



Premier avis et complément d'information sur le projet de Liaisons Nouvelles Ouest Bretagne Pays de la Loire (LNOBPL)

- 10 septembre 2014 -

Introduction

Au moment où de nombreuses interrogations surgissent sur le tout TGV, le projet Liaisons Nouvelles Bretagne Pays de la Loire porte pudiquement la réalisation potentielle de 270 km de LGV avec son contingent d'impacts environnementaux (plus de 10 000 hectares sacrifiés aux infrastructures de transport) d'évitement de territoires et de charges financières à assumer. Les associations signataires sont inquiètes et attendent des porteurs du projet les précisions économiques, sociales et environnementales qui permettront d'éclairer les choix à venir pour un projet qui s'avère nécessaire à la transition énergétique et à l'évolution rapide vers des déplacements et transports de marchandises bas carbone.

I. Adéquation du projet aux besoins de déplacement et de transport

Ce projet inscrit en seconde priorité (à engager en 2030) par la Commission Mobilité 21 a été confirmé par le Premier ministre lors de la présentation du plan investir pour la France le 9 juillet 2013. Le Commission Mobilité 21 justifie le classement et la demande de révision du projet par « un coût pour la collectivité sans commune mesure avec les gains attendus notamment en termes de temps de parcours ».

Le Pacte d'avenir pour la Bretagne du 13 décembre 2013 a repositionné ce projet en priorité forte et retenu la tenue du débat public sur le projet en 2014.



Le projet LNOBPL résulte de la fusion de deux projets Rennes-Nantes et RBRQ ce dernier comportant lui-même deux projets (Rennes-Brest et Rennes-Quimper). La fusion des projets et le territoire limité assigné à LNOBPL^(carte) ne permettent pas d'en faire un véritable projet de réseau régional.

Les lignes du littoral, du centre Bretagne, Rennes-Caen, Rennes-Saint Malo, Rennes-Nantes par Châteaubriant et Quimper-Brest sont exclues du projet.

LNOBPL une démarche incomplète

Les services attendus dans les territoires pour les voyageurs et pour le fret ne sont pas identifiés. LNOBPL fixe des objectifs de gains de temps puis constate l'impact des infrastructures nécessaires sur la capacité de circulation en trains de voyageurs. Une augmentation constatée de 9% des circulations sur les nœuds de Rennes et Nantes semble bien faible au regard des investissements. Quant aux circulations fret elles ne sont pas précisées mais promues au « champ des possibles »

Trois projets à analyser séparément

Trois projets de lignes ne constituent pas un réseau et encore moins une offre globale de services.

Le contexte de chaque projet est différent. Par exemple Rennes-Brest entend capter une part du trafic aérien. Inversement le projet Rennes-Nantes est prévu pour desservir le futur aéroport de Notre-Dames-des-Landes afin de soutenir et développer le transport aérien. Il y a donc des impacts (environnementaux et autres) en positif ou négatif selon les projets qui doivent être identifiés.

La réalisation de Notre Dame des Landes n'étant pas une certitude sa desserte doit être une option comportant ses propres variantes: par détournement de la ligne Redon-Nantes et/ou embranchement sur la ligne de Châteaubriant.

Rennes-Quimper mutualise une part importante de la liaison avec Rennes-Nantes et diffère ainsi de Rennes-Brest.

Afin de ne pas masquer par une seule analyse globale les inconvénients ou avantages de chacun des 3 projets **il faut les analyser séparément pour distinguer clairement l'impact de chaque projet dans le projet global et l'impact des options de chaque projet dans le projet lui-même**. L'analyse socio-économique de chaque projet doit détailler les investissements à réaliser pour les infrastructures, les coûts d'exploitation et des matériels roulants adaptés aux services envisagés ainsi que les modalités de financement dont le prix des billets les impôts et taxes prévus.

Une analyse socio-économique faisant référence à des « données hétérogènes ou incomplètes »

Les évaluations socio-économiques reposent sur l'évolution des trafics et le report modal. Les associations s'inquiètent de la qualité et de la quantité faible des données utilisées pour élaborer les bilans socio-économiques. Quelles améliorations ont été apportées aux évaluations présentées le 22 janvier 2013 au COTITA (qui déploraient des « données hétérogènes ou incomplètes »)

La vision des déplacements par le train reste le plus souvent limitée au temps de trajet dans le train. Comment l'évaluation socio-économique intègre-t-elle le temps d'accès à la gare de départ et de la gare d'arrivée à la destination ? Le temps total d'accès (accès à la gare de départ + accès au lieu de destination depuis la gare d'arrivée) est estimé à 30 mn dans le projet. Ce temps ne concerne qu'une part très faible des déplacements.

Dans de tels contextes, il convient de préciser au cas par cas les limites et le niveau de fiabilité des bilans socio-économiques au regard de la qualité et de l'exhaustivité des données disponibles.

Le fret absent du projet.

L'infrastructure ferroviaire est conçue, sauf lignes à grandes vitesses, pour recevoir les trafics voyageurs et fret. Le projet soumis à débat public aborde le fret exclusivement par "l'augmentation de la capacité notamment aux abords des grandes agglomérations".

Bien que la limitation de l'aire d'étude du projet soit fortement préjudiciable à l'intégration du fret dans l'analyse socio-économique (il existe de nombreuses lignes dédiées exclusivement au fret), **nous attendons de ce débat public que la volonté de développer le fret ferroviaire par le maître d'ouvrage soit bien présente.**

La région offre un potentiel de transport de fret ferroviaire important que cela soit à travers les trafics du Grand Port de Nantes-St Nazaire, l'industrie automobile, des plates-formes de distribution, des installations de l'agro-alimentaires reliées au fer. La part du ferroviaire est très faible (1,4% pour la région Bretagne).

Le maître d'ouvrage indique dans sa présentation que ce projet doit ouvrir le "champ des possibles de l'opportunité de développer le fret ferroviaire", nous attendons donc qu'il ait dans les documents soumis au débat une véritable analyse de développement du fret ferroviaire avec les conditions de réussite.

II. Développement et stratégies territoriales

Nous sommes amenés à nous interroger sur la stratégie d'expansion d'infrastructures de transports qui peuvent déstabiliser, voire geler le développement local. Il n'est plus viable de favoriser de façon quasi exclusive la concentration des trafics et des productions sur les métropoles.

La desserte des territoires par l'optimisation des voies existantes et la réhabilitation des voies désaffectées sont la solution alternative la plus acceptable d'un point de vue environnemental, et à un coût financier bien moindre que la construction de nouvelles lignes, correspondent à la mise en œuvre en France de l'article 1 de la Loi n°2009-967 du 3 août 2009 de programmation relative à la mise en œuvre du Grenelle de l'environnement (solution préconisée aussi par le « Livre Blanc de Delors »).

Dans ces conditions, les associations signataires défendent une conception de l'aménagement qui couvre les besoins de déplacement et de fret local, régional et national **avec des réseaux hiérarchisés et fortement interconnectés** (réseaux métropolitains à Nantes avec le tram-train et à Rennes étude d'un RER, TER et liaisons nationales).

Ce projet doit intégrer la totalité du réseau actuel, y compris les lignes dédiées au fret, les liaisons inter-régionales et envisager la réouverture éventuelle de lignes désaffectées

III. Transport et offres de service

Les associations signataires donnent la priorité à l'augmentation des fréquences et de la régularité, par rapport aux gains de temps. Ces derniers sont souvent non significatifs par rapport aux temps de trajet total, comprenant les trajets pour l'accès à la gare de départ et depuis la gare d'arrivée au point de destination. Il serait indispensable de montrer les gains réels, ceux qui sont perçus par les usagers au regard du temps de trajet total et de la disponibilité au moment voulu.

Nous souhaiterions savoir notamment si les études qui ont amené à ces projets sont encore valables aujourd'hui (gain de temps pour relier Paris) à l'heure où de nouvelles formes de connexions dont celle d'internet a pris le pas sur de nombreux déplacements physiques. En cela les études prospectives des géographes de Bretagne nous semblent pertinentes à associer à la démarche.

Nous craignons particulièrement que l'effort financier nécessaire pour réaliser des lignes nouvelles ne se fasse au détriment des liaisons actuelles et des investissements nécessaires à l'amélioration des services : créations de gares ou haltes supplémentaires, trains en nombre suffisants et adaptés au type de desserte, et renouvellement des trains pour s'adapter à la mobilité (espaces vélos, accès au train, wifi)...

En regard des gains de temps il faut considérer :

- le surcoût de l'investissement pour la réalisation de lignes nouvelles,
- le surcoût de l'allongement du réseau régional pour la maintenance et l'exploitation,
- la consommation d'espace et ses conséquences,
- la consommation de ressources en granulats,
- l'augmentation de la consommation électrique,
- l'impact environnemental du projet dont l'augmentation des incidences sonores,
- l'impact paysager de ces lignes nouvelles.

IV. Enjeux environnementaux

Dans le contexte actuel, les enjeux environnementaux ne pourront être complètement appréhendés qu'au stade des avant-projets ou plutôt du tracé retenu. Il nous apparaît toutefois primordial de choisir les projets de moindre impact c'est à dire **utilisant au mieux les lignes actuelles**.

Il est évident que toute ligne nouvelle entraîne un fort impact environnemental : consommation d'espaces, fragmentation du milieu, impacts sur la trame verte et bleue et les continuités écologiques, destruction d'habitats naturels, d'habitats d'espèces sauvages et d'être vivants, drainage des terrains aquifères, bruit... Nous ne nous faisons pas d'illusion sur les effets d'une telle infrastructure sur les milieux qui sont déjà fortement dégradés pour partie.

Comment préserver non seulement les espaces protégés (ex: Réserve Naturelle, Parc Naturel, ...) et labellisés (ex: ZNIEFF, Natura 2000, Parc Naturel Régional), et les espèces sauvages et leur habitat protégés, mais aussi les zones humides, la morphologie dynamique des cours d'eau traversés, le bocage, les espaces agricoles, les espaces de la trame verte et bleue, les continuités écologiques, et la biodiversité commune ?

Les associations signataires demandent ainsi que soient réalisés pour la phase d'études :

- des diagnostics environnementaux précis sur l'ensemble des territoires d'études pour identifier tous les impacts négatifs environnementaux et paysagers,
- des inventaires naturalistes pour toutes les communes concernées par les fuseaux,
- un bilan prévisionnel de la consommation d'espace,
- une évaluation de fragmentation des milieux
- l'intégration du coût global de la valeur patrimoniale de la biodiversité.

Ces études serviront de référence en cas de réalisation de travaux dans le cadre de leur suivi.

Elles demandent aussi que soit pris en compte la valeur patrimoniale et soient mesurés les risques que ferait courir l'infrastructure sur les espaces ainsi que les espèces sauvages et d'étudier les solutions pour y remédier (en premier lieu les solutions alternatives et les mesures d'évitement, puis de réduction et en dernier recours de compensation).

CONCLUSION

Les associations signataires membres de FNE souhaitent focaliser le débat public sur les thèmes suivants :

- Gouvernance du projet, processus de choix en amont du projet RFF, cahier des charges remis à RFF,
- Identification des besoins des territoires en déplacements et fret, niveau de service attendu, impact des minutes gagnées par le train sur le temps perçu des déplacements et report modal à en attendre,
- Schéma régional multimodal des déplacements et du fret définissant les services et le report modal attendu. Besoins en infrastructures, moyens d'exploitation et maintenance ainsi que la faisabilité financière,
- Infrastructure par infrastructure (Rennes-Brest, Rennes-Quimper et Rennes-Nantes), aspects environnementaux et justification socio-économique de chacun des scénarios envisagés, financements prévus, nécessité de variantes et options supplémentaires dont la desserte de Notre Dame des Landes, conséquences sur la qualité du projet,
- Fret : une part modale insignifiante, quelle offre RFF ?

Au regard des impacts prévisibles et de la consommation très importante de terres agricoles et de milieux naturels qu'engendrera le projet, la question de la pertinence de ce projet tel que présenté est posée.

En fonction des réponses qui seront apportées, les associations signataires ne manqueront pas de préciser leur point de vue et d'alimenter le débat par un questionnement et des propositions complémentaires.

Le 10 septembre 2014

Associations signataires :

France Nature Environnement

Ille et Vilaine Nature Environnement

Union pour la mise en valeur esthétique du Morbihan

Côtes d'Armor Nature Environnement

FNE Pays de la Loire

LPO Loire-Atlantique

Union Départementale pour la Protection de la Nature en Loire-Atlantique