



Conseil métropolitain du 26 février 2015 | Délibération n°2

Intervention de Valérie FAUCHEUX au nom du groupe écologiste

OUI AU DÉVELOPPEMENT FERROVIAIRE, MAIS PAS À N'IMPORTE QUEL PRIX

Le pôle métropolitain Loire Bretagne, dont l'objectif est la coopération entre les agglomérations d'Angers, Brest, Nantes, Rennes et Saint-Nazaire, s'est engagé dans le débat public concernant une nouvelle organisation ferroviaire en Pays de Loire et Bretagne.

Ce pôle métropolitain Loire Bretagne nous interroge de deux façons.

Tout d'abord, sur le principe de cette instance qui a du mal à trouver sa place dans un paysage d'échelons administratifs et de concertation déjà très fourni. Si nous soutenons bien sûr la mutualisation et la coopération entre territoires, les pôles métropolitains se résument souvent à des partenariats bilatéraux entre deux ou trois grandes villes, ce qui ne peut résumer en soi la concertation nécessaire à l'échelle d'un territoire aussi vaste.

Échelon de concertation, il engage tout de même nos collectivités dans un programme d'actions très politique.

En découle par exemple les axes programmatiques en matières d'accessibilité de nos territoires que nous ne partageons pas.

Le développement cohérent des infrastructures de transport est un enjeu majeur permettant l'égalité des territoires et la mobilité pour tous, en termes d'accès à l'emploi et aux loisirs. Le développement des mobilités doit être pensé dans le cadre de la transition écologique. C'est-à-dire via des transports en commun de qualité, aux tarifs abordables, accessibles au plus grand nombre et faibles émetteurs de gaz à effet de serre.

Mais il nous est proposé un projet reposant principalement sur le développement des liaisons voyageurs à Grande Vitesse entre Paris et nos agglomérations, ainsi qu'une liaison Nantes-Rennes via un aéroport à Notre-Dame-des-Landes. Le tout TGV a des impacts importants : artificialisation de

terres, dégradation de l'environnement et du paysage, et tout ce ceci pour un coût financier totalement disproportionné par rapport aux gains attendus en termes de rentabilité. Rappelons, par ailleurs, que le modèle du tout TGV est aujourd'hui largement remis en cause par la Cour des comptes.

Des besoins essentiels sont mis de côté par ailleurs : le développement du fret, l'amélioration des dessertes périurbaines, l'intermodalité.

Nous croyons au développement du ferroviaire, mais pas à n'importe quel prix budgétaire et environnemental. Un projet ferroviaire cohérent passe par le développement d'une offre crédible pour les déplacements locaux et régionaux. La rénovation du réseau existant, la réouverture de lignes, permettront, à coût équivalent, de rééquilibrer les dynamiques entre les territoires et de capter un vivier bien plus important de voyageurs, améliorant ainsi grandement la rentabilité socio-économique du programme.

Si nous ne sommes pas en désaccords avec les autres volets de ce programme de travail notamment en matière de coopération universitaire et culturelle, nous ne pouvons pas apporter notre soutien plein et entier à une instance qui promeut notamment l'aéroport du Grand Ouest. C'est pourquoi nous nous abstiendrons.