

Pour un soutien de l'Etat aux accessibilités de la Bretagne

L'accessibilité de la Bretagne a toujours été un élément déterminant de son développement. En Bretagne, les transports sont ainsi intimement liés à l'histoire. S'agissant de la période récente, du plan routier breton initié en 1969 à la mise en service de la LGV Bretagne Pays de la Loire, le développement des réseaux terrestres a été constant. La décentralisation aéroportuaire et portuaire en 2007 a permis de conforter les systèmes portuaires et aéroportuaires au bénéfice du développement de la Bretagne. Le lancement du projet Bretagne Très Haut Débit, visant à raccorder l'ensemble des bretonnes et bretons à la fibre optique, a marqué l'engagement de l'ensemble des collectivités bretonnes de garantir à son territoire une accessibilité numérique performante.

Ce projet systémique d'amélioration de l'accessibilité de la Bretagne, et du développement de ses mobilités, intégrait la réalisation de l'aéroport du Grand Ouest, à Notre Dame des Landes. Le Premier Ministre a fait part, le 17 janvier 2018, de la décision du gouvernement de ne pas donner suite à ce projet. Il est indispensable de faire en sorte que l'arrêt de ce projet ne crée pas une « perte de chance » pour l'ensemble de la Bretagne et pour cela de réaffirmer le projet d'accessibilité et de mobilité de la Bretagne, en le confortant et en l'amplifiant sur certaines de ses composantes pour en assurer des effets tangibles et certains.

Les collectivités bretonnes concertées sollicitent de l'Etat un engagement inconditionnel à conforter, soutenir et développer l'accessibilité de la Bretagne, et en particulier **propose à l'Etat un pacte d'accessibilité** intégrant les dispositions suivantes.

La non réalisation de l'aéroport du Grand Ouest couplée au développement constaté et prévisible du Grand Ouest induit une augmentation prévisible importante du trafic de l'ensemble des aéroports existants, et en particulier de l'Aéroport de Rennes, aéroport le plus directement concerné en Bretagne. Ces évolutions de trafic vont nécessiter des aménagements d'aérogare, des réfections de piste et des extensions de surface nécessaire aux activités aéroportuaires. L'Etat est propriétaire de foncier à proximité immédiate de l'Aéroport de Rennes Saint-Jacques, foncier qu'il a exclu du transfert au conseil régional lors de la mise en œuvre de la loi d'août 2004 portant décentralisation aéroportuaire. La maîtrise de ce foncier par l'autorité aéroportuaire est névralgique pour garantir un développement de l'aéroport dans le respect de son environnement et de son équilibre économique. **Par le pacte d'accessibilité, l'Etat s'engagerait à libérer le foncier dont il est encore propriétaire à proximité de l'aéroport de Saint-Jacques et à le transférer, à titre gratuit, au conseil régional à la seule condition qu'il s'engage à l'affecter au développement de l'aéroport.**

Au-delà des questions foncières, **le pacte d'accessibilité conforterait la compétitivité des aéroports de Bretagne** (Dinard, Rennes, Brest, Quimper, Lorient) par un soutien direct aux charges liés aux réglementations de sécurité et de sûreté, un appui à la mise en place de liaisons internationales et par une participation au renouvellement des infrastructures lourdes aéroportuaires (pistes).

L'amélioration de la relation de la Bretagne occidentale à Paris est indispensable et l'objectif de mettre Brest et Quimper à 3 heures de Paris est collectivement partagé par l'ensemble des collectivités bretonnes, cet objectif étant indissociable du projet de développement de la Bretagne qui sera consacré dans le SRADDET en cours de réalisation.

Par ailleurs, l'accessibilité de la Bretagne s'inscrit dans le développement d'un système de mobilité permettant une connexion performante entre Rennes, Brest, Quimper et Nantes, les unes aux autres, et induisant une amélioration de l'ensemble des mobilités intra-territoriales. C'est ainsi que le projet de Lignes Nouvelles Ouest Bretagne Pays de la Loire et la modernisation de la liaison Brest Quimper participent de la construction de ce réseau. La non réalisation de l'aéroport du Grand Ouest rend encore plus nécessaire de pouvoir appuyer le développement de la Bretagne sur un système de mobilité permettant à chacune et chacun d'accéder aux différents bassins de vie et aux équipements dont ils disposent.

Par le pacte d'accessibilité, l'Etat s'engagerait à poursuivre les études permettant tout à la fois une amélioration significative – en capacité, en robustesse et en temps de parcours - du système ferroviaire reliant Rennes, Brest, Quimper et Nantes les unes aux autres, et l'atteinte d'un temps de parcours de 3h entre la Bretagne Occidentale et Paris.

Le contrat de plan Etat Région 2014-2020 qui lie l'Etat et la Région prévoit l'intégralité des financements permettant que toutes les sections de la RN164 soient en travaux ou en service en 2020 et que, à l'exception de la section de Mur de Bretagne, l'ensemble des travaux soient financés à cet horizon. Au-delà de la RN164 qui constitue l'armature du volet routier du CPER, d'autres aménagements permettant de moderniser le système routier national breton sont prévus. Ce même contrat de plan prévoit des aménagements du système de pôles d'échange multimodaux, des modernisations sur plusieurs sections du réseau ferroviaire participant du système de mobilité de et pour la Bretagne. **Par le pacte d'accessibilité, l'Etat s'engagerait à une exécution intégrale, à l'horizon 2020, du volet mobilité, i.e. routier et ferroviaire, du CPER 2014-2020.**

Le déploiement de la fibre optique pour tout le territoire est un projet structurant de la Bretagne, réunissant solidairement toutes les collectivités bretonnes. Incontestablement précurseur dans le déploiement de ce nouveau réseau public, la Bretagne a identifié plusieurs difficultés freinant techniquement le déploiement de la fibre optique, et proposé des évolutions législatives permettant de faciliter les conditions d'établissement d'un réseau de fibre optique. **Par le pacte d'accessibilité, le gouvernement s'engagerait à proposer au législateur de légiférer avant l'été 2018 pour permettre le recours aux marchés de conception-réalisation pour l'établissement de réseau de fibre optique, et pour donner aux maîtres d'ouvrage de construction de ces réseaux des prérogatives de puissance publique leur permettant d'assurer un processus continu de déploiement.**

Telles sont les dispositions sur lesquelles l'Etat et la Région, au nom de la Bretagne, pourraient s'engager au service du développement de la Bretagne.