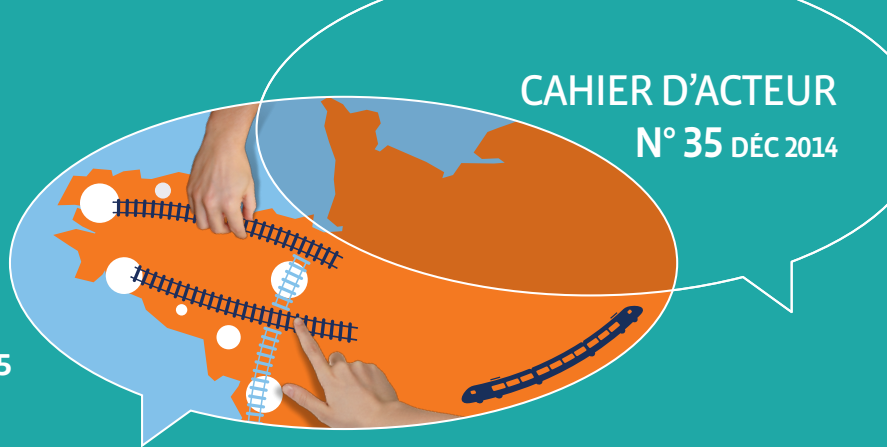


DÉBAT PUBLIC PROJET LNOBPL

DU 04 SEPTEMBRE 2014 AU 03 JANVIER 2015

CAHIER D'ACTEUR
N° 35 DÉC 2014



ÉDITO

De par son identité géographique, péninsule tournée vers l'océan, la Bretagne doit concevoir avec une attention particulière la mobilité de ses citoyens, la circulation des biens et des idées, ce qui se conçoit tant d'un point de vue intérieur qu'en termes d'échanges avec le reste du monde.

Tout démocrate se réjouit d'un débat public sur un moyen de transport structurant que chacun d'entre nous empruntera un jour en se souvenant d'avoir participé à sa discussion, sa conception et sa réalisation. Mais tout démocrate sera aussi frustré de ne pas participer à ce débat dès les premières phases du projet, seulement après que les études préliminaires aient été menées quelques années avant le débat public. L'avis des citoyens n'est sollicité que sur trois scénarios qui répondent de façon très restrictive aux enjeux de l'avenir en Bretagne et aux aspirations diverses des citoyens.

Si le Plan routier breton et même aussi la ligne à grande vitesse Bretagne-Pays-de-la-Loire peuvent apparaître comme des références de concertations plus ou moins démocratiques, le cas de l'aéroport de Notre-Dame-des-Landes met aussi en évidence que le débat public ne peut se conclure sans permettre l'expression de toutes les aspirations et dans un dialogue qui permettra la construction d'un consensus. Les élus et l'administration ne peuvent se dispenser d'une concertation approfondie avec les citoyens dès le début et jusqu'à la fin des études, ce à quoi ne satisfait pas le projet LNOBPL.

La question du transport ferroviaire se pose dans le cadre global des transports en Bretagne, des priorités à accorder aux différents modes de transports et leur complémentarité, sans oublier la couverture du territoire par le Très haut débit numérique.

Dans le contexte budgétaire actuel, il est pour le moins douteux que l'État aille investir avant longtemps des capitaux publics importants : nous avons largement le temps de reprendre globalement et dès le début la question de l'avenir ferroviaire de la Bretagne, en conciliant une ambition résolue et de l'imagination en ingénierie financière.

Yves MERVIN

Président du Cercle Pierre Landais



Cercle
Pierre
Landais

Créé en 2008, le Cercle Pierre Landais s'est donné pour objectif de contribuer à la définition des institutions et des politiques publiques nécessaires au plein développement politique, social et économique de la Bretagne.

Dans le contexte d'une crise économique sans précédent, qui s'accompagne d'une crise de civilisation, le Cercle Pierre Landais aborde ces questions en termes de refondation, en réexaminant les aspects historiques, en analysant les aspirations des citoyens, en s'inspirant d'exemples extérieurs, en particulier dans l'Union européenne, en proposant ou en adaptant des projets au contexte breton, en examinant leurs conséquences financières, sociales, environnementales, juridiques et administratives.

Depuis 2013, le Cercle Pierre Landais réfléchit aux stratégies de transition selon les principes d'une démocratie directe.

Mail : presidence@bretagne-gouv.eu

Site internet : www.bretagne-gouv.eu
et <http://transports.bretagne-gouv.eu>

DÉBAT PUBLIC

PROJET LNOBPL

L'actualité du développement ferroviaire en Bretagne est marquée par la mise en service prochaine en 2017 de la ligne à grande vitesse « Bretagne – Pays-de-la-Loire » qui va réduire les temps de trajet Bretagne-Paris et Paris-Bretagne d'une demi-heure. Ce développement étant considéré comme acquis, les nouvelles étapes sont à envisager dans le cadre d'une politique globale des transports en Bretagne, pas seulement ferroviaire.

Numérique

Les infrastructures numériques permettent d'éviter le déplacement physique des personnes et l'instantanéité des échanges commerciaux ou culturels immatériels. Le déploiement d'une infrastructure de réseau numérique internet très haut débit couvrant l'ensemble du territoire, avec des débits moyens de 20 mégabits par seconde, ainsi que la résorption des zones blanches de la téléphonie mobile, sont, comparativement aux moyens de transport, des objectifs prioritaires et leur mise en place ne doit pas attendre 2030.

Route et fer

Le Plan routier breton et son réseau de voie express peut-être considéré comme abouti. Sa transformation en autoroute n'apparaît pas opportune et sa gratuité doit être maintenue, sans écotaxe ou équivalent. Les connexions rail-route sont à prendre en compte au plus tôt dans les études pour les plates-formes logistiques et les centres de production collectifs ou privés, par des bretelles d'accès au réseau ferré.

Mer et fer

Après Brittany ferries qui a montré la voie, et malgré quelques difficultés actuelles, le transport maritime, conserve un potentiel de développement important dans le long terme : la connexion des ports au réseau ferré breton est à considérer pour le cabotage et les terminaux de lignes maritimes, actuelles et futures, dans l'Arc atlantique. Ce qui concerne Brest, Roscoff, Saint-Malo, Nantes-Saint-Nazaire et Lorient. Il faut garder à l'esprit qu'un port breton en eaux profondes, par exemple Roscoff, pourra devenir un point d'éclatement de trafic et un point de connexion pour les lignes mondiales passant à proximité de la Bretagne.

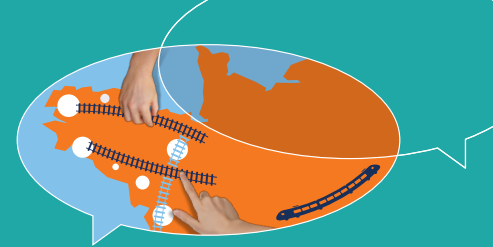


Points de connexion portuaires en Bretagne dans l'ouest européen.

Air et fer

La mise en service de la LGV Bretagne – Pays-de-la-Loire en 2017 et le contournement sud de l'agglomération parisienne vers 2025 vont rapprocher les aéroports parisiens d'une demi-heure de la Bretagne et surtout, l'aéroport d'Orly sera en accès direct depuis la Bretagne, ce qui est déjà le cas pour Roissy. Ces développements sont susceptibles de favoriser un préacheminement du rail depuis la Bretagne vers Paris, au détriment des aéroports bretons dont certains seront directement menacés de fermeture.

Étonnamment, l'impact de ces développements ferroviaires n'a pas été pris en compte dans les études d'utilité publique pour l'aéroport de Notre-Dame-des Landes, de sorte que ce rapprochement des aéroports parisiens de la Bretagne et l'excentration de l'aéroport nantais de son agglomération pourraient conduire à des niveaux de trafic bien éloignés des prévisions. Quoique cette question s'écarte du sujet des développements ferroviaires, il faudrait statuer clairement sur le sort de l'aéroport de Nantes-Atlantique après la mise en service de Notre-Dame-des-Landes : sera-t-il maintenu ou fermé, et dans ce cas, quel sera l'impact sur l'industrie nantaise, en particulier, la construction aéronautique ?



Bien que déclaré d'utilité publique, la construction de l'aéroport de Notre-Dame-des-Landes reste soumise à l'aboutissement d'études d'impact environnemental dans la mesure où les travaux ne s'engageront « qu'une fois les recours contre le projet jugés » (selon les derniers propos du Premier ministre Manuel Valls). La décision finale ne sera pas acquise pour la fin du débat public LNOBPL. Il est donc nécessaire de considérer, pour des développements ferroviaires futurs en Bretagne, non seulement l'hypothèse d'une connexion avec Notre-Dame-des-Landes, mais aussi avec Nantes-Atlantique. Cette liaison peut consister en un prolongement TRAM-train du réseau ferré depuis le centre-ville de Nantes à Nantes-Atlantique, et représenter un prolongement d'un trajet Rennes-Nantes vers Nantes-Atlantique.

Au-delà de ces connexions il est aussi fortement souhaitable de prendre en compte dans les études, la connexion rail de l'aéroport de Rennes pour au moins deux raisons :

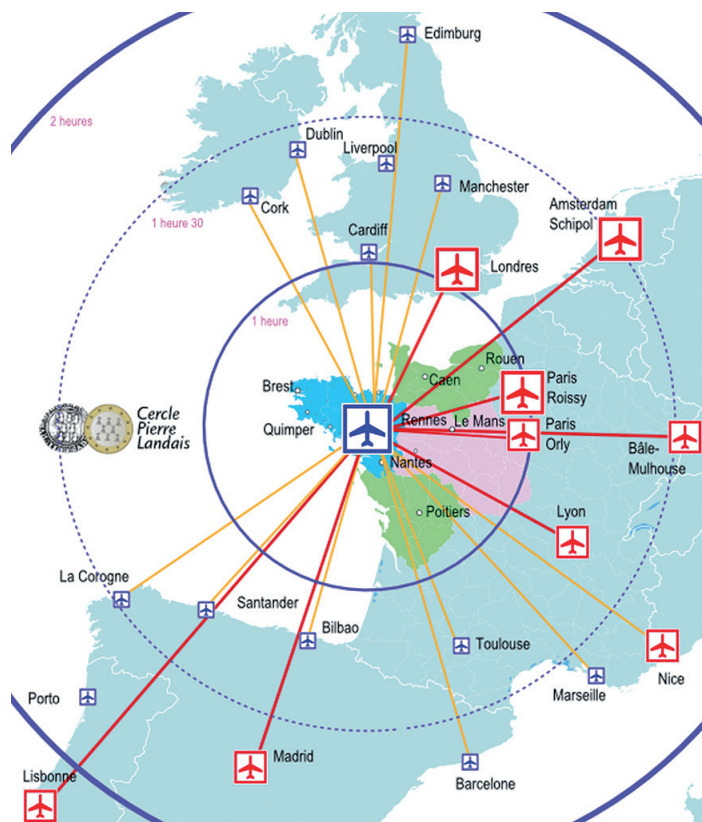
- L'aéroport de Rennes présente un trafic fret plus important que celui de Nantes et c'est, du fait de la LGV Bretagne - Pays-de-la-Loire, le point de connexion naturel du réseau de messagerie Eurocarex pour la Bretagne.
- Quand bien même les aéroports parisiens pourront avoir tendance à capter le trafic aérien breton, la position géographique de la Bretagne, du fait d'une excentration généralement perçue comme défavorable, présente l'avantage paradoxal d'une position favorable pour un hub desservant l'espace ouest de l'Union européenne. Dans cette perspective, le « centralisme » ferroviaire rennais est, dans ce cas, un atout qui rend pertinente la connexion ferroviaire de l'aéroport de Saint-Jacques-de-la-Lande.

Adapter le réseau ferré breton

L'adaptation du réseau ferré breton aux enjeux et aux ambitions bretonnes doit répondre à plusieurs objectifs parfois contradictoires :

- Le développement des transports ne peut se résumer à une logique de connexion de la Bretagne avec l'extérieur, mais aussi à une logique de transports intérieurs permettant le développement endogène de la Bretagne : une liaison sud Brest-Nantes représente un enjeu d'aménagement et de cohésion du territoire breton fondamental,
- Pour les liaisons extérieures de la Bretagne, et en tenant

compte de la saturation possible de la région parisienne, la liaison Nantes-Lyon, et au-delà vers la Méditerranée, pourra être assurée par la Via Atlantica, promue par Altro, selon un axe transversal aux projets de corridors ferroviaires européens nord-sud qui délaissent la Bretagne.

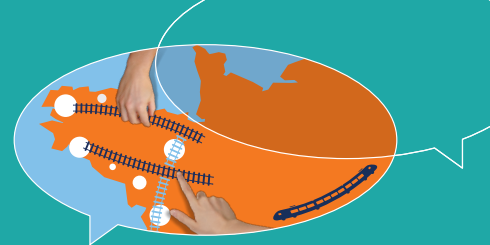


Concept d'un hub aérien « ouest-européen » en Bretagne.

- le réseau ferré doit couvrir le territoire par un maillage reliant un réseau de villes moyennes et non seulement relier des « métropoles » (Brest, Rennes et Nantes) par des liaisons à grande vitesse : si une priorité est à définir, en tenant compte du rapport de la Cour des comptes : « La grande vitesse ferroviaire, un modèle porté au-delà de sa pertinence », c'est bien la connectivité (couverture du territoire et fréquence des dessertes) qui est à privilégier.

La mise en place d'un réseau de transports adapté aux enjeux et aux ambitions bretons représente un montant d'environ 40 milliards d'euros aux conditions économiques de 2014, dont la plus grande partie est à consacrer au réseau ferré. D'autres investissements structurants, d'un montant global lui aussi élevé, sont à mener dans le domaine de l'énergie.

DÉBAT PUBLIC PROJET LNOBPL



Avec un PIB de 130 milliards d'euros, en se donnant trois à quatre décennies, La Bretagne a les moyens de les mener à bien. Encore faut-il développer un projet qui rassemblera tous les acteurs sans en exclure aucun.

Le développement économique peut aussi se concilier avec le souci de l'environnement et du patrimoine paysager

et urbain. Il ne paraît plus acceptable de préempter de nouveaux terrains et d'artificialiser de nouveaux paysages dans notre péninsule : toute mise en place de lignes nouvelles doit reprendre des espaces déjà utilisés, comme les voies express, ou restituer l'équivalent en reconstruisant les paysages et les quartiers.

Réorientation du projet LNOBPL

Eu égard à l'exposé ci-avant des grands facteurs du développement du transport, le projet LNOBPL laisse perplexe. Il semble répondre à deux buts :

- Améliorer la liaison Nantes-Rennes, ce qui est bien un enjeu mais peut se considérer selon trois voies passant par Redon, Chateaubriant et selon un trajet direct passant par Nozay.

- Prolonger la LGV Bretagne - Pays-de-la-Loire au-delà de Rennes, ce qui paraît incongru.

Le projet LNOBPL néglige surtout le Centre Bretagne et le Pays de Fougères qui seraient alors menacés de déclin économique.

Le projet doit être lancé avec une vision globale et une idée de ce que seront les étapes suivantes. Le projet LNOBPL ne répondant pas aux enjeux doit être remis à plat globalement.



Concept de réseau ferré breton maillé et interconnecté avec les ports et les aéroports