

DÉBAT PUBLIC PROJET LNOBPL

DU 04 SEPTEMBRE 2014 AU 03 JANVIER 2015

CAHIER D'ACTEUR
N° 04 NOV 2014



ÉDITO

Le Conseil économique, social et environnemental régional (CESER) de Bretagne est l'assemblée consultative régionale au service de la démocratie locale. Deuxième assemblée de la Région Bretagne, il « *concourt, par ses avis, à l'administration de la Région* », en se prononçant sur toute question d'intérêt régional, en particulier dans les domaines de la formation, de l'enseignement supérieur, du développement économique, de la recherche, de l'aménagement du territoire, de l'environnement, de la culture et des solidarités.

Ses 119 membres issus du monde de l'entreprise, des organisations syndicales et de la vie collective et associative débattent ensemble de toute question d'intérêt régional pour construire, collectivement, des réflexions et propositions partagées sur l'avenir de la Bretagne.

Ce cahier d'acteur s'appuie sur les contributions antérieures du CESER, notamment « *Optimiser le projet Bretagne à grande vitesse* » (janvier 2012), ses avis sur le projet Rennes - Brest, Rennes - Quimper (RBRQ), ses avis et vœux sur les différentes versions du Schéma national des infrastructures de transport (SNIT) en 2011, 2012 et 2013, son avis sur le Pacte d'Avenir pour la Bretagne (décembre 2013), son vœu de soutien à la modernisation des infrastructures terrestres (juin 2013) et enfin ses avis sur les transports soutenus par le Conseil régional (minimum 4 fois par an).

Pour le CESER, **le débat doit bien porter sur l'opportunité du projet** de liaisons nouvelles Ouest Bretagne - Pays de la Loire (LNOBPL) en termes d'amélioration de l'offre de transports pour l'Ouest français. Il s'agit de s'interroger sur l'opportunité de concevoir des infrastructures nouvelles répondant à l'enjeu de **cohésion territoriale**.

Jean HAMON

Président du CESER de Bretagne



CESER

Conseil économique, social
et environnemental régional



Le CESER en session plénière

I. REPLACER LE PROJET DANS SON CONTEXTE

Rappelons que dans le contexte d'économie budgétaire, ce projet est inscrit dans la dernière version du SNIT et réaffirmé dans le Pacte d'Avenir pour la Bretagne. Pour le CESER ce projet est à replacer dans un contexte **de démographie et de mobilité** croissantes ayant pour conséquence des territoires de plus en plus interdépendants. Les relations entre les régions Bretagne et Pays de la Loire s'intensifient. Elles font partie des enjeux à prendre en compte, tout comme **la pression foncière**.

DÉBAT PUBLIC

PROJET LNOBPL

Sur le sujet le CESER souhaite une prise en compte de la « *Charte pour une gestion économe du foncier en Bretagne* » (janvier 2013). **L'accessibilité ferroviaire** de la Bretagne résulte de la coexistence d'une offre TGV et TER complémentaire. Néanmoins, le manque de liaisons transversales Nord-Sud est préjudiciable au développement harmonieux de la Bretagne. Le CESER le constate depuis des années et regrette que le projet LNOBPL ne fasse pas évoluer cette situation.

Le CESER souhaite que le débat réponde aux enjeux posés par le projet LNOBPL quel que soit **le devenir du projet d'aéroport du grand Ouest**.

II. SE CONFRONTER À LA DUALITÉ ENTRE GRANDE VITESSE ET AMÉNAGEMENT PLUS ÉQUILIBRÉ ET HARMONIEUX EN BRETAGNE

Le CESER réaffirme qu'une des priorités pour la Bretagne est sa relation aux autres régions. Mettre Brest et Quimper à 3 heures de Paris et mieux connecter la pointe finistérienne au centre de l'Europe est un objectif de Bretagne à grande vitesse (BGV), avec la réalisation de la LGV Bretagne - Pays de la Loire et l'amélioration des axes Rennes-Brest et Rennes-Quimper. Il a ensuite été ajouté au projet la liaison Rennes-Nantes. Le CESER s'est toujours exprimé **en faveur de ces projets ferroviaires** tout en y adjoignant des points de vigilance.

Ainsi, il rappelle dans son auto-saisine sur le projet BGV :

- « *une amélioration complémentaire pour l'accessibilité jusqu'à la pointe bretonne ;*

- *une amélioration des temps de parcours entre les principaux pôles bretons .../... de façon concomitante entre le Nord et le Sud du territoire régional et en même temps que la désaturation de la gare de Rennes. »*

Si le CESER se félicite que l'objectif de LNOBPL soit de permettre de relier la pointe finistérienne à la capitale en 3 heures, il réaffirme la nécessité que ce projet profite à toute la Bretagne en réponse aux besoins quotidiens et occasionnels de mobilité. C'est pourquoi la réussite du

projet repose notamment sur sa connexion à **un réseau de lignes en antenne** modernisé et un accès optimisé aux pôles d'échanges multimodaux (PEM) et aux autres gares.

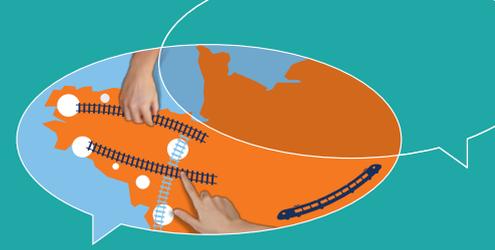
Pour le CESER, le projet BGV dépend des leviers de **l'intermodalité, de l'urbanisme et de l'attractivité** ; le projet LNOBPL doit répondre **aux enjeux environnementaux, d'aménagement du territoire et aux enjeux économiques et sociaux**.



III. CONCILIER LES ENJEUX ENVIRONNEMENTAUX...

Le CESER affirme que l'intermodalité est un levier majeur car elle contribue au **report modal**, essentiel à la transition énergétique. Cette préoccupation du CESER a été rappelée dans son avis sur le schéma régional climat, air, énergie (SRCAE). Dans la perspective actuelle d'augmentation des flux routiers, le CESER enjoint à ce que le projet LNOBPL soit l'occasion de fixer de réels objectifs de report modal tant voyageurs que marchandises. Sur ce point le CESER attend l'étude complémentaire sur le fret ferroviaire.

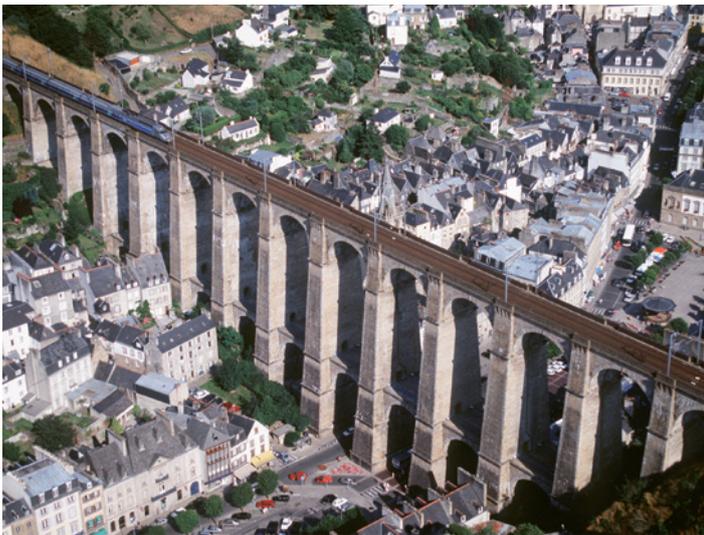
Au moment où la Bretagne engage la consultation publique sur son schéma régional de cohérence écologique (SRCE), ce projet doit respecter les corridors écologiques et les réservoirs de biodiversités identifiés car tout équipement linéaire fragmente les espaces naturels.



LNOBPL ne doit pas diminuer la biodiversité ordinaire et remarquable qui est aussi un atout pour l'attractivité du grand Ouest. Il doit intégrer **des ouvrages de franchissement** et bénéficier des retours d'expériences sur les mesures compensatoires du tronçon Le Mans-Rennes. Un « observatoire de la compensation » pourrait être créé à cette occasion.

IV. ... AVEC L'ENJEU D'AMÉNAGEMENT DU TERRITOIRE...

L'auto-saisine du CESER « *Les dynamiques territoriales de Bretagne en questions* » (juin 2013) s'exprimait en faveur d'une **cohésion territoriale régionale** et le CESER alerte aujourd'hui contre la vision binaire d'une politique d'aménagement du territoire qui accompagnerait la croissance de la population sur le littoral et dans les métropoles et n'accompagnerait la Bretagne intérieure que sur le plan agricole. LNOBPL doit être un **accélérateur des coopérations territoriales**, notamment entre les villes moyennes, les trois métropoles Brest, Nantes et Rennes, et les autres territoires.



Le projet LNOBPL doit trouver une articulation avec les politiques et les plans de transports décidés par **les autorités organisatrices de transport**. Il doit s'accompagner d'une

réflexion sur l'efficacité du transport en **porte à porte**. Cela pose à nouveau les questions du devenir des lignes en antennes, des liaisons interrégionales, des trains d'équilibre du territoire, et de l'accès aux PEM et aux gares.

V. ... ET AVEC LES ENJEUX ÉCONOMIQUES ET SOCIAUX

Le CESER considère ce projet comme un outil pour renforcer l'attractivité économique de l'Ouest de la France et pour accompagner son dynamisme démographique. Il offre l'occasion de réfléchir globalement à l'opportunité de développement économique.

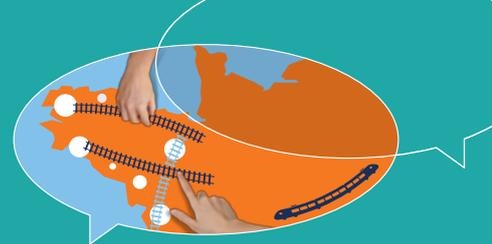
L'amélioration de l'offre ferroviaire (infrastructures et services) constitue une réponse aux besoins croissants de transports collectifs. Pour le CESER c'est un élément clé d'une politique des transports cohérente **excluant la concurrence** entre les différents modes.

Pour optimiser LNOBPL il faut y ajouter la réalisation du « barreau Sud TGV ». Comme l'avait indiqué le CESER dans son cahier d'acteur, cette nouvelle infrastructure en Île-de-France contribue à diminuer les temps de trajet vers les autres régions et améliore l'accès aux aéroports franciliens. Si le **tourisme** est un secteur économique majeur pour l'Ouest de la France, il ne doit pas être la seule justification du projet. LNOBPL doit être créateur **d'emplois et d'activités pérennes** dans tous les secteurs économiques de la Bretagne, tant durant les travaux qu'après leur achèvement. La question posée par les citoyens, qui ne peut être éludée, est celle du **coût de la minute gagnée**. La question du prix du billet en 2030 ne trouvera pas de réponse lors de ce débat, mais pour le CESER la réussite du projet LNOBPL repose aussi sur une **politique tarifaire juste et équilibrée**.

VI. POUR UN SCÉNARIO ALTERNATIF

Après avoir mesuré les enjeux et l'intérêt des différents scénarios, le CESER exprime **des exigences et des points de vigilance pour un projet renforçant la cohésion territoriale par un développement harmonieux de l'ensemble de la Bretagne**.

DÉBAT PUBLIC PROJET LNOBPL



L'amélioration des liaisons entre les métropoles de l'Ouest de la France ne peut se faire qu'à condition d'être accompagnée d'une desserte de qualité des villes moyennes et d'un **maillage de tous les territoires concernés**.

Le CESER considère donc que les trois scénarios présentés dans ce débat ne sont pas exhaustifs. Il faut **garder la possibilité d'étudier des variantes non présentes dans le dossier**.

Il en est ainsi :

- des aménagements Nord-Sud, par une amélioration sensible de **l'axe Saint-Brieuc - Lorient** ainsi que de **l'axe Brest - Quimper**, les infrastructures étant de moins en moins performantes. Conscient que des investissements sont prévus sur ce dernier axe, le CESER considère qu'il convient de réfléchir à l'opportunité de créer de nouvelles portions de lignes permettant des gains de temps significatifs. Cela améliorerait l'exploitation ferroviaire ainsi que le maillage interrégional par une boucle Rennes-Brest-Quimper-Nantes.
- d'un raccordement à l'aéroport de Brest ;
- d'un contournement de la gare de Rennes permettant d'améliorer les gains de temps et la desserte ferroviaire au Nord-Est de Rennes.

Le CESER approuve l'amélioration de **la liaison entre Rennes et Nantes**, mais pas nécessairement avec une nouvelle infrastructure. Une amélioration de la ligne en passant par Châteaubriant offrirait l'avantage de dynamiser le territoire à l'Est de Rennes, d'éviter de franchir la vallée de la Vilaine

et de désaturer l'entrée routière de Rennes et de Nantes. Le CESER a bien conscience que l'ensemble des travaux inhérents au projet pose la question de **leur priorisation et de leur phasage**. A ce titre le CESER suggère de **prioriser l'Ouest de la Bretagne**.

En l'absence actuelle de dispositifs pérennes pour financer les grands projets d'infrastructures, les collectivités étant de plus en plus sollicitées, il y a lieu d'être vigilant, en fonction des modes de financement, aux conséquences sur la gestion de ces infrastructures et *in fine* sur les coûts de maintenance, le prix des péages et donc des billets.



Pour conclure, le CESER estime ce projet opportun et **nécessaire** pour améliorer les déplacements en intra-Bretagne ainsi que vers les autres régions françaises et européennes.



CESER
Conseil économique, social
et environnemental régional

CESER de Bretagne

7 rue du Général Guillaudot - CS 26918 - 35069 Rennes Cedex
Tél : 02 99 87 18 75 - ceser@region-bretagne.fr
www.ceser-bretagne.fr