

Transports

Mesdames, Messieurs,

Nous avons étudié avec attention votre "Dossier documentaire à l'attention des candidats".

Nous vous félicitons pour sa qualité et il nous sera utile pour murir notre réflexion sur la politique des transports que nous souhaiterions mettre en place pour la Région.

Nous pouvons d'ores et déjà vous faire part des axes stratégiques qui nous guiderons.

1- Orientations Générales :

Les transports sont un sujet transversal essentiel qui impacte de nombreux secteurs. La politique de la région est largement la conséquence du SRADDET récemment voté par la majorité régionale.

Ce plan est irréaliste, intenable et donc dangereux. Il prévoit pour 2050 :

- Baisse de 50% de notre consommation d'énergie ;
- Baisse de 80% de nos émissions de gaz à effet de serre ;
- Couverture de notre consommation par 100% d'énergies renouvelables.
-

Il méconnaît les nouveaux défis auxquels notre Région va être confrontée :

- Augmentation de la population de 800.000 habitants ;
- L'arrivée sur le marché des véhicules électriques ;
- La production d'hydrogène pour les transports et l'industrie ;
- Le développement des pompes à chaleur dû à l'interdiction des chauffages au gaz et au fuel
- La nécessaire réindustrialisation de notre Région.

Toute la stratégie énergétique de la France est basée sur des conclusions anciennes et inexacts du GIEC. Elles sont maintenant contestées par une partie de ces mêmes experts. Ils avaient banni le nucléaire au profit du tout renouvelable. Il est maintenant évident que ce n'est pas tenable et certains de leurs experts recommandent aujourd'hui une multiplication par 6 du nucléaire.

Il est heureux que le réalisme finisse par s'imposer. Il faut donc revoir complètement la politique française et modifier :

- Au niveau national : Le PPE (programmation pluriannuelle de l'énergie). Nous espérons que l'élection présidentielle permettra de revoir le PPE prévu pour 2024 - 2028.
- Au niveau des régions : Les SRADDET (schéma régional d'aménagement, de développement durable et d'égalité des territoires)
- Au niveau des communautés d'agglomérations : les PCAET (plan climat-air-énergie territorial).

Notre liste Debout les Pays de la Loire pense que le développement du nucléaire français est vital pour notre économie et donc nécessaire pour une politique dynamique des transports au service de nos entreprises, de notre population, de notre indépendance et de notre progrès.

Notre région importe 78 % de l'électricité qu'elle consomme. Elle est donc très vulnérable. Il nous faut donc augmenter la production locale tout en développant la part des énergies pilotables.

Nous devons maintenir et augmenter notre production nucléaire. Voici nos propositions dans ce domaine :

- Abandonner l'objectif de passer la part du nucléaire de 70 à 50 % avec des fermetures programmées de réacteurs. Ne pas réitérer la fermeture catastrophique de Fessenheim. La décision d'arrêt d'un réacteur ne doit pas dépendre du gouvernement mais de l'ASN (Autorité de Sûreté Nucléaire) pour des raisons de sûreté ou de l'exploitant, EDF, pour des raisons économiques.
- Soutenir le plan d'EDF de construire 6 EPR ;
- Soutenir le plan EcoCombust d'EDF pour moderniser et verdir la centrale à charbon de Cordemais en remplaçant le charbon par des pellets faits à 80 % de déchets de bois et végétaux et à 20 % de charbon.
Cette centrale est la seule de la région qui permette de disposer d'une source pilotable. Nous devons donc la conserver.
Il était initialement prévu que cette centrale soit fermée en 2021 puis en 2022. Face aux réalités, on parle maintenant de 2024 ou 2026.
Nous pensons que cette centrale devra être maintenue en service, au moins, jusqu'à ce que son remplacement puisse être assuré par la construction sur le site du prototype du futur petit réacteur nucléaire Nuward développé par le CEA, EDF, Naval Group et TechnicAtome.

Votre dossier documentaire démontre l'importance économique et sociale des transports.

Nous créerons au sein du conseil régional un comité d'expertise transversal chargé de l'énergie et des transports.

Il devra faire des propositions aux élus, coordonner et suivre la politique régionale des transports.

Le financement :

Se prononcer sur le financement de notre programme présuppose un audit de la situation actuelle. Nous devons déterminer quels sont actuellement les moyens mobilisés et quels sont les résultats obtenus.

Nous constatons des lacunes dans l'offre de services à nos concitoyens et ne voyons pas une politique ambitieuse dans le soutien au développement de nos entreprises.

Nous faisons déjà des propositions et nous verrons si elles sont judicieuses et optimisées.

Avec les résultats de notre audit, nous pourrions mettre en place une politique des transports rigoureuse et efficace pour offrir au meilleur prix les meilleurs services à nos concitoyens et à nos entreprises afin d'assurer le meilleur avenir à notre région.

2- Fret et logistique :

En terme d'emplois, notre région est troisième derrière la Bretagne et la Franche-Comté avec un taux de chômage de l'ordre de 7 %; inférieur d'environ 1 % à la moyenne nationale. Elle comporte un tissu homogène de PME, et ETI (Entreprise de Taille Intermédiaire) bien réparti sur l'ensemble du territoire.

Nantes, Saint Nazaire et l'estuaire de la Loire concentrent une partie majeure des grandes industries et des centres de recherche. C'est un moteur que nous devons adapter et développer pour entraîner toutes les entreprises de la Région.

Le Grand Port Maritime de Nantes Saint-Nazaire :

C'est le premier port maritime Atlantique situé sur la route de l'Europe du Nord.

Il est idéalement situé pour profiter de la nécessaire réduction des émissions de gaz à effets de serre demandée au transport maritime. Nous pouvons accompagner cette tendance en :

- Développant les services de transbordement de conteneurs venant ou allant vers l'Irlande, le Royaume-Uni, l'Espagne, l'Europe du Nord, l'Afrique, l'Espagne, les USA, l'Asie, etc.. et l'arrière-pays, vers l'est de la France, la Suisse, l'Allemagne du sud, l'Italie du Nord;
- Développant le transport roulier ;
- Améliorant la desserte routière et ferroviaire du port.

Nous bénéficions à proximité immédiate de Grand Port Maritime de l'Aéroport de Saint-Nazaire-Montoir. Il est actuellement géré par Vinci Airports et peu utilisé.

Il est essentiellement utilisé par Airbus pour ses propres besoins de logistique ainsi que par quelques milliers de passagers par an.

Nous souhaiterions mener une réflexion sur l'aménagement des bâtiments et des parkings qui répondraient aux besoins des entreprises locales pour leurs besoins en fret aérien.

Pour soulager l'Aéroport de Nantes Atlantique et limiter les vols au-dessus de Nantes, nous pourrions également étudier un accueil de passagers plus nombreux, notamment pour servir les compagnies aériennes low cost.

3- La mobilité et l'intermodalité :

La Région a regroupé sous la marque "Aléop" les services qu'elle assure : les trains et cars TER, les transports interurbains et scolaires par car, ainsi que le transport maritime régulier avec l'île d'Yeu.

- **Les TER :**

Des investissements importants ont été faits dans le matériel et le réseau.

Cependant les usagers se plaignent de la qualité du service : retards, annulations fréquentes de trains, manque d'informations aux passagers, difficultés voire impossibilité de se faire rembourser un billet pour un service non ou mal rendu.

La Région et ses concessionnaires de service public doivent se comporter avec le même souci de satisfaction de leur clientèle que des entreprises du secteur concurrentiel.

La Région doit veiller dans le renouvellement de ces délégations à bien définir les obligations, responsabilités, et les clauses de pénalités en cas de manquement.

- **Les transports interurbains :**

La région mobilise 2 700 cars régionaux et 120 minibus desservant 28 000 points d'arrêts routiers en Pays de la Loire. Chaque jour, les autocars sillonnent les 114 lignes régulières interurbaines du territoire.

Ce service nous semble mal organisé. Les fréquences des cars sont trop rares et les passagers aussi.

Le public ne perçoit pas ces lignes comme un service régulier pratique adapté à leurs besoins. Ceci explique sûrement le faible nombre de passagers.

Là aussi, il faut effectuer un audit sur l'efficacité de ce service en mesurant le nombre de passagers par voyage.

Nous pensons que ce service est trop dispersé. 114 lignes avec de rares passages de cars ne constituent pas une ligne régulière.

Nous pensons, sous réserve que l'audit le démontre, qu'il faudrait réduire le nombre de lignes mais offrir en contrepartie des passages fréquents.

Les Ligériens doivent percevoir que ces axes de déplacements majeurs offriront une haute qualité de service tout comme une voie ferrée : régularité, fréquence élevée, aussi bien en heures creuses qu'en heures pleines.

La Région devra, en collaboration avec les collectivités territoriales, mettre en place l'organisation des correspondances afin d'organiser la concentration des passagers vers les points d'arrêts de ces **lignes à haute qualité de service et des gares de TER.**

- **Les Transports à la demande :**

La Région ne nous semble pas être la collectivité la mieux placée pour organiser ce service. Nous devons en discuter avec les collectivités territoriales pour leur en transférer la responsabilité.

- **Les cars scolaires :**

Nécessité d'un audit pour examiner la qualité du service rendu par les concessionnaires.

- **L'expérimentation :**

Mettre aujourd'hui en service quelques cars électriques ou fonctionnant au gaz et demain à l'hydrogène relève davantage de l'affichage médiatique d'un pseudo-modernisme écologique que d'une expérimentation permettant de sélectionner les meilleures options techniques pour demain.

Ces opérations sont coûteuses pour le contribuable et ne réduisent en rien nos émissions de gaz à effets de serre.

Notre comité d'expertise transversal chargé des transports effectuera une veille technologique. Il aidera les élus à choisir des technologies performantes ayant déjà atteint une maturité suffisante pour être abordables et une large acceptation du public pour être généralisées.

Par exemple, est-il judicieux d'investir massivement dans un réseau de recharge de bornes électriques coûteux ?

En Vendée, le réseau n'a atteint que le tiers du développement prévu mais il est largement sous-utilisé.

Il compte 101 bornes dont 89 normales et 12 rapides pour 4 450 véhicules. Les bornes normales sont désertes. Elles voient en moyenne moins d'un véhicule par jour et les rapides guère plus. Les utilisateurs préfèrent faire le plein d'électricité à leur domicile pour 6,60 € plutôt que de payer 12,40 € en restant bloqué à une borne.

Le SYDEV de Vendée va d'ailleurs revoir sa stratégie.

- **L'intermodalité et le covoiturage:**

Nous voulons, en collaboration avec les collectivités territoriales, développer les pôles multimodaux auprès des gares et de certains arrêts des lignes de cars à haute qualité de service.

Nous souhaitons sécuriser ces pôles multimodaux ainsi que des aires de covoiturage avec des caméras vidéo et des garages sécurisés pour les vélos, vélos électriques et patinettes.

4- Infrastructures et investissements :

Nous ne pourrions répondre à cette question qu'après avoir fait un état des lieux des projets en cours.

Cependant, nous ferons deux suggestions :

- Un contournement nord de Nantes par une route 4 voies reliant l'autoroute A11 du côté d'Ancenis vers Nort sur Erdre puis Savenay puis Saint Nazaire.
Elle permettrait une liaison directe depuis Paris et l'arrière-pays vers les routes de Rennes Vannes et Saint Nazaire.
Ce contournement réduirait les embouteillages sur le périphérique nord et vers l'aéroport de Nantes Atlantique. Il permettrait en venant de l'est une liaison directe vers Rennes, Vannes et Saint –Nazaire.
- Désenclavement du nord de la Vendée par l'amélioration de la liaison Challans - Cholet via Montaigu

5- Innovations, recherche et expertise :

Notre comité d'expertise transversal chargé des transports effectuera une veille technologique dans les domaines de l'énergie et des transports. Les deux sont indissociables.

Nous espérons que la politique énergétique française va rendre toute sa place au nucléaire avec le maintien en fonction de nos réacteurs actuels, après accord de l'ASN, et la construction de six nouveaux EPR réclamés par EDF.

Si nous sommes capables d'avoir une production pilotable d'électricité décarbonée, nous pensons que les coûts de production de l'hydrogène baisseront et que ce sera un carburant d'avenir pour les transports lourds (Bateaux, camions, cars, trains).

Nous pensons que notre Région a les compétences nécessaires pour demander à participer au pôle de compétitivité "Nuclear Valley", créé par les régions Bourgogne Franche-Comté et Auvergne-Rhône-Alpes.

Nous souhaiterions participer au développement du petit réacteur nucléaire français Nuward développé par le CEA, EDF, Naval Group et TechnicAtome en proposant que :

- Le premier prototype de Nuward soit installé sur le site EDF de la centrale à charbon de Cordemais pour, à terme, la remplacer
- Que l'usine d'assemblage des réacteurs Nuward soit installée sur le site du Grand port Maritime de Nantes-Saint-Nazaire.

Ce port offre les infrastructures et un débouché maritime idéal pour l'exportation.

On y trouve un environnement industriel sans équivalent dans la métallurgie et les techniques de pointe avec des acteurs comme Airbus, les Chantiers de l'Atlantique et Naval Group qui s'occupe des chaudières nucléaires de nos sous-mains et porte-avions

De nombreux prestataires répondent aux besoins des industriels locaux.

Des spécialistes de la logistique industrielle sous-traitent les besoins de sociétés comme Airbus et les Chantiers de l'Atlantique.