

INTERVENTION DE CHANTAL SIMON-GUILLOU

Vice-présidente, Présidente de la Commission Territoires et Environnement

Séance plénière du Conseil général du Finistère du 23 juin 2011

Desserte aérienne de l'île d'Ouessant

Seul le prononcé fait foi

La liaison aérienne entre l'île d'Ouessant et le continent complémentaire de la desserte maritime répond à une mission de service public de continuité territoriale. Elle répond également à un enjeu prioritaire que nous avons affirmé dans notre plan d'engagement avec les îles, plan d'engagement approuvé par notre assemblée le 28 janvier 2010, à savoir « maintenir une population résidente à l'année sur nos îles ».

La desserte aérienne permet aux ouessantins de se rendre sur le continent pour une journée. Elle participe donc à cet enjeu.

Notre délibération propose de poursuivre ce service et de lancer la procédure de délégation de service public pour 4 ans (durée maximale autorisée).

Elle fixe également les obligations de service public répondant au besoin principal des résidents insulaires et rappelle l'obligation pour pouvoir bénéficier de la subvention de l'état (100 000 € en 2010) d'assurer au minimum le service 220 jours par année.

Le niveau de service quant à lui résultera des négociations avec les candidats. Je rappelle, mes chers collègues, qu'aujourd'hui la décision que nous prenons est de relancer cette procédure de délégation.

Dans les semaines qui viennent nous entendrons les usagers de cette desserte afin de comprendre quels services, quels besoins sont pour eux prioritaires et nous le ferons dans le même cadre que pour la DSP transport départemental qui vient de s'achever, avec un groupe d'usagers.

A partir de ces réflexions, à partir aussi d'éléments d'analyse du fonctionnement du contrat en cours, les négociations seront menées pour optimiser l'exploitation de cette ligne tout en réduisant le coût pour le département.

Les obligations de service public concernent aussi les tarifs et il est proposé de maintenir le plafond actuel de 38 € pour les résidents d'Ouessant et 18 € pour les enfants jusqu'à 12 ans ou scolarisés sur le continent.

Le CTP et la commission consultative des services publics locaux consultés ont donné un avis favorable. La Commission Territoires et Environnement également.

INTERVENTION DE CHANTAL SIMON-GUILLOU

Vice-présidente, Présidente de la Commission Territoires et Environnement

Séance plénière du Conseil général du Finistère du 23 juin 2011

Convention de financement de la LGV Bretagne – Pays de la Loire

Seul le prononcé fait foi

Ce rapport a pour objet de vous soumettre la convention de financement de la Ligne à Grande Vitesse Bretagne – Pays de Loire. Le projet est en effet parvenu à une phase décisive avec la désignation le 14 avril, par Réseau Ferré de France, de l'entreprise Eiffage comme attributaire du contrat de partenariat pour la réalisation des travaux. La signature de la convention de financement par les collectivités bretonnes, la région Pays de Loire, l'Etat et Réseau Ferré de France, doit permettre la signature et l'entrée en vigueur du contrat dès cet été.

Depuis nos précédentes délibérations sur ce projet deux évolutions notables sont survenues :

o RFF a relevé le niveau de sa participation à 43% au lieu des 34% initialement prévus.

o La Région Bretagne a retenu un dispositif de financement lié à la TIPP qui permet de réduire la contribution des cofinanceurs bretons de 50%.

Le besoin de financement lié à la LGV Le Mans – Rennes passe ainsi pour le Finistère de 95,10 M€ (valeur 2008) à 39,10 M€ (valeur 2010).

Bien évidemment les travaux de la LGV devront se poursuivre au-delà de Rennes pour atteindre l'objectif de porter Quimper et Brest à trois heures de Paris. Après l'abandon du pendulaire des études exploratoires ont été engagées. Elles portent notamment sur l'aménagement de tronçons de lignes nouvelles qui devront permettre d'atteindre l'objectif des trois heures. Ces études ont été confiées par RFF au bureau d'études SETEC.

Il est proposé de réaffirmer l'intérêt majeur que revêt cette deuxième phase du projet Bretagne à Grande Vitesse.

L'interconnexion des lignes à grande vitesse au Sud de l'Ile-de-France, contribue également à améliorer l'accessibilité du Finistère en permettant une augmentation de l'offre, une meilleure circulation des trains de province à province et également un meilleur accès à l'aérogare d'Orly tout en libérant des capacités pour le fret. Ce projet fait l'objet actuellement d'une concertation publique.

Parmi les scénarios proposés, le scénario A est le plus à même de répondre aux enjeux d'accessibilité du Finistère tout en respectant l'environnement des zones densément urbanisées traversées en Ile-de-France. Il est proposé de nous associer à la position portée par la Région Bretagne soulignant l'intérêt du scénario A.