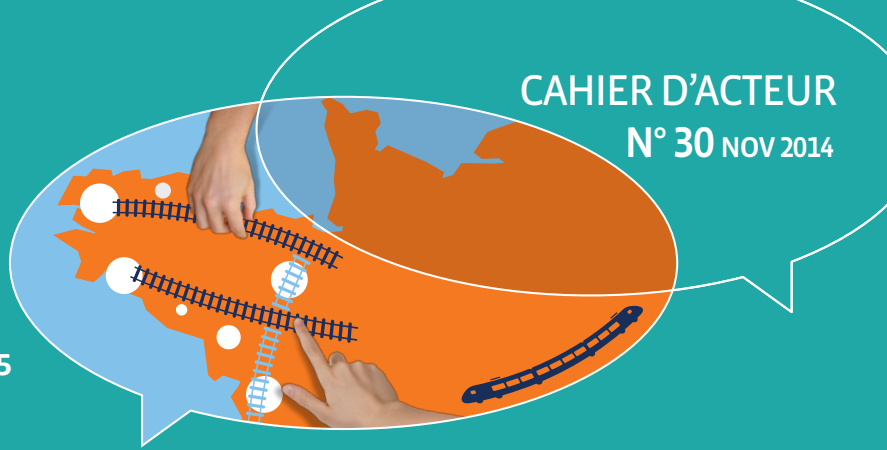


# DÉBAT PUBLIC PROJET LNOBPL

DU 04 SEPTEMBRE 2014 AU 03 JANVIER 2015

CAHIER D'ACTEUR  
N° 30 NOV 2014



## ÉDITO

Le développement cohérent des infrastructures de transport est un enjeu majeur de l'égalité des territoires et, la mobilité pour tous, un atout notoire en termes d'accès à l'emploi et aux loisirs. Quand cette mobilité peut se faire via des transports en commun à la qualité de service irréprochable, aux tarifs abordables au plus grand nombre et faible émetteur de gaz à effet de serre, la transition écologiste est sur la bonne voie.

La volonté manifeste de réfléchir à une meilleure organisation des infrastructures ferroviaires en Pays de la Loire et en Bretagne via le débat public LNOBPL est a priori positive. Mais les orientations prises par les porteurs du projet interrogent, tant en termes de coût, de prises en compte des besoins réels des territoires et des habitants, des priorités au regard de la possible amélioration de l'existant, et même du calendrier. Malgré les efforts de la CPDP, le débat public est réduit par les promoteurs de LNOBPL, à une simple phase de la procédure obligatoire dans la réalisation du projet.

Au contraire, les élu-e-s EELV de Bretagne ont souhaité participer au débat public LNOBPL de manière constructive. Nous croyons au développement du ferroviaire, mais pas à n'importe quel prix budgétaire et environnemental. Nous soumettons dans ce cahier plusieurs priorités, élaborées à partir des besoins de nos territoires et de leurs habitants.

Les élu-e-s Europe Écologie Les Verts  
des collectivités territoriales de Bretagne



Europe Écologie – Les Verts est engagé depuis longtemps en faveur d'une politique ferroviaire ambitieuse au service des territoires et de leurs habitant-e-s. Les élu-e-s EELV de Bretagne et des Pays de la Loire participent activement au débat sur l'aménagement ferroviaire de la Bretagne au sein de leurs collectivités respectives et sur le terrain.

Les deux cahiers d'acteurs déposés par les élu-e-s des collectivités de Bretagne et des Pays de la Loire sont le fruit d'une réflexion commune et d'un travail partagé dans le souci d'une cohérence territoriale.

Coordonnées :

Elu-e-s EELV à la Région Bretagne  
13C rue Franz Heller 35 700 Rennes  
elus.regionbretagne@eelv.fr  
02 23 21 36 73

# DÉBAT PUBLIC

## PROJET LNOBPL

### I. UN RÉSEAU FERROVIAIRE ACCESSIBLE ET PERFORMANT : UN ATOUT POUR L'AVENIR DE NOS TERRITOIRES

#### LES DÉFIS DE LA MOBILITÉ EN BRETAGNE ET PAYS DE LA LOIRE

La Bretagne et les Pays de la Loire sont parmi les régions les plus dynamiques économiquement et démographiquement. Mais ce dynamisme inégal profite avant tout aux grandes aires urbaines, tandis que les territoires en marge se fragilisent.

En matière de transports, ces dynamiques confrontent les territoires bretons à un triple défi. Pour les grandes agglomérations, il s'agit répondre à l'augmentation et à l'allongement des déplacements dus à un étalement urbain croissant. Pour les territoires en difficulté, il convient d'améliorer leur accessibilité pour favoriser un développement économique durable et équilibré et offrir à tous les habitants le droit à la mobilité. Enfin, la lutte contre les émissions de gaz à effet de serre implique de développer une offre de transports collectifs crédible.

#### LNOBPL : UNE RÉPONSE INADAPTÉE

Les élu-e-s EELV se félicitent du volontarisme affiché en termes d'investissements en faveur des infrastructures ferroviaires en Bretagne et Pays de la Loire.

Cependant, le projet LNOBPL ne répond que très partiellement aux défis de la mobilité en Bretagne. Comme l'a souligné la commission Mobilité 21, son coût est disproportionné par rapport aux gains attendus. En favorisant avant tout les liaisons TGV entre les grandes agglomérations et vers Paris, LNOBPL risque d'accentuer les inégalités territoriales plutôt que de les réduire. La solution passe plutôt par la création d'un maillage ferroviaire équilibré, améliorant l'accessibilité de tous les territoires en termes de temps de parcours et de fréquence.

Les termes du débat public sont donc trop étroits : au-delà des trois scénarios présentés, il s'agit d'interroger plus largement la logique d'aménagement sous-tendant le projet LNOBPL.

### II. LE PROJET LNOBPL NE RÉPOND PAS AUX ENJEUX DE MOBILITÉ ET D'AMÉNAGEMENT DU TERRITOIRE

#### LA POINTE BRETONNE À 3 HEURES DE PARIS : UN SYMBOLE COÛTEUX ET PEU RÉALISTE

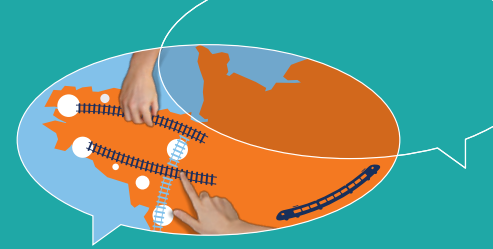
En 2017, les temps de parcours entre la pointe Finistère et Paris seront déjà réduits de 45 minutes en moyenne. Le gain de 10 minutes permis par LNOBPL ne permettra d'attendre le cap symbolique des trois heures que « sous conditions particulières d'exploitation » : c'est-à-dire avec des TGV qui assureraient des liaisons entre Brest ou Quimper et Paris sans aucun arrêt intermédiaire. Il ne concernera donc au mieux quelques trains par jours, au détriment de la desserte des gares situées sur le parcours.

Les gains prévus en termes de report modal sont relativement faibles, de l'ordre de 2 % pour les liaisons Paris – pointe bretonne. Sur les longues distances vers Paris, le train attire déjà la plupart du trafic voyageur (80 % de la part modale pour les trajets Paris – Brest). L'enjeu du développement de l'usage du train réside dans les trajets du quotidien et régionaux, qui représentent la majorité des mobilités et où les déplacements en voiture individuelle prédominent.

#### LIAISON NANTES - RENNES : DES SCÉNARIOS CONSTRUITS À PARTIR D'UN PROJET D'AÉROPORT HYPOTHÉTIQUE

L'ensemble des scénarios présentés prévoient une desserte de l'aéroport du grand-ouest (AGO). Or, en l'état actuel, rien ne permet de prévoir sa réalisation effective. Le projet aurait dû dès l'origine prévoir des scénarios sans desserte de l'AGO. Ce cahier d'acteur ayant été rédigé avant la publication des résultats de l'expertise complémentaire, il n'est pas possible aujourd'hui de se prononcer sur scénarios de la liaison Nantes – Rennes.

Les élu-e-s EELV développeront leur position sur la liaison Nantes-Rennes au cours des réunions publiques et rappellent leur opposition au projet d'aéroport.



## LES LIMITES D'UN PROJET AXÉ SUR LE DÉVELOPPEMENT DU TGV

Le projet LNOBPL est avant tout un projet de développement du TGV, sans véritable réflexion sur le développement d'un maillage ferroviaire régional équilibré et performant. Il propose des réductions de temps de parcours (relativement faibles) sur les principaux axes, grâce à des sections de lignes nouvelles très coûteuses (de l'ordre de 20 à 25 millions d'euros du km) et qui ont un impact important sur le foncier et l'environnement.

Les investissements sont donc sans rapport avec les gains attendus, comme le montrent les évaluations socio-économiques : le scénario le plus intéressant (scénario Bleu « Nord Vilaine ») atteint à peine un taux de rentabilité interne (TRI) de 4 %, seuil où un projet commence à être considéré comme intéressant pour la collectivité.

Le modèle du tout-TGV est aujourd'hui largement remis en cause, tant par la Cour des Comptes que par les dirigeants de la SNCF et de RFF. La commission Mobilité 21 préconise d'ailleurs de réorienter les moyens sur l'amélioration des lignes et des dessertes existantes.

### Des évaluations socio-économiques peu favorables

RÉSULTATS SOCIO-ÉCONOMIQUES	SCÉNARIO MAUVE	SCÉNARIO BLEU		SCÉNARIO BLEU	
		Nord Vilaine	Sud Vilaine	Nord Vilaine	Sud Vilaine
<b>TRI</b>	2,3 %	3,9 %	3,3%	2,7%	2,4%
<b>VAN</b>	-2 300 M€	+750 M€	-300 M€	-2 000 M€	-3 050 M€

### III. ÉLARGIR LE CHAMP DU PROJET POUR PROPOSER UN SCHÉMA FERROVIAIRE AMBITIEUX AU SERVICE DES BESOINS DE MOBILITÉ ET DE L'ACCESSIBILITÉ DES TERRITOIRES

Un projet ferroviaire cohérent passe par le développement d'une offre crédible pour les déplacements locaux et régionaux : la rénovation du réseau existant, la réouverture de

lignes, permettront, à coût équivalent, de rééquilibrer les dynamiques entre les territoires et de capter un vivier bien plus important de voyageurs, améliorant ainsi grandement la rentabilité socio-économique du projet.

**CONFORTER LE FINANCEMENT DES PROJETS DÉJÀ LANCÉS**  
Alors que LNOBPL prévoit plusieurs milliards d'euros pour la construction de sections de lignes nouvelles, les ressources manquent déjà pour le financement des projets ferroviaires en cours.

Il faut avant tout conforter les investissements déjà prévus, notamment la réalisation des pôles d'échange multimodaux et le doublement et la modernisation de la ligne Quimper – Landerneau.

Alors que le prochain Contrat de Plan État – Région ne prévoirait que 350 millions d'euros pour le volet transport, le désengagement de l'État dans le financement des projets en cours interroge sur sa capacité à mener un projet aussi ambitieux que LNOBPL jusqu'au bout, sans en reporter la charge sur des collectivités déjà financièrement fragiles.

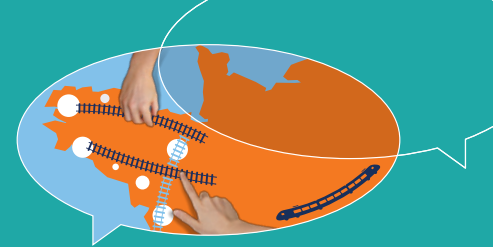
### RENFORCER LE MAILLAGE FERROVIAIRE BRETON

Ce sont avant tout les liaisons Est-Ouest qui bénéficient du projet de modernisation. Des transversales Nord-Sud sont indispensables, pour désenclaver le Centre Bretagne et pour relier les territoires.

L'opportunité de la réouverture d'une ligne Saint-Brieuc – Lorient/Vannes, via Pontivy et Loudéac doit être étudiée. L'amélioration de l'axe Brest – Quimper doit redevenir une priorité : les élu-e-s EELV partagent l'intérêt du CESER Bretagne pour la création d'une boucle Rennes-Brest-Quimper-Nantes.

Ils rejoignent également le CESER sur la nécessité d'étudier l'amélioration de la liaison entre Rennes et Nantes, sans nécessairement recourir à une nouvelle infrastructure : la priorité doit aller à l'amélioration des liaisons existantes Rennes – Saint-Nazaire – Nantes et Vannes – Saint-

# DÉBAT PUBLIC PROJET LNOBPL



Nazaire – Nantes via Redon. L'opportunité d'une liaison via Châteaubriant ne doit pas être écartée du débat public. Elle revêt un intérêt certain en matière de désenclavement des territoires au sud-est de l'Ille-et-Vilaine.

**Un maillage ferroviaire pour un aménagement équilibré du territoire et une Bretagne ouverte sur le Grand-Ouest.**



**FAVORISER L'INTERMODALITÉ ET AMÉLIORER LES DESERTES PÉRIURBAINES**

Alors que les déplacements de proximité représentent la majorité des mobilités, il est primordial d'intégrer la question des dessertes périurbaines et de l'articuler avec les liaisons inter-villes. Les projets de pôles d'échanges multimodaux dans les gares bretonnes doivent également être confortés.

**RENFORCER LE DYNAMISME DE L'OUEST PAR DES LIAISONS RÉGIONALES ET INTER-RÉGIONALES PERFORMANTES**

Les régions du Grand Ouest sont parmi les plus dynamiques de France. Pour entretenir et renforcer cette dynamique commune, les liaisons Intercités (Quimper – Bordeaux, Nantes – Tours – Lyon) doivent être redynamisées. Les liaisons entre Rennes et Caen doivent également être intégrées à cette réflexion.

**DÉVELOPPER UNE POLITIQUE VOLONTARISTE EN MATIÈRE DE FRET**

Le projet LNOBPL traite avant tout la problématique du transport voyageurs. Alors que seulement 2 % du fret

circule sur le réseau ferroviaire, une réflexion sur le développement du fret ferroviaire doit également être menée.

**ASSURER UN RÉSEAU DE QUALITÉ DE GARE À GARE : TRAITER LES NŒUDS FERROVIAIRES DES GRANDES AGGLOMÉRATIONS**

Le renforcement et l'articulation des différents types de mobilité ferroviaire (TER, Intercité, TGV, fret) nécessite de traiter les nœuds ferroviaires dans les grandes agglomérations, pour optimiser le trafic aux abords des gares. La question du tunnel de Chantenay à Nantes est à cet égard un enjeu prioritaire et doit être traité en préalable à tout projet ferroviaire.

**Un réseau performant pour un train à haut niveau de service**

Parce qu'un train rapide n'est pas seulement un train qui va vite, les élu-e-s EELV proposent une autre vision de l'aménagement ferroviaire. Le projet LNOBPL favorise de nouvelles sections de lignes visant à accroître la vitesse des liaisons TGV, qui coûtent pourtant de plus en plus cher aux voyageurs et à la collectivité et qui sont de moins en moins attractives et rentables. A contrario, les élu-e-s EELV proposent un Train à Haut Niveau de Service, avec comme objectif des dessertes intervalles (régionales et inter-régionales) cadencées et moins chères pour les usagers, basées sur la rénovation et la modernisation du réseau existant et sur l'investissement d'un matériel roulant pendulaires, qui permet d'aller plus vite sans nouvelles sections de lignes et qui est plus souples d'utilisation et moins onéreux que des rames TGV.

EELV souhaite que le travail sur le réseau ferroviaire Bretagne – Pays de la Loire articule la réflexion sur les infrastructures avec une réflexion sur le service aux usagers : politique tarifaire, fréquence et cadencement, mise en service de trains pendulaires sont aussi des composantes majeures pour améliorer l'accessibilité du train.