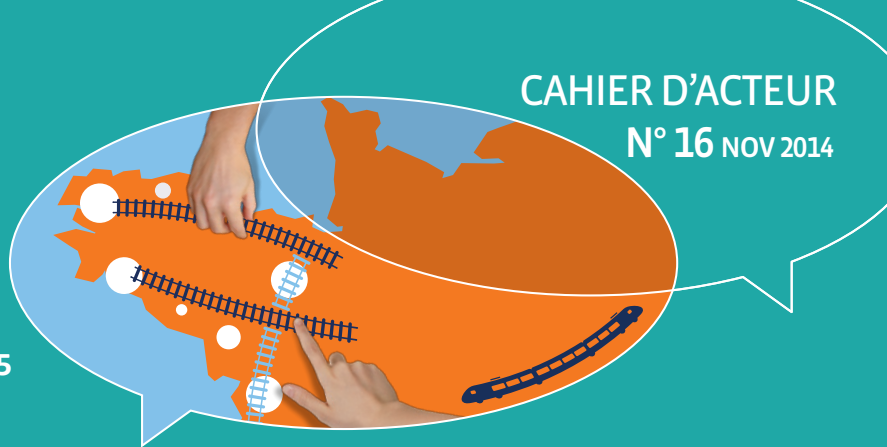


DÉBAT PUBLIC PROJET LNOBPL

DU 04 SEPTEMBRE 2014 AU 03 JANVIER 2015

CAHIER D'ACTEUR
N° 16 NOV 2014



ÉDITO

Le Mouvement Européen-France (ME-F) est une association qui regroupe, au-delà de leur appartenance politique, les hommes, les femmes et les associations qui souhaitent s'engager en faveur de la construction européenne dans une perspective fédérale. Sa vocation est de « développer dans le peuple français la prise de conscience de l'Europe et de la communauté de destin des peuples qui la composent ».

Le Mouvement Européen-France est par ailleurs agréé « association éducative complémentaire de l'enseignement public » par le Ministère de l'Éducation nationale.

Un rayonnement local et international

Le ME-F est la branche française du Mouvement Européen International, présent non seulement au sein des 28 États membres de l'Union européenne, mais aussi dans les autres pays européens. De plus, le ME-F est l'unique association présente sur l'ensemble du territoire français, à travers plus de 40 sections locales, dont le MEF17, qui agissent comme autant de relais de l'action du ME-F.

Une association de réflexion et de convivialité

Le ME-F cherche à faire progresser le débat pour des institutions européennes plus efficaces et pour une Union européenne plus proche des citoyens. Il organise régulièrement à Paris et en région des colloques, des conférences, des séminaires, etc. Il est un lieu permanent d'échange et de rencontre pour les militants européens. Dans ce but, le ME-F a également adopté en 2010 le rapport « L'Europe que nous voulons » qui s'interroge, de manière globale, sur l'orientation future à donner à la construction européenne.

Jacqueline DENEUVE

Déléguée transports MEF17

MEF17@orange.fr



**Mouvement
Européen**
Charente-Maritime

Les sujets transports ne mobilisent pas les foules, sauf les opposants, c'est pourquoi le MEF17 soutient LNOBPL considérant qu'il s'agit d'un enjeu de la construction européenne en étant destiné à favoriser le rapprochement entre citoyens européens et l'occasion trop rare de débattre de la mobilité de demain.

I. LNOBPL POUR RÉDUIRE LA FACTURE ÉNERGÉTIQUE

La France a toujours eu une position ambiguë en ce qui concerne le rôle des transports dans la transition énergétique continuant à vouloir des autoroutes au lieu de concentrer tous les moyens sur le ferroviaire et de permettre à ce mode d'être la colonne vertébrale du système de transport au service d'une mobilité durable. Elle accuse un retard important par rapport à ses voisins et notamment l'Espagne qui a su allier des services longue distance, interrégionaux et régionaux sur les lignes nouvelles qui servent ainsi l'intérêt général en étant au service de tous.

Et pourtant, 2007 le Grenelle de l'environnement avait préconisé la construction de lignes nouvelles. La tendance était au report modal. Un Schéma National des Infrastructures de Transport (SNIT) avait été élaboré.

En 2013, prétextant la crise, la Commission Mobilité 21 diffère la plupart des lignes nouvelles au-delà de 2030 reportant du même coup la contribution des transports à la transition énergétique.

Le récent rapport de la Cour des comptes accentue le coup de frein précédent en condamnant tout développement de lignes nouvelles, soustrayant le secteur transport de la transition énergétique. Haro sur les lignes nouvelles au profit des lignes classiques, or, ce n'est pas leur opposition qui fait un réseau mais leur articulation. La Cour des comptes omet dans la balance de la rentabilité les économies d'énergie réalisées qui réduiraient d'autant la facture énergétique. Il y a là une grande réserve d'économies si le pays se dirige enfin dans la bonne direction de la transition énergétique et cesse de suivre une politique en zigzag.

Un projet territorial est indispensable pour donner du sens à toute nouvelle infrastructure et à LNOBPL notamment en saisissant l'opportunité d'une meilleure répartition sur le territoire de la nouvelle population bretonne attendue d'ici 2040.

II. URGENCE À RÉDUIRE LA DÉPENDANCE ÉNERGÉTIQUE DE L'EUROPE

Avec la crise en Ukraine et les troubles au Moyen-Orient, il est devenu très clair à quel point il est urgent et vital de réduire la dépendance énergétique de l'Europe et cela passe par le secteur des transports, premier poste de consommation d'énergie en Europe (33 %), devant les secteurs résidentiels (27 %), de l'industrie (24 %), tertiaire (13 %) et de l'agriculture (2 %).

Les 28 chefs d'États et de gouvernement se sont entendus le 24 octobre 2014 sur deux objectifs : porter la part des énergies renouvelables à 27 % de la consommation et faire 27 % d'économies d'énergie par rapport à 1990. Ils se sont également engagés à réduire d'au moins 40 % les émissions de gaz à effet de serre de l'UE d'ici 2030 par rapport au niveau de 1990, un objectif ambitieux pour mettre l'Europe en position de leader mondial.

Cet ambitieux programme nécessite de redimensionner le réseau ferroviaire au besoin par de nouvelles lignes afin d'offrir un temps de parcours global compétitif par rapport à la voiture. La France a tout à gagner d'une telle politique.

III. C'EST POURQUOI, LE MEF17 SOUTIEN LE PROJET LNOBPL POUR :

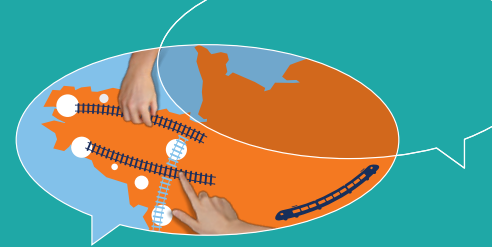
- **Améliorer les relations ferroviaires entre la Charente-Maritime et la Bretagne**, dont la médiocrité aujourd'hui disqualifie le rail, une manière de dynamiser la façade atlantique en la structurant avec un moyen de transport permettant une mobilité propre et durable.

La modernisation de la ligne Nantes-La Rochelle-Bordeaux est la suite logique pour une continuité nord-sud.

- **Mailler le territoire européen** (cf. carte des corridors européens). LNOBPL est une section de la Via Atlantica, le projet ferroviaire soutenu par l'association ALTRO et ses 35 collectivités adhérentes, pour structurer le continent européen d'est en ouest. Le MEF 17 soutient tout projet ferroviaire qui vise à mailler le territoire européen pour en rapprocher les citoyens afin de tendre vers une citoyenneté européenne sans renier son identité française.

- **Tenir les objectifs du Livre Blanc des transports de l'Union européenne à savoir :**

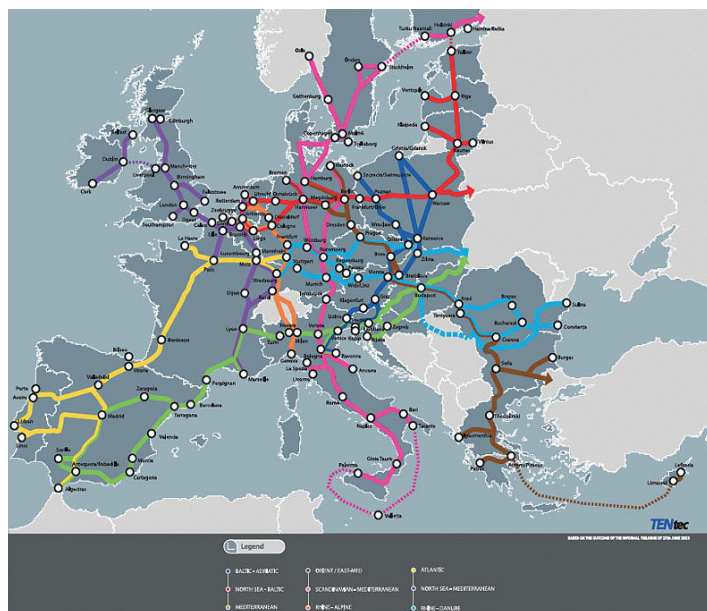
- Faire passer 30 % du fret routier sur des distances supérieures à 300 km vers d'autres modes de transport tels que le chemin de fer ou la navigation d'ici à 2030, et plus de 50 % d'ici à 2050.
- Pour 2050, achever un réseau à grande vitesse européen. Tripler la longueur du réseau ferroviaire à grande vitesse d'ici à 2030 et maintenir un réseau ferroviaire dense dans tous les États membres (*d'où une attention particulière à apporter au Centre Bretagne et au Pays de Fougères*). Pour 2050, la majeure partie du transport de passagers à moyenne distance devra s'effectuer par train.
- Mettre en place un réseau de base RTE-T multimodal totalement fonctionnel et d'envergure européenne pour 2030 avec un réseau de haute qualité et de grande capacité pour 2050.



- Pour 2050, connecter tous les aéroports du réseau de base au réseau ferroviaire, de préférence à grande vitesse ; veiller à ce que tous les ports maritimes de base soient reliés de manière suffisante au système de transport ferroviaire de fret et, selon les possibilités, au système de navigation intérieur.

• **Inviter l'État français à avoir une vision européenne des grandes infrastructures de transport ferroviaire** : aujourd'hui, un projet pour être validé au niveau européen doit être porté par l'État concerné. Or, trop souvent les États ont une vision exclusivement nationale. Le MEF17 souhaite un véritable aménagement du territoire européen avec une politique européenne des infrastructures en découlant afin que, par exemple, le Lyon-Turin ne soit pas un cul-de-sac mais soit doté de sa prolongation naturelle vers la façade atlantique et connecté ainsi à LNOBPL.

CORRIDORS DES TRANSPORTS EUROPÉENS.
COMMISSION EUROPÉENNE.

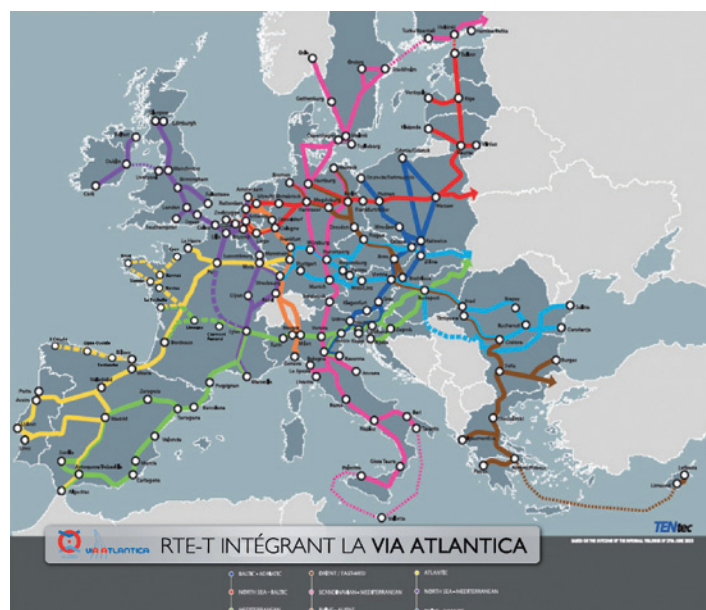


La Cour des comptes remet en question les orientations européennes en matière de construction de lignes nouvelles, or celles-ci doivent pouvoir **accueillir des services interrégionaux quand la densité des circulations le permet et être au service d'un projet territorial pour renforcer leur utilité auprès de**

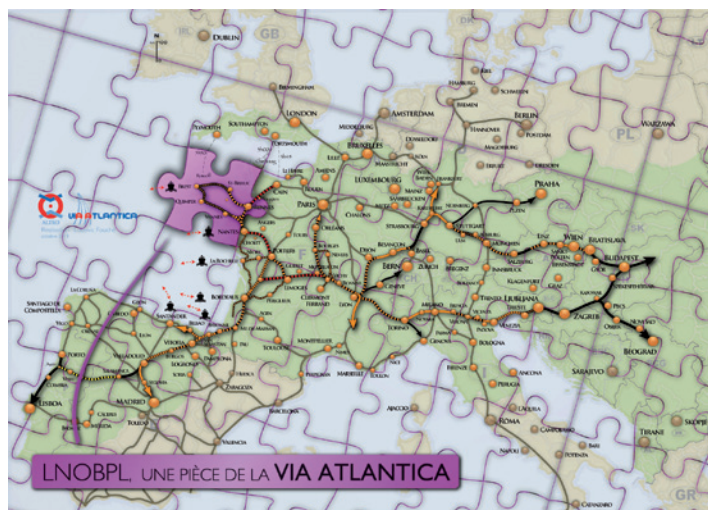
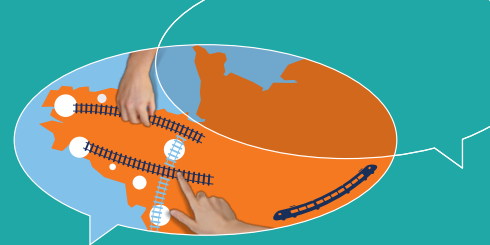
la collectivité : ainsi, le projet Poitiers-Limoges est dénoncé, mais, la technostructure n'a jamais voulu prendre en compte son intégration dans la Via Atlantica. Pas plus qu'elle n'a voulu prendre en compte l'utilisation de la ligne nouvelle pour des services TRIA (Trains Rapides Inter Agglomérations) sur Limoges-Poitiers-Niort-La Rochelle et Limoges-Poitiers-Nantes/Rennes en correspondance avec les services portés par LNOBPL, avec un matériel adapté comme vont le faire les régions Bretagne et Pays de Loire sur la relation Rennes-Laval-Angers qui utilisera en partie la LGV Bretagne Pays de la Loire pour des relations interrégionales.

LNOBPL ne doit négliger aucune partie du territoire breton afin de conjurer toute fracture territoriale. Ce projet ne peut, en effet, justifier son coût que s'il est évolutif. Attention à l'illusion des économies immédiates sur un scénario : les économies d'aujourd'hui peuvent être les dépenses et les déficits de demain !

Le MEF17 est au côté des collectivités les plus dynamiques du territoire LNOBPL qui se battent pour un intérêt général européen en soutenant la Via Atlantica : Brest Métropole Océane, Fougères Communauté, Nantes Métropole, Pontivy Communauté pour un Centre Bretagne qui doit entrer dans la modernité des déplacements, Pays de Redon, Rennes Métropole, Communauté d'Agglomération du Pays de Vannes, le département d'Ille et Vilaine et le Pays de Fougères.



DÉBAT PUBLIC PROJET LNOBPL



CONCLUSION : le MEF17, conscient que les décisions d'aujourd'hui vont figer le territoire pour les 100 prochaines années, et que, dans l'espace européen, l'accessibilité et le rayonnement sont des critères déterminants pour les collectivités, soutient le projet LNOBPL à travers un scénario original qui se veut ouvert et évolutif au service du bien commun européen soit :

- le scénario bleu pour Rennes-Nantes et Rennes-Quimper,
- le scénario vert pour Rennes-St Briec qui, en frôlant le Centre Bretagne, laisse la possibilité de greffer un embranchement pour desservir la gare de la communauté d'agglomération émergente du Centre Bretagne Pontivy-Loudéac (100 000 habitants), celle-ci étant dès lors à 30/35 minutes de Rennes par navettes rapides puis à 2 h 15 de Paris avec correspondance dans la capitale bretonne. Cela passe par la réouverture aux voyageurs de la section Pontivy-Loudéac de la ligne Auray-St Briec en rectifiant le tracé pour desservir en mode tramway cette gare (St-Gonnerly?) de correspondance pour l'hôpital et les centres-villes. C'est l'ambition du projet territorial qui rendra possible le retour de l'intégration du Centre Bretagne au réseau ferroviaire. Le coût est équivalent à un scénario bleu Rennes-Lamballe plus le shunt de Lamballe pour quasiment le même temps. Des TGV continueraient à desservir Lamballe via la ligne classique.

Scénario évolutif car, à plus long terme, cette première avancée

en Centre Bretagne pourrait être prolongée vers Châteaulin afin de desservir Brest et Quimper qui serait à un peu plus d'une heure de Rennes et à un peu plus de 2 h 30 de Paris, ce schéma réglant aussi la liaison Brest-Quimper rendue performante et ne faisant plus de ces deux villes des culs-de-sac mais des gares positionnées sur ce périphérique ferroviaire breton ainsi créé. L'évolution démographique favorable de la Bretagne permet une telle ambition sans qu'elle se fasse au détriment des littoraux nord et sud.

Possible si les décideurs obtiennent un consensus avec les citoyens sur le rôle assigné au rail dans la mobilité bretonne de demain. Un rôle de premier plan, un rôle structurant autour duquel s'organise la mobilité tout en lui donnant les moyens de le remplir.

Via Atlantica fédère les énergies européennes et est une des lignes du métro européen sur laquelle se positionnent les stations bretonnes.

