Plan de Gêne Sonore (PGS).
 - **Un mix de solutions pour éviter le prolongement de la piste.** Pour nous ce n'est pas prioritaire. On peut commencer par moderniser les techniques d'atterrissage et mener des discussions avec la DGAC.
- **L'amélioration de la ligne ferroviaire Nantes/Rennes :** A la demande des élus écologistes et des associations, des études complémentaires au débat public LNOBPL¹ ont montré que des solutions d'amélioration sont possibles pour la liaison Nantes-Rennes. Les « experts » ont même calculé une rentabilité positive pour un scénario, qui crée une nouvelle section entre Savenay et Couëron sur 23 km, permet 2 allers retours par heure et diminue le trajet

¹ <https://www.lnobpl.fr/sites/lnobpl.fr/files/telechargements/documents/mediatheque/lnobpl-expertise-complementaire-rennes-nantes-v2.pdf>

d'environ 15 minutes. Un investissement qui servirait également pour les liaisons à partir du Sud Bretagne.

- **L'accélération du calendrier de travaux de la ligne ferroviaire Nantes/Bordeaux** : cette rénovation revêt un enjeu interrégional (amélioration indispensable du temps parcours entre les deux capitales régionales) et régional (développement de l'attractivité du Sud-Vendée). A l'heure actuelle nous n'avons aucune garantie de l'Etat sur son engagement mais nous pouvons saisir le climat propice pour renforcer nos exigences. Nous pensons qu'il y a une véritable opportunité à saisir pour demander :

L'accélération de la mise en chantier pour éviter - vue l'état de la ligne - une fermeture prématurée :

- Demander un temps réduit pour les études demandées par SNCF Réseau pour la mise en place du système de comptage d'essieux Next Région, ce système a déjà été mis en œuvre sur d'autres lignes
- Demander la réduction du temps de travaux des deux phases, respectivement 15 et 12 mois. SNCF Réseau a fait savoir au dernier COPIL qu'il avait les moyens techniques et humains de rénover 1,2 km/jour, ils ont 103 km à rénover, la Région peut exiger des phases de travaux plus rapides notamment pour préserver la saison touristique.

Le développement de la capacité de cette liaison :

- La rénovation de cette ligne permettra à la Région d'augmenter son offre TER à moyen terme sur le territoire traversé notamment en créant une halte ferroviaire à Velluire (85). Un enjeu fort pour le Sud-Vendée et le secteur de Fontenay-le-Comte.
- Une demande à formuler dès à présent car les travaux vont commencer par la voie 2, celle où sont situés les bâtiments voyageurs. De plus, ce quai facilitera les points de croisement et l'articulation avec l'offre fret.

- **L'accélération de la réalisation du barreau LGV sud parisien, dit Massy/Valenton** : ce projet permet d'améliorer les connexions ferroviaires de partout vers le hub aéroportuaire de Roissy-Charles de Gaulle, ainsi que les liaisons interrégionales tout en évitant Paris. Il faut une coopération interrégionale, travailler main dans la main avec les autres collectivités sur ce sujet avec un portage fort par l'Etat.

- **La poursuite de la rénovation et une ambition partagée pour la ligne Caen-Alençon-Le Mans-Tours**. Cette ligne transversale est stratégique pour la mobilité dans le Grand-Ouest et la connexion avec les Régions Normandie et Centre Val de Loire, ainsi que le lien avec d'autres territoires via les gares de Tours et Caen. Même si la Région Normandie devrait en assumer la gestion à partir de 2020, elle doit faire partie intégrante du schéma des mobilités du Grand-Ouest, tant en termes de dessertes inter-régionales que de dessertes locales.