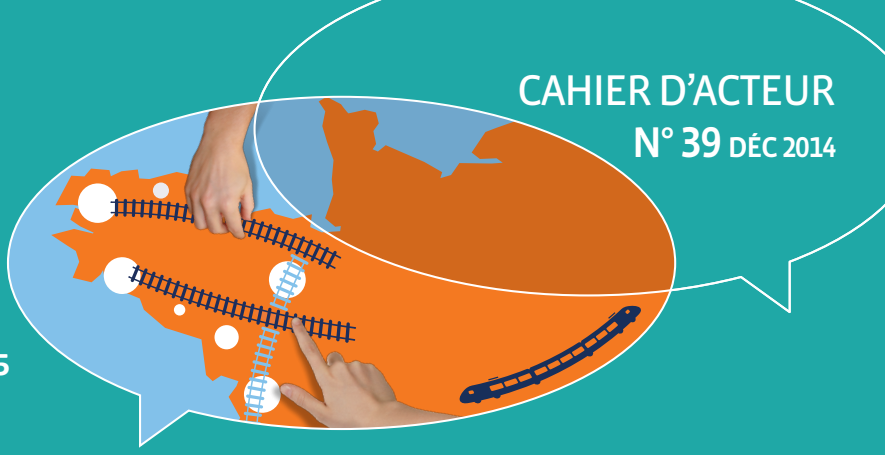
DÉBAT PUBLIC
PROJET LNOBPL

DU 04 SEPTEMBRE 2014 AU 03 JANVIER 2015



CAHIER D'ACTEUR
N° 39 DÉC 2014

ÉDITO

En 1990, le TGV arrivait à Lorient, ramenant la ville à environ 3h45 de Paris.
Avec la construction de la Ligne à Grande Vitesse Le Mans - Rennes, en service en 2017, c'est près d'une heure de temps de parcours qui sera encore gagnée.
A Lorient, cette étape sera marquée par la mise en service d'une nouvelle gare à la hauteur des ambitions du Pays de Lorient. Tournée vers la ville, fonctionnelle et élégante, elle répondra aux besoins des quelques 3 millions de voyageurs qui y sont attendus annuellement en 2030.
Les 2/3 de ces voyageurs, usagers du TER, ne seront pas oubliés puisque la réalisation d'un nouveau quai dédié au transport régional accompagnera les aménagements de la gare au Sud. Le passage du Triskell, Bus à Haut Niveau de Service, au pied du bâtiment offrira des correspondances quasi quai à quai aux usagers des transports urbains qui constituent aujourd'hui le tiers des personnes se rendant à la gare. La réalisation d'une nouvelle gare routière complétera le dispositif intermodal entre les transports collectifs.
Les modes actifs bénéficieront d'un traitement privilégié, tandis que la voiture trouvera sa place dans des programmes mixtes de la ZAC voisine créée sur les emprises ferroviaires libérées par la SERNAM.
Une nouvelle gare, c'est une nouvelle entrée du territoire, la gare de Lorient a l'ambition de porter l'image de la Bretagne Sud auprès de voyageurs du TGV.
Lorient Agglomération s'est fortement engagée pour accueillir les voyageurs transitant par le rail et faciliter leurs déplacements sur son territoire. Elle attend dorénavant que les services ferroviaires permettent de la relier plus efficacement aux autres pôles régionaux et inter-régionaux via un maillage du territoire, et que le fret ferroviaire soit considéré comme un facteur de son développement.

Norbert METAIRIE
Président de Lorient Agglomération

LORIENT AGGLOMÉRATION

I. PRIVILÉGIER L'OFFRE DE SERVICE ET LE MAILLAGE ENTRE LES VILLES BRETONNES ET LIGÉRIENNES.

Située à quasi égale distance des préfectures des Côtes d'Armor, d'Ille et Vilaine et de Loire Atlantique, ainsi que de Brest, l'agglomération lorientaise jouit d'une localisation favorable aux échanges avec ces voisines bretonnes et ligériennes. Les aménagements routiers réalisés au cours des dernières décennies permettent de joindre chacune de ces villes en des temps compris entre 1 h 40 pour Brest et Saint-Brieuc, 1 h 50 pour Rennes et 2 h 10 pour Nantes. Cette proximité et la facilité offerte par la route sont très incitatives à l'usage de la voiture particulière au détriment des transports collectifs, notamment ferroviaires.

Gare SNCF de Lorient : modélisation, façade Sud-Est de nuit.

Dans le dossier du maître d'ouvrage, le constat d'un déficit d'attractivité du fer au regard de la qualité des aménagements routiers, est ainsi très développé pour la liaison Rennes - Nantes, et justifie aux yeux des auteurs, une action majeure allant, pour certains scénarios, jusqu'à proposer la création d'une voie nouvelle sur ce tronçon. Alors que le même constat peut être fait sur les liaisons Bretagne Sud – Nantes, et sur les liaisons Nord-Sud, que ce soit entre Quimper et Brest ou entre Lorient et Saint Brieuc, ces tronçons ne sont pas identifiés comme prioritaires. La voie ferrée desservant Lorient conserve son nom historique de « ligne de Savenay à Landerneau ». Force est de constater qu'il est aujourd'hui plus difficile de rejoindre Savenay, et donc Nantes, ou Landerneau, et donc Brest que Rennes, même via la vallée de la Vilaine.

II. AMÉLIORER LES RELATIONS VERS NANTES ET LE SUD-OUEST, EN CONFORTANT REDON COMME PÔLE D'ÉCHANGES

Si quelques trajets directs permettent d'accéder à Nantes en un temps équivalent à celui qu'autorise l'automobile, les autres trajets, aux heures où ils existent, sont contraints par un changement à Redon qui, dès lors qu'il n'est pas optimisé, rallonge le temps de parcours de plus de 25 %. Le déficit d'offre entre la Bretagne Sud et Nantes se traduit par un usage sensiblement supérieur de la voiture, lisible sur la carte présentée page 29 du dossier du maître d'ouvrage, où il apparaît que l'axe Quimper –Nantes est aussi chargé que l'axe Rennes – Nantes, ce qui s'explique aisément du fait de la démographie importante de la Bretagne Sud.

L'amélioration de cette liaison passe par la mise en valeur du pôle de Redon, véritable cheville des dessertes entre Bretagne Sud, Rennes et Nantes. Ce constat impose que, quel que soit le scénario retenu, la liaison Rennes – Nantes desserve le pôle de Redon. En ce sens le scénario vert qui dissocie totalement les dessertes internes à la Bretagne et les dessertes à destination de Nantes, apparaît comme particulièrement contre-productif à l'usage du train, tant dans les relations de proximité entre villes que dans celles à destination du Sud-Ouest et de l'Europe du Sud.

III. AMÉLIORER LES DESSERTES VERS BREST ET SAINT-BRIEUC ET FAVORISER LA SYNERGIE NORD-SUD À L'OUEST DE LA BRETAGNE

Les temps de parcours en train pour rejoindre Brest sont en moyenne de 2 h 20, soit supérieurs de 40 % au temps nécessaire en voiture, pour un maximum de 6 allers retours quotidiens. Alors que Brest a vocation à la métropolisation, ses relations avec la Bretagne Sud, dont la démographie est et restera très dynamique, sont systématiquement sous-estimées dans le document du maître d'ouvrage. Les liaisons entre Brest et Quimper ne relèvent même pas du périmètre de l'étude, scindant ainsi l'Ouest breton en deux secteurs, chacun articulé autour d'un axe linéaire unique, potentiellement concurrentiels, alors que leur développement harmonieux passe par une synergie entre tous les territoires bretons, interconnectés.

L'abandon des dessertes ferroviaires entre Lorient - Vannes, Pontivy, Loudéac et Saint Brieuc a eu de nombreuses conséquences sur les relations entre les territoires maritimes de l'Atlantique et de la Manche :

- mise en place d'une desserte routière régionale qui peine à offrir des temps de parcours attractifs,
- isolement accru des secteurs du centre Bretagne,
- abandon du fret ferroviaire lié à l'activité portuaire.

Il importe de considérer le renforcement d'une liaison structurante en transport collectif entre le Morbihan et les Côtes d'Armor, comme prioritaire pour l'Ouest et le centre Bretagne. Cette liaison peut s'appuyer efficacement sur un service routier optimisé. Pour autant le retour au mode ferré apparaît comme une solution qui pourrait s'imposer à terme et dont il convient d'ores et déjà de préserver l'outil. La fermeture progressive des lignes ferroviaire au cours de la seconde moitié du XX^{e} siècle, n'est pas sans rappeler celle des lignes de tramways, qui ont connu un nouvel essor dès les années 80, et qui aujourd'hui apparaissent souvent comme le mode de transport moderne ; il y a fort à parier qu'il en sera de même demain pour le ferroviaire de proximité grâce à de nouveaux matériels adaptés.

Vue du port de commerce.

IV. DES NOUVELLES PROSPECTIVES POUR LE FRET FERROVIAIRE

Les pages 37 à 42 du dossier du maître d'ouvrage sont consacrées au fret ferroviaire. Sur ces six pages, deux (pages 39 et 40) décrivent toutes les « contraintes qui affaiblissent le fret ferroviaire », pondérant les « nouvelles ambitions » décrites de façon très générale. Lorient Agglomération entend rappeler que les transports routiers sont un des principaux facteurs de dégradation de la qualité de l'air et souhaite voir inscrits des projets concrets en la matière.

À ce titre la communauté d'agglomération du Pays de Lorient relève que :

- le dossier souligne que c'est « l'activité portuaire qui structure le fret » (chapitre IV-III),
- le port de Lorient, avec 2.5 millions de tonnes, est le troisième port du secteur,
- l'Engagement National pour le fret ferroviaire prévoit de « créer des opérateurs de proximité pour développer le fret ferroviaire à partir des ports et sur des territoires peu denses » (page 41).

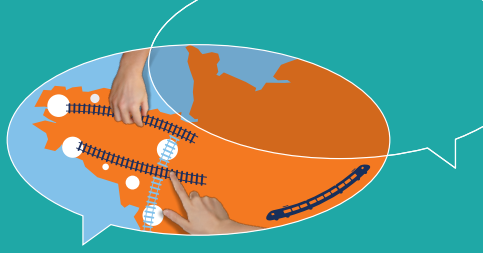
A l'échelle nationale, le port de Lorient est connecté au réseau ferré national par un embranchement et dispose d'espace permettant la densification des trains de marchandise. Sa récente mise au gabarit panamax permet d'envisager l'accueil de cargos d'un tonnage qui justifie pleinement l'usage du ferroviaire.

A l'échelle régionale la réhabilitation de la ligne Auray – Saint Brieuc est un élément structurant de la desserte de l'hinterland du port de Lorient, et de développement des échanges Nord-Sud. Au-delà du fret, on peut imaginer qu'à terme cette ligne puisse connaître une renaissance pour le transport de voyageurs.

V. LA MÉTROPOLISATION NE VAUT QUE SI ELLE EST PARTAGÉE PAR TOUS

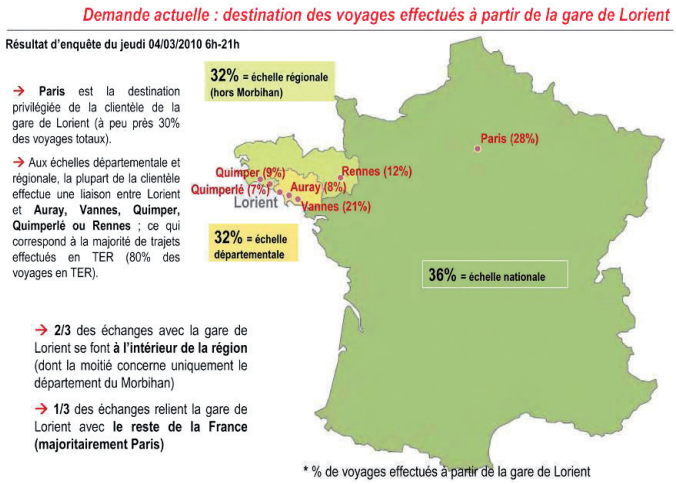
« Un catalyseur de l'attractivité de la Bretagne Sud, qui permet de renforcer Vannes et de l'intégrer davantage à l'espace métropolitain : cet effet, directement lié au rattachement de la Bretagne Sud à un pôle métropolitain de taille suffisante

DÉBAT PUBLIC
PROJET LNOBPL



pour assurer sa visibilité au niveau national et européen, se traduira par la polarisation du développement des métropoles (démographique et économique) vers l'Ouest » (page 64 du dossier du maitre d'ouvrage).

Cette analyse de l'opérateur ferroviaire distingue curieusement Vannes qui bénéficierait de la dynamique métropolitaine générée par le rapprochement des 2 capitales régionales, de l'Ouest breton qui n'en bénéficierait que par *« contrecoup »*. Lorient Agglomération entend rappeler que la Bretagne Sud, de Quimper à Vannes, regroupe près d'un million d'habitants et reste l'un des territoires bretons les plus dynamiques tant du point de vue démographique qu'économique. Sa situation de proximité avec les futures métropoles de l'Ouest, sa mitoyenneté avec le centre Bretagne et le renforcement de ses liaisons avec le Nord, permettent d'en faire un facteur d'équilibre régional, dans une approche maillée du territoire élargi à la Loire Atlantique. Limiter artificiellement l'effet du « pôle métropolitain Rennes – Nantes » à Vannes et les contours de la métropole brestoise au Nord Finistère, c'est ignorer une dynamique régionale appuyée sur les relations entre l'ensemble des territoires. Ces relations sont seules garantes de l'identité bretonne et de la solidarité avec les secteurs plus en difficulté. Le projet LNOBPL ne peut ignorer cette nécessité territoriale à travers une lecture parcellisée de la Bretagne, basée sur une simple approche axiale. Il doit inclure tous les facteurs de développement du transport ferroviaire, notamment ceux des déplacements quotidiens internes à la Bretagne qui représentent 2/3 des voyages.



En conclusion :

Lorient Agglomération juge que des efforts importants ont été menés pour améliorer les temps de parcours à destination de Paris. Dans le même temps, elle a mis en œuvre une politique intermodale ambitieuse pour étendre le bénéfice de la Grande Vitesse aux habitants de son territoire.

Au regard de l'évolution attendue du TER et des enjeux environnementaux sur la mobilité quotidienne, il lui semble aujourd'hui prioritaire que l'effort soit porté sur la qualité de l'offre par une amélioration sensible des fréquences et des temps de parcours entre les principales villes bretonnes et ligériennes, notamment là où elle est faiblement attractive. Lorient Agglomération tient à souligner le déficit de service de qualité entre le Nord et le Sud de la Bretagne, au niveau de Brest - Quimper et de Saint-Brieuc – Lorient/Vannes.

Le maillage du territoire passe par l'amélioration des correspondances aux nœuds ferroviaires, notamment celui de Redon qui présente pour la Bretagne un intérêt national en permettant l'accès au Sud-Ouest. En ce sens le scénario vert qui dissocie les dessertes de Rennes et Nantes depuis le Sud de la Bretagne doit-il être écarté.

Lorient Agglomération préconise de limiter les travaux destinés à améliorer les temps de parcours à destination de Rennes aux seuls tronçons présentant une efficacité réelle. La recherche de solutions au plus près des voies existantes est à privilégier, la création de voies nouvelles ne devant être qu'en ultime recours. En ce sens elle demande que soit réétudié un scénario mixte entre les scénarios bleu et mauve dans un objectif d'optimisation financière.

L'accessibilité, via le TER, à l'ensemble du territoire breton est le complément inéluctable à la grande vitesse. Lorient Agglomération demande que les études d'un maillage ferroviaire interconnecté soient intégrées au projet de LNOBPL.

Concernant le fret, elle demande que le projet réponde à l'Engagement National pour le fret ferroviaire de le développer à partir des ports et sur des territoires peu denses, notamment par la réhabilitation de la ligne Auray – Saint-Brieuc.

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

cndp Commission nationale du débat public

DÉBAT PUBLIC **LNOBPL - Liaisons ferroviaires Bretagne - Loire**
avenue Henri Fréville – CS 10704 – 35207 Rennes CEDEX 2 - France - Tél. +33 (0)2 99 26 81 36
lnobpl@debatpublic.fr - http://lnobpl.debatpublic.fr