

---

<b>CESER</b>	<b>:</b>	<b>Session plénière du 9 avril 2018</b>
<b>Intervention n°</b>	<b>:</b>	<b>02</b>
<b>Document</b>	<b>:</b>	<b>Pacte d'accessibilité</b>
<b>Orateur</b>	<b>:</b>	<b>Emmanuel Thunier</b>

---

Je m'exprime au nom des acteurs économiques du collège 1.

Lors du débat public organisé pour le projet de Ligne Nouvelle Ouest Bretagne Pays de la Loire, dit LNOBPL, nous citons le Vice-président de la Commission européenne chargé des transports, M. KALLAS. Il déclarait ainsi en 2014 : « *Les transports sont fondamentaux pour l'efficacité de l'économie européenne, il est donc plus important que jamais d'investir dans les liaisons de transport pour soutenir la reprise économique. Les régions d'Europe mal desservies ne pourront pas se développer ou prospérer.* »

Au vu de la décision d'annuler le projet d'aéroport de Notre-Dame des Landes et des récentes préconisations du rapport portant sur l'avenir du transport ferroviaire de M. Spinetta, peut-on malheureusement faire plus actuel et plus adapté à la situation bretonne ?

Nous ne pouvons dès lors nous contenter de cette « nouvelle donne » nationale en matière d'infrastructures de transport. Elle n'est que trop clairement défavorable aux intérêts de la Bretagne. L'abandon du projet d'Aéroport du Grand Ouest oblige d'une part à s'appuyer sur les infrastructures aéroportuaires existantes et, par conséquent, en Bretagne, à les moderniser et à les agrandir, et d'autre part à relancer concrètement l'amélioration des liaisons ferroviaires entre Brest, Quimper, Rennes et Nantes.

Nous soutenons donc le « Pacte d'accessibilité » qui nous est proposé aujourd'hui pour trois raisons.

- Pour son « ambition réaliste » tout d'abord. Le Pacte repose avant tout sur une volonté de consolidation et de développement d'infrastructures et de liaisons existantes, telles la liaison Quimper-Brest ou la RN 164. Songeons ici que nous ne demandons finalement qu'à ce que l'Etat respecte en intégralité le Contrat de Plan 2014 – 2020 ! Cela ne semble tout de même pas démesuré.
- Ensuite, pour les objectifs concrets qu'il définit. Qu'il s'agisse de cession de foncier à vocation aéroportuaire ou de participation aux charges de sécurité, le Pacte porte une dimension opérationnelle forte et en prise avec les problématiques de terrain. Ce pragmatisme doit être entendu et soutenu.
- Par sa transversalité enfin. La Bretagne, comme les autres régions de France, ne peut se contenter des infrastructures routières, toutes indispensables qu'elles soient. Le réseau de fibre optique concourt également à relier la Bretagne au monde et doit être également être facilitée juridiquement par l'Etat pour favoriser son déploiement rapide.

Mais attention aux effets d'annonces et aux bonnes intentions. Nous n'anticipons que trop les risques d'un tel Pacte : une absence d'engagements formalisés, une concrétisation partielle, des échéances sans cesse repoussées.

Donnons-nous les moyens de suivre, de piloter et de contrôler ce Pacte ! Passons en « mode action » avec un calendrier des projets, des indicateurs d'avancées des travaux, un suivi des dépenses et des engagements financiers. C'est une demande forte de concret que nous portons ici ; elle profitera à toute la Bretagne.

Sur cette base, le pacte d'accessibilité fournira des outils à la Bretagne pour son attractivité et son ouverture. Et il sera du ressort du Conseil régional de définir une vision globale et intra-régionale de la mobilité, de cette intermodalité qui doit et devra davantage faciliter l'accès à tous aux plus grands équipements.

Je vous remercie de votre attention.