

**SESSION PLENIERE DU 14 NOVEMBRE 2016****LE SRADDET, DEFIS ET PRINCIPES PRIORITAIRES****LE SRADDET, VOLET MOBILITES ET INFRASTRUCTURES**

Le Président de Région, dans le cadre de la concertation préalable à l'élaboration du SRADDET, a demandé au CESER une liste d'une douzaine de priorités stratégiques d'aménagement ainsi que de manière spécifique une attention particulière à la question des mobilités et des infrastructures.

En réponse à cette saisine, le CESER a produit deux contributions :

- le SRADDET, défis et principes prioritaires,
- le SRADDET, volet mobilités et infrastructures.

La première contribution reprend donc 12 défis et 12 principes préconisés par le CESER concernant l'ensemble des aspects du SRADDET.

La seconde, dont le rapporteur était notre camarade Luc SERRANO - Président de la Commission transports-énergie - se concentrait sur les besoins existant sur la région concernant les mobilités et les infrastructures, y compris le numérique.

La CGT a voté les deux contributions.

QUELQUES ELEMENTS SUR LE SRADDET

Le SRADDET : **Schéma Régional d'Aménagement, de Développement Durable et d'Égalité des Territoires**, créé par la loi NOTRe, doit être adopté d'ici fin juillet 2019.

Il fixe les objectifs de moyen et long termes sur le territoire de la région en matière d'équilibre et d'égalité des territoires, d'implantation des différentes infrastructures d'intérêt régional, de désenclavement des territoires ruraux, d'habitat, de gestion économe de l'espace, d'intermodalité et de développement des transports, de maîtrise et de valorisation de l'énergie, de lutte contre le changement climatique, de pollution de l'air, de protection et de restauration de la biodiversité, de prévention et de gestion des déchets.

Il s'agit d'un schéma prescriptif à visée stratégique.

CE QUE DIT LA CONTRIBUTION DU CESER : LE STRADDET, DEFIS ET PRINCIPES PRIORITAIRES (téléchargeable dans son intégralité sur www.ceser.paysdelaloire.fr)

1. Remarques générales

Le CESER s'interroge sur le **calendrier de mise en œuvre** du SRADDET, sur son élaboration indépendamment d'autres schémas (tels que le SRDEII ou des documents d'urbanisme) qui ont été adoptés préalablement par les collectivités infrarégionales et rappelle la nécessité d'une cohérence entre ces documents. Il souhaite l'élaboration du SRADDET le plus tôt possible, avant l'échéance de 2019.

Pour l'élaboration du schéma, le CESER rappelle la nécessité d'un **débat démocratique** et de la participation des citoyens et de la société civile organisée au-delà du CESER.

2. Les douze défis identifiés par le CESER

La Région doit pour le CESER :

- ✚ rester **attractive** ;
- ✚ être **accessible** et permettre des déplacements faciles ;
- ✚ accompagner et anticiper le **dynamisme démographique** ;
- ✚ mettre en œuvre la nécessaire **transition énergétique** et faire face aux conséquences du changement climatique ;
- ✚ résorber sa **fracture numérique** ;
- ✚ favoriser l'**activité économique et l'emploi** ;
- ✚ renforcer son **équilibre social** ;
- ✚ permettre à tous les ligériens d'avoir **accès aux soins** ;
- ✚ se construire autour d'un maillage et d'un **équilibre territorial** ;
- ✚ gérer les ressources naturelles, respecter la **biodiversité**, les **milieux naturels** et gérer ses déchets ;
- ✚ conserver et valoriser son **patrimoine culturel**, encourager la pratique et la création artistique, encourager également le **sport** de haut niveau et la pratique sportive ;
- ✚ s'imposer dans l'espace européen et être ouverte à l'**international**.

3. Les principes d'actions prioritaires identifiés par le CESER

Ces principes sont développés dans l'avis :

- ✚ concertation : notamment dans le domaine des infrastructures,
- ✚ solidarité,
- ✚ sobriété,
- ✚ développement,
- ✚ mutualisation, partage et coordination,
- ✚ complémentarité,
- ✚ équilibre territorial et proximité,
- ✚ prévention et sécurité,
- ✚ anticipation et évaluations,
- ✚ innovation,
- ✚ simplification et accompagnement,
- ✚ coopération.

CE QU'A DIT LA CGT : INTERVENTION D'YVIC KERGROAC'H

La contribution du CESER aurait pu, dans une lecture trop restrictive de la saisine de la Région, se concentrer sur les seules infrastructures à réaliser. Elle évite cet écueil et prend en compte l'ensemble des aspects du SRADDET : aménagement, développement durable et égalité des territoires.

Ces aspects doivent s'apprécier en cohérence et en complémentarité et ne pas être opposés entre eux. **Le SRADDET doit créer les conditions d'un aménagement équilibré pour permettre un développement humain durable du territoire et lutter contre les inégalités.** Son élaboration doit partir des besoins des ligériens et ligériennes qui doivent avoir accès à proximité de leur lieu de vie aux services publics et privés essentiels.

Les conditions de vie dépendent de la qualité de l'emploi et des conditions de travail ; l'assurance d'un emploi pour tous sur l'ensemble du territoire est primordial. Comment parler aménagement, développement durable et égalité des territoires sans emplois durables, qualifiés, privés comme publics ?

Pour la CGT, **le développement humain durable et l'emploi sont complémentaires.** La réindustrialisation du territoire participe à la fois de son dynamisme et de la limitation de la pollution due au transport des marchandises par la route ou l'avion.

La réponse aux besoins des territoires et des populations conduit à devoir créer, aménager, rénover, faire fonctionner un certain nombre d'infrastructures, notamment dans le domaine des transports ferroviaire, fluvial, maritime et routier, de l'éducation, de la santé, du numérique ou de l'énergie...

Concernant l'éducation, une étude de 2016 du Ministère de l'Education Nationale rappelle que le fait de suivre une première générale et, in fine, d'obtenir des diplômes supérieurs est souvent lié au lieu de scolarisation. Or, on note des disparités importantes d'orientation selon les territoires et l'offre de formation qui y est présente.

L'avis souligne que les énergies marines devront être soutenues. La CGT considère que la politique énergétique doit être appréciée dans son ensemble. C'est pourquoi elle défend aussi le maintien de l'activité et la modernisation de la **Centrale de Cordemais**, essentielle dans l'approvisionnement énergétique de notre région.

La CGT partage avec le CESER le besoin de déploiement du numérique sur l'ensemble de la région. C'est un outil qui doit accompagner le progrès social. **L'avis souligne que le numérique peut connaître des limites s'il se substitue systématiquement à la relation humaine.** La CGT approuve pleinement cette remarque.

La création ou l'extension d'infrastructures doivent, lorsqu'elles ont des conséquences importantes pour l'environnement et les populations, donner lieu à un large débat démocratique, notamment via la commission nationale du débat public, où tous les aspects doivent être abordés. L'avis du CESER le rappelle, mais la CGT considère que, malheureusement, ce débat est parfois tronqué au profit d'intérêts financiers.

Au-delà des infrastructures, les politiques publiques de la Région participent au dynamisme du territoire : soutien à l'activité, au commerce, à la santé, à la culture notamment.

Ainsi, la rénovation énergétique des logements, la lutte contre les pollutions sont des impératifs sociaux, sanitaires, environnementaux, mais aussi des sources de création d'emplois non délocalisables.

L'agriculture constitue un pan important de l'activité régionale, au croisement de la filière agro-alimentaire, de l'équilibre des territoires, du développement humain durable. Au-delà de la remise à plat du mécanisme des aides nationales et européennes, la Région a un rôle à jouer pour promouvoir une agriculture plus respectueuse de l'environnement et plus créatrice d'emplois.

Les infrastructures et les politiques publiques ont un coût. La CGT s'interroge : **comment l'Etat peut-il mener une politique d'austérité conduisant d'un côté à fermer de nombreux services publics et à diminuer les moyens de collectivités locales et, de l'autre côté, affirmer qu'elles doivent assurer les conditions de l'égalité des territoires ?** Il y a là une contradiction qui ne pourra être résolue qu'en mettant en œuvre une réforme fiscale d'ampleur permettant aux citoyens comme aux entreprises de contribuer à la hauteur de leurs moyens à la réponse aux besoins des populations.

Enfin, l'élaboration, l'évaluation, la révision au fil du temps du SRADDET doit se faire dans un cadre démocratique large associant acteurs politiques, économiques, sociaux et citoyens. **La CGT revendique d'y participer, via une place dans la CTAP pour les représentants des salariés.**

Ces remarques étant faites, la CGT votera l'avis, en remerciant Christophe VITAL et l'ensemble des chargés d'étude pour leur travail.

VOTES : L'avis proposé a été adopté par 79 voix pour, 6 abstentions.

CE QUE DIT LA CONTRIBUTION DU CESER : LE STRADDET, VOLET MOBILITES ET INFRASTRUCTURES (téléchargeable dans son intégralité sur www.ceser.paysdelaloire.fr)

Ce document analyse les besoins des Ligériens, pour en dégager les priorités d'actions en matières de dessertes routières, portuaires, aéroportuaires, ferroviaires (dont les lignes menacées) et sur le désenclavement numérique.

Il s'appuie sur les précédents écrits du CESER.

Il rappelle trois points de vigilances concernant : les **moyens financiers** à mobiliser au regard de ces priorités, les **précautions à prendre sur le plan environnemental**, l'**acceptabilité** par les populations concernées de toute création de nouvelles infrastructures.

Il souligne que la multimodalité devra être au cœur des réflexions régionales.

Il comporte 6 parties.

1. Analyse du besoin en mobilité sur la région

Le CESER développe les axes suivants :

- ✚ anticipation de la **dynamique démographique** qui devrait conduire à une augmentation des déplacements avec une évolution à la marge de la répartition par mode de déplacement ;
- ✚ amélioration de la **qualité de l'offre** de déplacements et réponse aux **nouvelles formes de mobilité** ;
- ✚ **sécurité** des déplacements ;
- ✚ besoins de **désenclavement / d'aménagement** du territoire.

2. Désenclavement numérique

Le CESER rappelle que « l'accès au numérique, comme à l'eau et à l'électricité, doit être pour tous et partout » et que la Région « se place à la hauteur de cet enjeu » avec la SCORAN2.

L'effort de la Région d'accompagnement des départements est appréciable.

Le CESER rappelle la problématique du **décrochage numérique** et promeut un accompagnement des personnes éloignées du numérique.

3. Les priorités routières

La contribution reprend les priorités exprimées dans ses précédentes contributions :

- ✚ **A831** : un travail de concertation sur ce futur axe routier devra s'engager rapidement entre les deux régions concernées ;
- ✚ achèvement de la voie rapide **Nantes/Challans** : ce doit être une priorité ;
- ✚ réalisation d'un **grand contournement de Nantes** ;
- ✚ l'**exemple de la Mayenne** : la priorité du désenclavement routier de la Mayenne ;
- ✚ **franchissements de la Loire** : le CESER préconise prioritairement : un pont à hauteur de Nantes, en aval de Cheviré (avec l'hypothèse d'un pont levant), un pont entre Cheviré et l'île de Nantes, un pont à hauteur d'Ancenis.

4. La desserte portuaire

Face à la baisse du trafic (de 34,4 millions de tonnes en 2006 à 25 en 2015), le CESER pose la nécessité de :

- ✚ poursuivre la diversification des activités en développant les trafics secondaires ou complémentaires et revoir la gouvernance du Grand Port Maritime ;
- ✚ soutenir les activités émergentes ;
- ✚ revoir la gouvernance du Grand Port Maritime.

5. La desserte aéroportuaire

Reprenant ses écrits précédents, le CESER considère que **la poursuite du développement de l'aéroport de Nantes-Atlantique « explique et justifie son transfert »**.

Il évoque les aménagements routiers et ferroviaires qui seraient nécessaires en cas de transfert.

6. Les dessertes ferroviaires

La contribution du CESER évoque les sujets suivants :

- ✚ Les **grandes priorités ferroviaires** : barreau Sud Ile de France, voie nouvelle nécessaire entre Nantes et Angers, liaison nouvelle Bretagne – Pays de la Loire (LNOBPL), fret ferroviaire, électrification de la ligne Angers/Cholet.
- ✚ Focus sur les **lignes ferroviaires menacées** de ralentissements ou de fermeture : Nantes/Bordeaux et Clisson/Cholet.

CE QU'A DIT LA CGT : INTERVENTION DE Didier ROBERT

La CGT salue le travail effectué par la Commission 4 notamment la chargée d'étude et le Président de la Commission. De nombreux éléments essentiels pour la CGT sont repris sur les thématiques de mobilité et d'infrastructures.

Pour nous, **les différents modes de transport sont complémentaires** et ne doivent pas être opposés. Le transport routier (marchandises ou voyageurs) doit notamment assurer le porte à porte sur des distances courtes, ce que le train ne peut apporter. La pertinence du ferroviaire se retrouve en particulier sur des tronçons plus conséquents. La relance du fret ferroviaire permettrait ainsi de diminuer les effets de gaz de serre mais aussi le coût d'usage des infrastructures routières, ce qu'on oublie trop souvent.

De plus, **cette complémentarité peut être créatrice d'emplois** avec des sociétés locales, pour une desserte fine sur le territoire. Pour la CGT, l'emploi et le développement humain durable sont indissociables. Développer les parkings en entrée de ville amènerait moins d'embouteillages urbains, d'ailleurs surtout dûs aux déplacements individuels.

Nous regrettons de ne rien voir sur l'avancée ou pas de la négociation sur la **nouvelle convention TER** et la trop grande place prise dans le document par la Loire Atlantique et la métropole aux dépens du reste du territoire. Ainsi, la plateforme ferroviaire fret au Mans mériterait une autre utilisation. Nous devons **être également vigilants à la fermeture des petites gares** (Chemillé) avec les conséquences sur l'activité des communes et donc des commerces.

La CGT ne partage pas la remarque du CESER qui considère que la répartition entre les modes de transports ne devrait évoluer qu'à la marge à l'horizon 2040. Alors que la population est amenée à augmenter, il y aura plus de déplacements, et sans une évolution de la répartition modale, ce n'est absolument pas viable.

L'exploitation de la **ligne Caen/Le Mans/Tours** par la région Normandie ne nous semble pas durable, la régionalisation de ce TET est une impasse car quel intérêt aura la Normandie dans une ligne qui dépassera à ce point son territoire?

LA VFCEA (Voie Ferrée Centre Europe Atlantique) liaison ouest-est porte tout notre intérêt, en regardant de près le financement et la réalisation effective de cet axe, car les aménagements routiers avancent eux sur cette liaison.

Si la réalisation de **l'A831** était réactualisée, cela devrait être pour la CGT une route publique et non une autoroute concédée, afin de desservir plus finement le territoire au bénéfice de la population, pour l'égalité des territoires.

La CGT n'est pas favorable à la **suppression des bandes d'arrêt d'urgence** telle qu'elle est évoquée sur le pont de Bellevue. La sécurité doit justifier les investissements nécessaires à la réalisation d'une troisième voie de circulation.

Un nouveau franchissement de la Loire semble nécessaire mais l'idée du **pont levant**, imposant donc de lever le pont à chaque passage, complexifierait l'accès des navires et donc compromettrait le développement du port. C'est pourquoi la CGT souhaite voir étudier plus avant l'idée d'un tunnel sous la Loire.

La CGT partage la préoccupation du CESER sur la **desserte du port de Nantes/Saint Nazaire**. Le développement du transport fluvial est une nécessité, notamment pour les petits gabarits, qui permettrait une desserte fine des territoires en complément notamment du ferroviaire.

La CGT a largement développé en 2015 sa position sur le projet **de transfert de l'aéroport de Nantes-Atlantique**. Elle a indiqué sa préférence pour un maintien sur le site actuel et ne souscrit donc pas sur ce point à l'avis émis dans la contribution du CESER. Il aurait été utile que le rapport rappelle que sa position en faveur du transfert a été prise il y a plusieurs années et n'a pas été rediscutée depuis.

La CGT s'interroge sur l'avenir des projets de tram-train vers Treillières et Notre-Dame-Des-Landes, de la LGV Nantes/Rennes, de la desserte routière si le nouvel aéroport ne se fait pas. Une contradiction figure dans ce rapport avec la préconisation du CESER sur le barreau ferroviaire Sud IDF, car elle va dans le sens de favoriser le renforcement d'Orly aux dépens de Notre-Dame-Des-Landes.

La CGT votera la contribution, établie comme souvent dans des délais très courts et sur des bases qui devront être réactualisées.

VOTES : L'avis proposé a été adopté par 74 voix pour, 6 contre, 5 abstentions.