



Michel PERRIER

► Membre de la Commission infrastructures, transports et déplacements

► En charge du suivi du Schéma régional d'accessibilité, du plan de sécurisation des passages à niveau, et des études sur la réouverture de la ligne Laval - Mayenne

« L'élément déterminant pour mener une politique mobilité et transport audacieuse est d'avoir une vision à moyen et long terme, et interrégionale... »

Quelles sont les compétences de la Région en termes de transport ?

■ La Région est une Autorité Organisatrice de Transports. Elle finance les transports ferroviaires et routiers régionaux, met en place des tarifications, acquiert des nouveaux matériels. Elle exerce aussi des compétences en matière d'infrastructure aéroportuaire et portuaire. La Région fait également de l'accompagnement financier

sur les transports collectifs urbains mais sans avoir la maîtrise du pilotage des dossiers. **En 2010, les écologistes ont obtenu qu'aucun nouveau programme routier ne soit financé, mais il existait de nombreux engagements antérieurs...**

Quelle est la temporalité d'une politique transport efficace ?

■ L'élément déterminant pour mener une politique mobilité et transport audacieuse est d'avoir une vision à moyen et long terme, et interrégionale.

En effet, le Schéma Régional des Infrastructures et des Transports (SRIT), qui « cadre » les projets en région, date de juin 2008, et chacun comprend que l'ouverture d'une nouvelle ligne ferroviaire est un projet qui ne peut pas se concrétiser rapidement. Ainsi, la concertation publique autour de Nantes-Châteaubriant a débuté en ...2006, après de nombreuses décisions préalables. La plupart du temps, les élus qui ont pris l'initiative ne sont pas ceux qui inaugurent...

Compte tenu des délais nécessaires, il faut donc vraiment se fixer des perspectives sur le long terme. Il ne faut pas seulement avoir une politique pour un mandat, mais aussi pour les prochains.

L'interrégionalité est primordiale également. A titre d'exemple, il y a un travail intéressant avec les régions Poitou-Charentes et Aquitaine sur la rénovation de la ligne Nantes - Bordeaux. Si rien n'est fait rapidement, les dessertes vendéennes notamment seront abandonnées au profit de la liaison Nantes-Tours et la future LGV de Tours à Bordeaux. C'est presque le double de la distance d'un Nantes Bordeaux direct !



Comment les propositions d'un élu écologiste au sein d'une commission présidée par un élu communiste, Gilles Bontemps, sont-elles perçues ?

■ Tout d'abord, je dois rappeler que le cadrage de ma lettre de mission a fait l'objet de très longs débats avec le cabinet de Jacques Auxiette. Je fus le dernier conseiller régional de la majorité à connaître précisément le contour de ma délégation ! Ce n'est évidemment pas personnel, mais lié à une commission particulière où il existe des clivages importants au sein de la majorité régionale.

Gilles Bontemps connaît parfaitement ses dossiers, et est un grand bosseur. C'est reconnu même à droite ! Mais si le PC a obtenu cette présidence, c'est aussi parce qu'il soutient le projet d'aéroport à Notre-Dame-des-Landes. D'ailleurs Jacques Auxiette préside la commission transports de l'ARF et rien ne peut se faire sans son aval.

Dans ce contexte, Gilles Bontemps délègue peu. Je ne dis pas qu'il mène une mauvaise politique, au contraire, « son » bilan ferroviaire est positif, mais il ne peut et/ou ne veut pas faire confiance aux écologistes !

Sur quels dossiers avez-vous la possibilité de travailler ?

■ Je suis normalement en charge de l'accessibilité en lien avec l'Agenda 22, du plan de suppressions des passages à niveaux et du suivi des études visant la réouverture de Laval Mayenne.

La Région a déjà cofinancé l'accessibilité de 12 gares ferroviaires selon un règlement d'intervention très attractif.

L'accessibilité est bien entendu prise en compte dans tous les projets de Pôles d'Echanges Multimodaux (PEM), et la nouvelle ligne Nantes-Châteaubriant est accessible aux PMR.

En 2015, il y aura lancement des travaux de mise en accessibilité dans 7 gares (dont Sillé-le-Guillaume), et en fonction des nouveaux textes réglementaires, le conseil régional approuvera en octobre son « schéma directeur d'accessibilité-agenda d'accessibilité programmée » (Sd'AP), c'est un énorme travail.

La suppression des passages à niveaux dits « prioritaires » est bien avancée, mais en plus d'être couteuse, elle entraîne parfois des oppositions difficiles à appréhender (comme à Brée en Mayenne). Pourtant, il ne peut être question de transiger sur la sécurité, et l'amélioration du réseau est une action forte en faveur du développement du ferroviaire.



Sur la réouverture de Laval-Mayenne, j'ai sûrement été trop optimiste et trop naïf. Les études de clientèle n'étaient pas très bonnes et ne permettent pas, aujourd'hui, un projet de ce type. Après des années de transports en vieilles michelines, et de pannes récurrentes, avant la fermeture, il n'y a pas une envie de train...et le Conseil Général a mis en place un bon service de navette rapide en car. Mais, cette situation peut évoluer. En 2017 notamment, la mise en circulation de la LGV et de nouveaux TER, rapides et confortables desservant Laval, peut modifier profondément le regard que porte les mayennais sur ce moyen de transport.

Je m'intéresse également au fret - même si ce n'est pas directement une compétence régionale - car en développant le fret, c'est du report modal qu'on favorise. Et puis une ligne qui fonctionne bien avec du fret peut aussi s'ouvrir aux voyageurs, la complémentarité est évidente.

Et sur la nouvelle Ligne Grande Vitesse (LGV), quelle est votre position ?

■ Lors du mandat précédent, les élus Verts en avaient voté le principe.... Mais personne ne peut nier que la création d'une LGV provoque une balafre supplémentaire, et importante, sur le territoire traversé. Il y a eu un débat contradictoire au sein de notre groupe à ce sujet, et nous avons décidé collectivement de nous abstenir pour le financement régional notamment à cause du PPP (Partenariat Public Privé) mis en place.

Personnellement, je dois dire que cette LGV est une vraie opportunité pour mon département, la Mayenne. Déjà, la construction concomitante de la « virgule » de Sablé permettra de créer des liaisons directes aujourd'hui impossibles, comme Laval-Nantes ou Angers-Rennes. Et la ligne actuelle Le Mans-Rennes, que n'utilisera plus les TGV, pourra accueillir de nouveaux TER avec des gares mieux desservies, et pourra plus facilement développer le fret (la Région a accompagné une réalisation à Château-Gontier, et un autre projet bien avancé existe à St Berthevin).

Quels sont les dossiers sur lesquels vous êtes vous farouchement opposés ?

■ Le premier d'entre eux, incontestablement, c'est le projet d'aéroport à NDDL. L'opposition à ce projet se passe sur trois lieux : sur le terrain, dans les tribunaux et dans l'hémicycle.

Nous avons même remporté une victoire **symbolique** : **les socialistes et les communistes voulaient commander, en octobre 2013, du matériel ferroviaire pour la desserte de cet hypothétique aéroport, 40 millions d'euros pour 9 trams-trains. A notre initiative, cette délibération a été rejetée !**

Avec mes collègues du groupe ÉELV, nous avons régulièrement eu l'occasion de rappeler notre opposition et de proposer une alternative durable : l'optimisation de l'existant, Nantes Atlantique. Cela passera aussi par une desserte en transport public (tram ou train) de cet aéroport proche du centre-ville. Pour nous, cela devrait être la priorité des années à venir...

Autre projet à abandonner sans hésitation, c'est l'A 831 ! Une nouvelle autoroute qui traverserait le marais poitevin. Composée de parlementaires de toutes tendances, la commission 21, présidée par Philippe Duron, nous a donné raison sur le fond en classant le projet dans la catégorie « à horizon lointain », c'est-à-dire aux calendes grecques en langage normal, du fait de son impact pour l'environnement et son coût pour les collectivités sans commune mesure avec le gain de temps dérisoire qu'il offrirait aux usagers.



L'A831 est un dossier techniquement mauvais mais politiquement sensible. Dominique Bussereau (Président du CG 17) pousse démagogiquement le projet, alors qu'il ne l'a pas fait avancer lorsqu'il était ministre des transports ! Bruno Retailleau (Président du CG 85, et sans doute futur tête de liste de la droite régionale) en fait un cheval de bataille vendéenne, et Jacques Auxiette le soutient aussi pour des raisons plus difficiles à comprendre. Nous n'avons pas hésité à défendre publiquement nos positions, dans les mobilisations et dans les salons du ministère. Une délégation EELV (militants locaux, élus régionaux et parlementaires) dont je faisais partie, a rencontré Frédéric Cuvillier sur ce dossier symbolique d'un autre temps...

Enfin, pour ne pas laisser penser que les écolos sont « contre tout », je dirais que j'ai régulièrement l'occasion de m'exprimer pour la desserte de nouvelles haltes et la réouverture à terme de certaines lignes (La Flèche-La Suze, ...) car même si aujourd'hui c'est difficile, il ne faut absolument pas abandonner la mobilisation : tous les territoires ont droit à un service public de transport de qualité !

Et le débat public LNOBPL ?

Le projet de Liaisons Nouvelles ferroviaires Bretagne-Pays de la Loire, porté par les deux conseils régionaux est un projet gigantesque **à échéance 2030**. Il est prévu notamment pour desservir l'éventuel aéroport de Notre Dame des Landes et mettre Brest et Quimper à 3 H de Paris ! Avec les élus EELV bretons, nous avons d'abord obtenu des études complémentaires pour la ligne Rennes/Nantes sans passage par NDdL et qui montrent qu'un gain significatif de temps trajet et une augmentation du nombre de trains sont possibles avec des

coûts environnementaux et financiers bien moindres...

Nous avons aussi participé activement au débat public proprement dit : rédaction de cahiers d'acteurs, interventions en réunions, ... Nous ne sommes pas opposés à l'amélioration du réseau ferroviaire, bien au contraire, mais il faut répondre aux besoins de la population (par exemples : Brest/Quimper, St Nazaire/Rennes, Quimper/Nantes/Bordeaux, ...) et non seulement aux gains de quelques minutes pour quelques-uns. **Le CA de SNCF-Réseau, c'est-à-dire l'Etat, prendra une décision en mai et on peut s'attendre au pire. Mais quoi qu'il en soit,** le travail réalisé avec nos collègues bretons a été reconnu, et pourra servir de base pour développer nos priorités dans le prochain mandat...

Quelque chose à ajouter ?

■ Etre élu régional, ce n'est pas simplement être membre d'une commission et d'une collectivité, c'est aussi un atout majeur pour défendre nos idées sur un territoire, et c'est sûrement encore plus vrai pour un département rural.

Nous avons de très nombreuses délégations dans des structures diverses et variées. Pour ma part, par exemple, je me suis investi dans celles du Parc Naturel Régional Normandie-Maine (où je suis devenu membre du bureau) et dans certaines commissions locales de l'eau (Couesnon, Mayenne, Sélune). Je participe aussi activement aux CA de plusieurs lycées, publics et privés, dont la Région assume la gestion. J'ai notamment accompagné l'effort budgétaire régional considérable pour la rénovation du lycée agricole de Laval et je me suis battu pour que le lycée Rousseau puisse bénéficier, dans les années à venir, d'une extension-

modernisation indispensable.

Nous avons aussi un rôle dans le maintien de services publics de proximité. Et je suis très sensible à cette priorité tant à la commission départementale de la Présence Postale Territoriale qu'au Conseil Départemental de l'Education Nationale...

Par ailleurs, l'accès aux médias et aux élus locaux est simplifié, et nous pouvons faire avancer des dossiers. Deux exemples rapides : un vœu régional contre la ligne THT Cotentin-Maine, et un dépôt de plainte de la Région contre Aprochim aux côtés des riverains et d'associations environnementales.

Le mandat régional est vraiment un beau mandat ! D'autant plus avec un groupe important d'élus EÉLV qui organise le débat en cas de divergences, mais sait rester collectif.



Renseignements et informations :

02 28 20 61 25
europe-ecologie@paysdelaloire.fr

elus-pdl.eelv.fr / @Elus_EELV_PdL

Photos DR