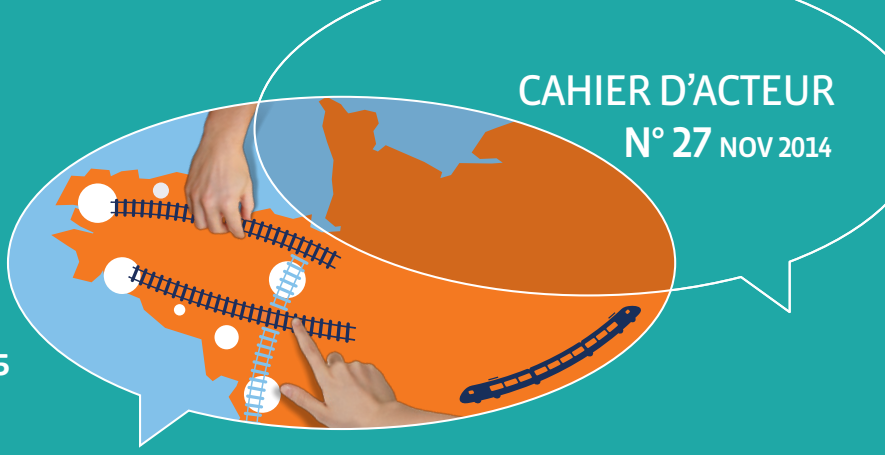
DÉBAT PUBLIC
PROJET LNOBPL

DU 04 SEPTEMBRE 2014 AU 03 JANVIER 2015



CAHIER D'ACTEUR
N° 27 NOV 2014

ÉDITO

Le développement cohérent des infrastructures de transport est un enjeu majeur de l'égalité des territoires et la mobilité pour tous est un atout notoire en termes d'accès à l'emploi et aux loisirs. Quand cette mobilité peut se faire via des transports en commun faibles émetteurs de gaz à effet de serre, à la qualité de service irréprochable et aux tarifs abordables au plus grand nombre, la valeur ajoutée sociale se combine à une valeur ajoutée environnementale.

En ce sens, 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 prise en compte des besoins réels des territoires et des habitants, de priorités au regard de la possible amélioration de l'existant, et même de 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.

En ce qui concerne l'axe Nantes/Rennes qui nous impacte le plus directement, le débat public LNOBPL est ainsi organisé à partir d'un préalable : la desserte ferroviaire d'un aéroport à Notre Dame des Landes qui reste aujourd'hui très hypothétique. Les élu(e)s écologistes ont demandé à la CNDP que des études complémentaires soient réalisées sur cette liaison sans tenir compte du projet d'aéroport. Car nul ne pourra nous faire oublier que la priorité est bien d'améliorer l'axe ferroviaire Nantes Rennes et non de spéculer sur la desserte d'un hypothétique aéroport. Et, un débat démocratique se doit de présenter toutes les options possibles et envisagées. Ce n'est pas le cas aujourd'hui.

Ces études ne seront publiées que le 20 novembre et présentées le 27 novembre à Nantes, puis à Rennes. Pourtant, sans attendre, des collectivités prennent déjà position (Conseil Général de Loire-Atlantique, Région Pays de la Loire,…). Leurs responsables montrent ainsi clairement qu'ils se moquent du débat public, et des acteurs qui y participent… Pour ces drôles de démocrates, ces projets sont de toute façon déjà décidés et les citoyens n'ont pas besoin d'en débattre, ni de donner leur avis !

Au contraire, les élu(e)s écologistes des Pays de la Loire 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.

Jean-Philippe MAGNEN et Michel PERRIER,
Groupe des élu-e-s EELV du Conseil régional des Pays de la Loire

Pascale CHIRON et Marc DENIS,
Groupe des élu-e-s Ecologistes et citoyens Nantes Métropole

élu-e-s EELV du Conseil régional des Pays de la Loire
et
élu-e-s Écologistes et citoyens Nantes Métropole

Présentation et contact

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 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
PAYS DE LA LOIRE
1 rue de la Loire – 44 000 NANTES
europe-ecologie@paysdelaloire.fr
02 28 20 61 24

Un débat public prématuré pour des projets controversés et qui ne sont pas financés

I. UNE RÉÉVALUATION INDISPENSABLE DES GRANDS PROJETS :

Depuis des décennies, des grands projets d'infrastructures s'additionnent les uns aux autres, sans grande cohérence, sans programmation réaliste, voire sans financement. Leur utilité est souvent mise en cause par des citoyens, à juste titre. Le défi climatique n'est pas pris en compte. La société française ne peut plus fonctionner ainsi, le drame de Sivens l'a encore montré récemment. C'est pourquoi nous voulons évoquer en préambule deux textes déterminants parus récemment, et qui permettent d'éclairer le contexte de ce débat public :

• **Le rapport Mobilité 21** « pour un schéma national de mobilité durable » remis en juin 2013 au gouvernement par des parlementaires de toutes tendances. Il évoquait le projet LNOBPL en des termes sans équivoque *« La solution envisagée avec la réalisation de sections de lignes nouvelles, se traduit par un coût pour la collectivité sans commune mesure avec les gains attendus notamment en termes de temps de parcours. »*. Il aurait donc convenu de réajuster les scénarios de LNOBPL au regard des contraintes budgétaires connues, cela n'a pas été le cas ! Rappelons aussi que LNOBPL a été classé *« en seconde priorité »*, c'est-à-dire avec un possible engagement *« entre 2030 et 2050 »*, ce qui laisse du temps pour déterminer les priorités…

• le rapport de **la Cour des comptes sur la grande vitesse ferroviaire** (daté d'octobre 2014) constate que c'est un modèle porté au-delà de sa pertinence. Il souligne particulièrement *« un processus de décision tendu vers la réalisation systématique de nouvelles lignes »*. Ce n'est pas le document de RFF pour le débat public LNOBPL qui contredira ce parti pris.
Les sages de la Cour des comptes recommandent en conclusion de *« concentrer en priorité les moyens financiers sur l'entretien du réseau par rapport aux projets de développement et améliorer le pilotage de la prestation d'entretien du réseau ferroviaire par le gestionnaire d'infrastructure »*. C'est également la position de Guillaume Pépy, président de la SNCF. C'est aussi une préoccupation des écologistes qui privilégient davantage l'optimisation de l'existant notamment pour réduire voire éviter les impacts environnementaux.
Pourquoi les projets LNOBPL n'ont-ils pas été réévalués en fonction de ces éléments ? Le Parlement et la Cour des comptes ne serviraient-ils à rien ? Cette pratique du fait accompli contribue à élargir le fossé entre les élus et les citoyens.

II. DES OBJECTIFS CONTESTABLES

LNOBPL repose sur cinq objectifs. Dont deux sont ici contestés :

• **Desservir le futur Aéroport du Grand Ouest.** La construction d'un aéroport à Notre Dame des Landes est une hypothèse de plus en plus fragile. À notre demande, la CNDP a d'ailleurs créé une mission d'expertise indépendante sur la liaison Nantes-Rennes pour analyser notamment de nouveaux tracés d'infrastructures et évaluer les aspects socio-économiques et les impacts environnementaux des solutions alternatives sans la desserte de l'aéroport.

• **Améliorer l'accessibilité de la pointe bretonne, Brest et Quimper à 3 heures de Paris**. Cet objectif chiffré est simplement un symbole, coûteux et peu réaliste. Nous renvoyons le lecteur intéressé par ce point aux arguments développés dans le cahier d'acteur de nos collègues bretons d'Europe Écologie Les Verts et aux déclarations de la SNCF sur le peu de réalisme économique d'une telle liaison.
Chacun peut l'imaginer : sans ces deux derniers objectifs, les projets LNOBPL seraient évidemment très différents de ceux présentés. Ils pourraient organiser un **réel maillage ferroviaire pour un aménagement équilibré du territoire et des régions Bretagne et Pays de la Loire ouvertes sur l'ensemble du pays métropolitain et pas seulement sur Paris et la région parisienne.**

III. DES SCÉNARIOS QUI NE FAVORISENT PAS LE DÉBAT PUBLIC

Trois scénarios sont présentés, mais une simple lecture du document du maître d'ouvrage montre qu'il n'y en a qu'un seul de véritablement élaboré et que les deux autres sont uniquement là pour faire croire à un choix…

LES ÉVALUATIONS SOCIO ÉCONOMIQUES SONT MAUVAISES.

RFF le reconnaît d'ailleurs sans problème en précisant qu'un seul est positif :

RÉSULTATS SOCIO-ÉCONOMIQUES	SCÉNARIO MAUVE	SCÉNARIO BLEU		SCÉNARIO VERT	
		Nord Vilaine	Sud Vilaine	Nord Vilaine	Sud Vilaine
TRI	2,3%	3,9%	3,3%	2,7%	2,4%
VAN	-2300 M€	+750 M€	-300 M€	-2000 M€	-3050 M€

NB : Le taux de rentabilité interne (TRI) est considéré comme intéressant pour la collectivité s'il est supérieur ou égal à 4 %, dégressif dans le temps à 3 %. Le bénéfice actualisé par la collectivité ou Valeur Annuelle Nette (VAN) est clairement négatif pour 4 des 5 « alternatives ».

Comment, avec ces chiffres, peut-on proposer ces scénarios dans un débat public ? D'autant que la Cour des comptes, dans le rapport pré-cité, a constaté que *« la rentabilité des projets est systématiquement inférieure aux prévisions »*…

IL N'Y A PAS DE SCÉNARIO SE CONTENTANT D'AMÉLIORER ET DE MODERNISER L'EXISTANT.

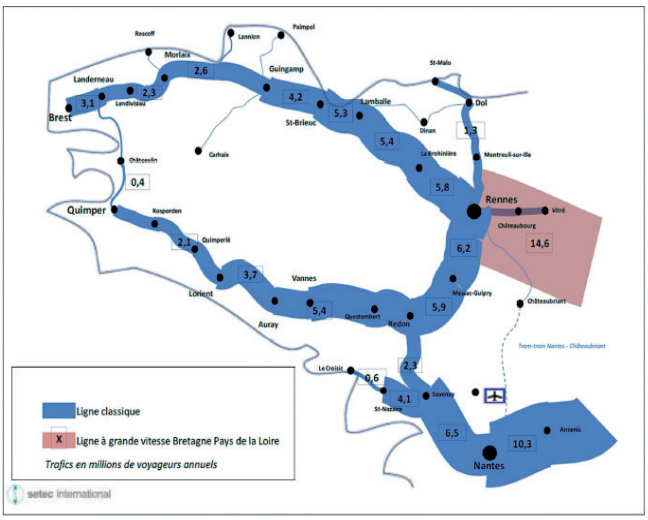
Le scénario mauve, qui devrait avoir ce rôle, comporte la création de 145 km de lignes nouvelles, soit à peine moins que le scénario bleu (165 à 185 km)… Impossible donc de connaître les résultats, en coûts et en temps de trajet, d'une amélioration/modernisation sur Rennes/Brest, Rennes/Quimper, ou Rennes/Nantes…

LES COMPARAISONS ENTRE LES DIFFÉRENTES PARTIES DES TROIS SCÉNARIOS SONT IMPOSSIBLES.

Pourtant, là aussi connaître le coût et les résultats obtenus par tel ou tel aménagement de section serait très utile pour le débat. Un chiffrage précis est sûrement difficile, mais déjà une estimation permettrait à chacun d'élaborer un nouveau scénario et non de se situer obligatoirement dans le cadre prévu. Un seul exemple : l'axe Rennes/Quimper et l'axe Rennes/Nantes peuvent être mutualisés entre Rennes et Redon. Pourtant, impossible de connaître le coût d'une amélioration/rénovation et/ou d'une liaison nouvelle sur cette seule section. Le scénario mauve est présenté chiffré avec d'autres travaux, entre Lorient et Quimper, et le scénario bleu, lui, prévoit uniquement une liaison directe entière entre Rennes et Nantes… En outre, aucun des scénarios ne prévoit des relations inter villes attendues depuis longtemps comme Saint-Nazaire-Rennes, ou Quimper-Brest…

IV. PARTIR DES BESOINS DES USAGERS :

Synthèse des trafics ferroviaires en situation de référence 2030 :



Cette carte de RFF montre l'évolution probable du trafic ferroviaire sans LNOBPL. Elle permet de mieux comprendre les besoins et d'essayer d'y répondre le mieux possible. Pour notre part, en Pays de la Loire, nous voulons souligner particulièrement **4 enjeux** :

LA LIAISON ENTRE NANTES ET RENNES

Les échanges sont nombreux entre ces deux métropoles attractives. Mais aujourd'hui, la route monopolise la quasi-totalité des déplacements (95 %), et le train n'attire que faiblement (5 %). Les causes de cette situation sont connues (une faible fréquence, un temps de trajet important, un tarif lié au nombre de km effectués).

À noter que l'amélioration de cette liaison permettra aussi l'augmentation de la part du trafic ferroviaire avec la pointe de la Bretagne, aujourd'hui trop faible malgré les distances (6 % sur Nantes/Vannes et 10 % sur Nantes/Brest). L'évolution du nœud ferroviaire de Redon est essentielle.

Mais la desserte ferroviaire de l'éventuel aéroport parasite le débat public, et nous demandons que le surcoût de chaque scénario pour cette desserte soit chiffré.

Les études complémentaires (sans la desserte de NDDL) devraient permettre de connaître les différentes possibilités d'amélioration :

- une nouvelle liaison complète (que nous ne souhaitons pas mais qui doit être mise au débat),
- une liaison par Châteaubriant,
- une liaison par Redon avec peut-être une section nouvelle entre Rennes et Redon…

Les hypothèses possibles sont nombreuses. Mais dans la plupart des cas, il semble acquis qu'un **temps de trajet autour d'une heure** – soit quinze minutes de moins que le meilleur temps actuel - **avec une augmentation du nombre d'AR soit possible avec des coûts plus limités.** L'objectif est donc réaliste, et nous y reviendrons précisément quand ces études seront publiées.

LIAISON OUEST/SUD (BORDEAUX,…)

Les projets LNOBPL s'articulent autour des échanges avec la région parisienne. Mais il y a d'autres villes dynamiques en France. Aujourd'hui, par exemple, la liaison ferroviaire Nantes/Bordeaux n'est pas attractive (plus de 4 heures) et, il en est de même pour tous les échanges entre l'Ouest et le Sud. C'est un manque pour l'attractivité de nos régions, et cela renforce la part de la route.

Si rien n'est fait, le trajet ferroviaire se fera demain par Tours ou Paris, au détriment des territoires qui pourraient être irrigués par cette liaison (Vendée, Charente-Maritime). C'est le contraire d'un maillage ferroviaire indispensable.

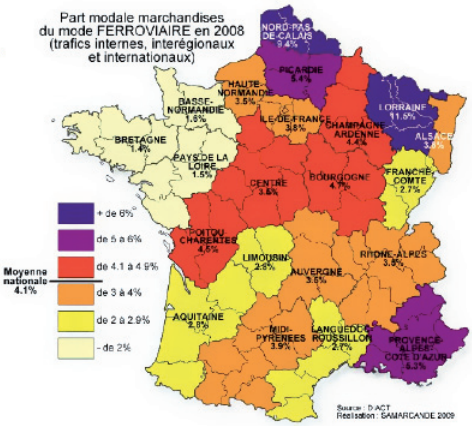
DESSERTE DE L'AÉROPORT ACTUEL DE NANTES ATLANTIQUE

Considérant l'aberration environnementale et financière que représente la construction d'un nouvel aéroport à NDDL, les écologistes ont toujours souhaité partir de l'existant pour l'optimiser. Ainsi, une fois réaménagé, Nantes Atlantique répondrait pleinement au besoin du territoire. Si le mode de transport à privilégier reste à étudier (TER, Tram-train, tramway…), il est indispensable que les voyageurs qui arrivent en gare de Nantes puissent rejoindre facilement l'aéroport en utilisant un mode de transport collectif qui réduirait la part de la voiture sur le site. C'est facilement réalisable puisqu'une voie, non utilisée, existe déjà.

À noter que le report modal possible pour ces voyageurs de Nantes Atlantique n'a pas été pris en compte dans les différents scénarios, alors que le document de RFF chiffre à un peu plus d'un million par an les voyageurs empruntant l'éventuel AGO !

LE FRET

Part modale marchandises du mode ferroviaire en 2008



Actuellement, la Bretagne et les Pays de la Loire sont les régions où la part modale du ferroviaire pour les transports marchandises est la plus faible ! Il n'est pas possible de continuer à traiter ce sujet en dilettante, il doit devenir une priorité assumée par les décideurs et trouver une véritable place dans les projets LNOBPL.

Il y a là un enjeu considérable pour le Grand Port Maritime Nantes Saint-Nazaire, avec une réhabilitation possible de la liaison Pontchâteau/Montoir à étudier.

Cette priorité permettrait aussi d'améliorer significativement la liaison voyageurs entre St Nazaire et Rennes, avec la création d'une desserte directe.

Un point important ne peut être développé dans ce cahier d'acteurs. Il concerne le matériel roulant. Le projet LNOBPL se concentre sur les infrastructures mais, avec nos collègues bretons, nous proposons un Train à Haut Niveau de Service, qui pourrait effectuer des dessertes inter villes (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 pendulaire, qui permet d'aller plus vite sans nouveaux travaux et qui est plus souple d'utilisation et moins onéreux que des rames TGV.

RÉSUMÉ

1/ Les projets LNOBPL n'ont pas été réévalués en fonction du rapport Mobilité 21 qui hiérarchise les projets d'infrastructures et du rapport de la Cour des comptes sur la grande vitesse ferroviaire. Les élus EELV condamnent les prises de position des collectivités locales qui ne tiennent pas compte des éléments apportés par le débat public.

2/ Deux des cinq objectifs de LNOBPL sont largement contestés par de nombreux citoyens :

- La desserte obligatoire de l' Aéroport du Grand Ouest alors que sa construction est aujourd'hui très hypothétique…
- L'amélioration de l'accessibilité de la pointe bretonne, Brest et Quimper à 3 heures de Paris. Plutôt que le symbole du chiffre rond, mieux vaut la qualité de l'offre de service

3/ Pour les élu-e-s EELV en Pays de la Loire, les scénarios ne favorisent pas le débat public

- Les évaluations socio économiques sont mauvaises
- Il n'y a pas de scénario se contentant d'améliorer et de moderniser l'existant
- Les comparaisons entre les différentes parties des trois scénarios sont difficiles voire impossibles

4/ Pour les élu-e-s EELV en Pays de la Loire, il aurait fallu partir des besoins des usagers notamment :

- Une liaison plus rapide et plus fréquente entre Nantes et Rennes
- L'amélioration des liaisons Ouest / Sud (Bordeaux, …)
- La desserte de l'aéroport actuel de Nantes Atlantique
- Le développement du fret, avec l'amélioration de la desserte de St Nazaire.

Réalisation : Magenta conseil - Impression IROPA - imprimé avec des encres Bio dans le respect de l'environnement / PEFC / FSC / Imprim'vert - Ne pas jeter sur la voie publique.