

AMENAGEMENT DU TERRITOIRE – TOURISME -TRANSPORT

GROUPE DES ELUS COMMUNISTES

Le 6 juin 2006

Note de Gérard Lahellec

Relative au rétablissement du caractère maritime du Mont St-Michel

Le projet de rétablissement du caractère Maritime du Mont St-Michel entre désormais dans sa phase active.

Il convient toutefois de souligner que l'Etat a décidé de revoir à la baisse les ambitions initiales du projet qui s'élevait au départ à 250 Millions d'Euros. Ce projet a été ramené à 140 Millions mais il semble qu'à moins de 160 Millions il sera difficile de réaliser un bouclage rationnel du projet. C'est en tout cas l'avis de Mr Le Président du Conseil Régional de Basse Normandie.

Un élément nouveau est intervenu dans ce dossier avec la décision de la Région Bretagne de devenir partenaire du projet et donc de prendre sa place au sein du syndicat mixte.

Les motivations du projet:

- Le rétablissement du caractère maritime du Mont est avant tout motivé par un souci de conserver voire de conforter l'attractivité du site, car, semble-t-il, l'ensablement risquait, à terme, d'en ternir la renommée.
- Cette décision est motivée aussi par des considérations économiques et par une recherche de croissance de la fréquentation dans le but évident de renforcer l'activité touristique de la baie.
- La motivation environnementale n'est pas non plus totalement étrangère à cette décision car les causes de l'ensablement sont imputées à l'inadaptation du cheminement routier produisant un effet de digue et donc de retenue des sédiments.

Quelques caractéristiques:

- La fréquentation annuelle du Mont est estimée à 3 Millions de visiteurs. Sur ces 3 millions, 800 000 sont une clientèle familiale de proximité revenant régulièrement sur le site. Cette dite clientèle vient de Bretagne, de Normandie et des pays de la Loire et se déplace par ses propres soins (véhicule personnel). Il n'est pas démesuré, dans ce cas, de parler de tourisme populaire.
- La motivation première du projet est bien de rétablir le caractère maritime et donc prioritairement de réaliser des travaux d'hydraulique; en soi, le projet ne vise donc pas à développer les transports collectifs de voyageurs, totalement absents aujourd'hui.

Fallait-il ou non décider d'engager ces travaux? Est-il juste, au plan politique de financer un tel projet? Dans quel sens les choses ont-elles bougé?

- Classé au patrimoine de l'Humanité, il n'est pas anormal que les pouvoirs publics s'engagent à restaurer le site en lui rendant ses caractéristiques originelles.
- Il y a toutefois plusieurs approches possibles de ce dossier, la plus libérale étant sûrement de

réaliser les travaux d'infrastructures les plus immédiats et de laisser ensuite le marché accomplir son oeuvre...

- Il fut même question à un moment de circonscrire l'intervention publique en matière de déplacement à la seule réalisation d'un parking de 4 hectares...

Ce n'est pas cette approche qu'ont privilégié les communistes mais au contraire, véritablement, une approche d'utilité publique pour la valorisation d'un ouvrage qui doit rester accessible à tous! Cette approche n'était pas gagnée d'avance! C'est aussi une des raisons pour lesquelles ils ont soutenu le concept même d'une intervention publique dans ce dossier.

Notre conception:

- Nous avons tout d'abord une approche visant un développement solidaire et un aménagement équilibré du territoire. Nous considérons ainsi que les activités de tourisme se développant ici, doivent être profitables à l'ensemble des localités de la Baie, de Dinan St Malo à Granville, à tout le Sud Manche et à tout « l'arrière pays ».

- Nous considérons aussi que le tourisme populaire et familial doit être préservé, ce qui implique, par exemple, que les visiteurs ne soient pas spoliés au plan financier.

- Nous considérons enfin que les travaux d'infrastructures se doivent d'être rapportés à une dynamisation et à une modernisation de l'ensemble des infrastructures de la zone située aux confins des Régions Bretagne et Normandie.

Il convient aussi de rappeler que c'est bien dans cet esprit que la Région Bretagne a décidé de devenir membre à part entière de l'instance amenée à conduire la réalisation du projet.

En matière d'infrastructures de transports, de développement des transports collectifs et d'aménagement du territoire, les élus communistes de Basse Normandie et de Bretagne considèrent que les flux de voyageurs se déplaçant ou appelés à se déplacer jusqu'au Mont, doivent constituer un point d'appui pour moderniser et développer le transport ferroviaire de voyageurs, notamment sur les axes Caen-Rennes, Dinan-Dol-Pontorson, St-Malo-Grandville...

Les élus communistes placent donc les travaux et réalisations autour du Mont dans une perspective de développement de l'ensemble du territoire. Les travaux dont il est question doivent être un vecteur de développement à partir duquel doivent se moderniser les axes, les gares et les dessertes, y compris la desserte dite trans-baie...

Dans cette même perspective, ils fixent des ambitions nouvelles aux dessertes ferroviaires et aux prolongements des dessertes TGV consécutivement à l'arrivée du TGV à St-Malo par exemple et à l'instauration d'arrêts à Dol...

Les élus communistes de Basse Normandie et de Bretagne considèrent donc que l'intervention publique en matière de desserte du Mont ne doit pas être circonscrite à la seule gestion du Parking, ou à la seule desserte allant du Parking au Mont.

Ils sont donc engagés dans une perspective visant à considérer la desserte par transport public sur un périmètre intégrant au moins la desserte de la **gare de Pontorson** car cette **gare peut constituer un pôle d'échange multimodal porteur d'une dynamique de développement pour la totalité de l'axe et de la baie.**

En outre, au moment de l'élaboration du cahier des charges en vue de l'organisation de la desserte spécifique du Mont, les élus communistes mettent tout en oeuvre afin que le scénario qui sera in-fine

retenu n'hypothèque pas la perspective d'une desserte ferroviaire jusqu'au Mont St-Michel.

D'ores et déjà, ils intègrent dans leurs réflexions et propositions la possibilité de mise en oeuvre de ce scénario en soulignant leur satisfaction de contribuer, au niveau qui est le leur, à susciter enfin le débat sur le développement de la desserte du Mont St-Michel par transport collectif.

Informations techniques et éléments de contexte:

a) Contexte:

- Une part très importante des flux de transport collectif transite actuellement par la Bretagne pour accéder au Mont: TGV jusqu'à Rennes puis car régional vers le Mont (53 200 voyages de septembre 2004 à août 2005). Ces flux pourraient s'accroître avec l'arrivée du TGV à Dol. En tout état de cause, cette évolution de l'offre ferroviaire amène la Région Bretagne à travailler sur une nouvelle desserte par car via Dol (marché en cours de définition; mise en service prévue à l'été 2007).

- Un certain nombre d'études et de réflexions sont en cours avec la Basse Normandie pour la mise en place d'un « trans-baie » permettant l'irrigation en transport collectif de l'ensemble de la baie entre Saint-Malo et Granville.

b) Prise en compte des transports collectifs dans le dossier:

- A ce stade, toutes les réflexions ont été axées sur les relations parking-Le Mont, sans aucune prise en compte du transport collectif sur longue ou moyenne distance.

- Les études ou prospectives dont nous avons connaissance pour l'instant, complexifient l'utilisation des transports collectifs; ainsi, les scénarii ferroviaires envisagés multiplient les « ruptures de charge ».

- De nouveaux éléments de réflexions sont engagés par le syndicat mixte pour limiter les coûts du projet liés aux transports:

Un nouveau cahier des charges navettes pour permettre l'acquisition de matériel moins coûteux de type car;

Le principe d'une délégation de service public pour l'exploitation de la desserte du Mont, sans précision sur la portée, le périmètre et la durée de cette DSP.

C'est à partir de ce constat que nous avons oeuvré activement pour redéfinir les modalités des dessertes et faire prendre en compte les objectifs de développement et d'aménagement du territoire.

d) Objectifs et propositions bretonnes:

Notre objectif est de maintenir voire d'améliorer la desserte du Mont par transport collectif.

Nous rejetons donc toute idée de dégradation des conditions de desserte; nous refusons donc l'aggravation des ruptures de charge et l'idée de l'augmentation des coûts pour l'utilisateur.

- Aujourd'hui, il n'est pas possible d'amener les voyageurs en train au pied du Mont; (ancien projet Bas Normand de nouvelle ligne ferroviaire abandonné pour l'instant en raison de son coût).

- Il paraît peu envisageable d'étendre la DSP de la desserte du Mont jusqu'à Rennes, Dol et Villedieu. Or même avec le TGV à Dol (1 AR par jour pour l'instant, 2 à terme), Rennes restera un point de correspondance déterminant (Fréquences TGV beaucoup plus importantes; cadencements en journée).

e) Nous privilégions donc les propositions suivantes:

- En première phase, dans les conditions actuelles de desserte ferroviaire, ouvrir l'accès au Mont aux dessertes transport collectif routières (Rennes, Dol et éventuellement Villedieu si la basse Normandie le souhaite). La fréquence de l'offre (4 AR en été) ne paraît pas dimensionnante.
- En seconde phase, lorsque les améliorations d'offre ferroviaire auront été mises en place notamment avec un service Transbaie, inclure dans la desserte de la navette du Mont des liaisons prolongées jusqu'à Pontorson, en correspondance sur le train. Le contenu et le calendrier de mise en oeuvre de cette nouvelle offre TER Transbaie sont en cours de définition entre les régions Bretagne et Basse Normandie. Ils pourront être communiqués au Syndicat Mixte pour prise en compte dans la DSP.
- En troisième phase, amélioration de l'infrastructure entre Dol et Pontorson et aménagement de la gare de Pontorson pour en faire une gare de correspondance et de desserte du Mont. La question de l'intégration de la desserte de Pontorson dans la DSP n'est donc pas une question neutre.