

DÉBAT PUBLIC PROJET LNOBPL

DU 04 SEPTEMBRE 2014 AU 03 JANVIER 2015

CAHIER D'ACTEUR
N° 40 DÉC 2014



ÉDITO

Bretagne Vivante – Société pour l'Étude et la Protection de la Nature en Bretagne, anciennement SEPNEB, agit depuis 1959 pour la prise en compte et la préservation de la nature dans nos activités et nos aménagements.

Un tel projet qui présente un aménagement d'ensemble devrait emporter notre assentiment. L'appréhension globale des aménagements est en effet préférable à l'examen par partie. Et le maître d'ouvrage présente les impacts produits durant les différentes phases de construction et d'exploitation, ainsi que les sites sensibles ce qui devrait permettre de les éviter.

Mais à la lecture du dossier nous perdons cet a priori favorable. Ceci parce que les objectifs, surtout les temps symboliques comme Rennes-Nantes en moins d'une heure, et surtout « l'atteinte du temps symbolique de 3 heures » entre Brest ou Quimper et Paris, sont présentés comme des éléments non-négociables, qui ne peuvent faire l'objet d'aucun compromis **quel que soit le prix écologique et économique des dernières minutes gagnées**. Nous ne voyons pas dans ces conditions comment minimiser les impacts et nous sommes particulièrement sceptiques quant à l'efficacité des mesures compensatoires qui pourront nous être proposées. La destruction d'un milieu naturel est irréversible et notre génie écologique n'est pas en mesure de le reconstituer et même s'il en était capable ce serait au détriment d'un autre espace !



Une voix pour la nature

I. LES IMPACTS AUX MILIEUX NATURELS DES PROJETS

Par ses qualités le train est un outil de mobilité qui répond bien au défi soulevé par la transition énergétique. Mais malgré ses qualités, le chemin de fer induit des impacts importants qui doivent être pris en compte dès l'origine du projet.

Ces impacts portent essentiellement sur la destruction des milieux du fait des terrassements importants réalisés et l'effet de coupure de l'infrastructure linéaire.

II. LES TERRASSEMENTS

Ils couvrent en moyenne 8 à 10 ha/km de ligne nouvelle (80 à 100 m de large), sans compter les espaces détruits pour les travaux : voies d'accès des engins, plates-formes, chantiers, ...autant de surfaces dont l'impact et le devenir devront être pris en compte dans le projet. Ces estimations, cachent en fait des variations très importantes. Les volumes de terrassement sont en particulier beaucoup plus importants lorsque le relief est plus accentué, zones qui correspondent très souvent à des milieux de plus grande richesse écologique.

Un premier moyen de limiter ces impacts est de s'adapter à la topographie en suivant autant que faire se peut les lignes de niveau. Mais les exigences imposées par la vitesse - les rayons de courbures recommandées sont de 1000 m à 160 km/h, 2000 m à 220 km/h et **5150 m à 320 km/h** - ne sont pas compatibles avec une adaptation à la topographie. **les lignes grande vitesse imposent d'adapter brutalement la topographie aux exigences de la vitesse.**

DÉBAT PUBLIC

PROJET LNOBPL

Ainsi, la vitesse s'avère être la première cause d'aggravation des impacts d'une ligne nouvelle. C'est aussi la vitesse cible qui impose des portions de lignes nouvelles alors que de simples ripages présentent des efficacités parfaitement acceptables.

La vitesse a aussi un coût énergétique : la consommation d'électricité est quasiment multipliée par 4 en passant de 160 à 320 km/h et par 2 de 220 à 320 km/h. Ce n'est pas parce que le train dispose d'une confortable avance dans ce domaine par rapport à d'autres moyens de transport qu'on doit indûment gaspiller cette avance.

La vitesse à aussi un coût économique. Dans son dossier le maître d'ouvrage donne un surcoût de 10 à 20 % sur la construction et 15 à 20 % en exploitation, pour un projet à 320 km/h par rapport à 220-250 km/h. Nous constatons d'ailleurs dans l'étude RFF « bilans socio-économiques » que la diminution de la vitesse améliore le taux de rentabilité.

On remarque ici, comme très souvent qu'économie et écologie sont corrélées positivement pour peu qu'on veuille bien examiner les questions de manière rationnelle.



LGV Le Mans-Rennes terrassements

Une deuxième mesure de réduction des impacts de terrassement sera de limiter les volumes remblai déblai à la traversée des vallons et vallées qui sont avec leurs coteaux des sites de grande biodiversité et potentiellement porteurs d'habitats et d'espèces protégées. Pour cela il faudra :

- suivre autant que possible les courbes de niveaux ;
- **effectuer les traversées le plus haut possible et privilégier les passages en viaduc qui sont peut-être onéreux mais réduisent considérablement les impacts dans ces**

sites particulièrement sensibles.

- enfin, pour les terrassements indispensables il faudra veiller à leur « renaturation » dans des conditions homogènes avec le milieu naturel environnant : privilégier la recolonisation par les espèces autochtones riveraines et en cas de réensemencement choisir des végétaux ne nécessitant pas de traitements chimiques pour leur entretien.

III. L'EFFET DE COUPURE

Un premier impact de la voie nouvelle est le morcellement des milieux. Même avec des aménagements pour le passage de la faune et la continuité du réseau hydrographique une forêt, ou tout autre milieu, voit ses fonctionnalités écologiques fortement réduites lorsqu'elle est coupée en deux parties, voir plus si on additionne d'autres aménagements linéaires comme les routes.

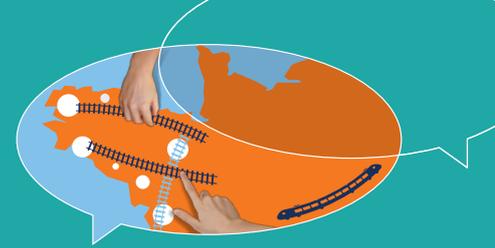
La principale mesure consistera à choisir la variante qui évite les sites sensibles mais ceci, en ce qui concerne les lignes nouvelles du projet, ne sera pas toujours possible notamment dans les marais de la Vilaine autour de Redon. Des mesures, comme le passage en viaduc, devront être prises pour limiter l'impact.

Même dans les cas où seront évitées les zones de grande richesse écologique reconnue, les corridors qui relient ces zones et assurent les échanges indispensables entre ces zones – la trame verte et bleue - feront l'objet de coupures.

La mise en place de passages pour la faune sauvage ne constitue qu'une prothèse face à la rupture de continuité d'un corridor écologique et comme toute prothèse elle demandera des études minutieuses pour que son efficacité soit significative. Ces études devront prendre en compte les exigences spécifiques des espèces présentes et les caractéristiques locales.

Le maître d'ouvrage devra s'engager sur des obligations de résultats, c'est-à-dire assurer un suivi et des évaluations d'efficacité après la mise en service et réaliser les adaptations éventuellement nécessaires.

En ce qui concerne le réseau hydrographique, outre la transparence hydraulique, les ouvrages ne doivent pas être un frein à la circulation des espèces aquatiques quelle que soit



leur capacité de nage. Ils ne doivent pas non plus entraîner d'accélération du courant prohibitive.

Il faut aussi prendre en compte les mammifères semi-aquatiques comme le campagnol amphibie ou la loutre. Celle-ci parcourt fréquemment les cours d'eau en longeant les berges. En cas de présence de pont il faudra veiller à réaliser des passages suffisamment attractifs le long des berges sous le pont pour éviter qu'elle monte sur les voies. Cette espèce est présente potentiellement dans toute l'aire d'étude. Il faudra donc en tenir compte pour le franchissement de tous les cours d'eau et zones humides.

Enfin, les très grandes vitesses imposent aussi la clôture de l'emprise des voies ce qui accentue l'effet de coupures.



LGV Le Mans-Rennes clôture

IV. COMPARAISON DES SCÉNARIOS

Tout d'abord une remarque qui ne s'applique pas qu'à LNOBPL mais à toutes les infrastructures linéaires. La méthode qui consiste d'abord à soumettre au débat des fuseaux très larges, puis à réduire le fuseau pour enfin choisir un tracé dans ce fuseau réduit n'offre aucune garantie de concourir au tracé optimal. En réduisant les fuseaux nous avons pu éliminer des variantes intéressantes. **Une bonne comparaison ne peut se faire que sur des tracés et non sur des enveloppes.** Cette réserve s'applique pleinement à la comparaison tentée ci-après.

Il nous est proposé 3 scénarios. Disposons-nous, en dehors

des intérêts corporatifs ou électoraux, de tous les éléments pour faire un choix éclairé ?

En ce qui concerne les impacts sur la biodiversité, en ne prenant en compte que les sites les plus remarquables, nous avons tenté de construire un tableau de comparaison.

COMPARAISON DES SITES IMPACTÉS

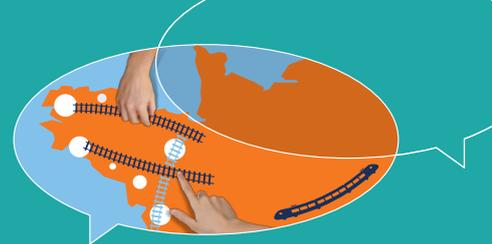
SCÉNARIOS		MAUVE	BLEU		VERT	
			Nord Vilaine	Sud Vilaine	Nord Vilaine	Sud Vilaine
Zones humides	Marais de Redon					
	Confluence Don		?			
	Bocage NDDL					
"Vallées et réseaux hydrographiques"	Vilaine					
	Don					
	Rance					
	Douron					
	Aven					
Nappe phréatique	Cambon					
massifs forestiers	Forêt de Paimpont					
	Landes de Lanvaux					
	Forêt du Gavres					

■ impact fort ■ impact moyen ■ impact faible ■ impact nul

Le point d'interrogation sur l'impact pour la confluence du Don du scénario bleu Nord Vilaine est lié à l'incertitude du site qui sera choisi pour la traversée de la Vilaine. Il apparaît clairement que le scénario vert est le plus impactant. Il ajoute en effet par rapport aux variantes du bleu une forte balafre en forme de triskel en centre Bretagne qui entaille largement les landes de Lanvaux. Mais ceci était attendu car il est placé selon toute évidence dans le débat comme un scénario repoussoir destiné à orienter les choix vers un scénario estimé médian et prédéterminé.

Dans le scénario mauve, qui est celui qui a priori minimise les impacts, il est toutefois prévu de doubler un linéaire important de la ligne dans la vallée de la Vilaine et donc d'occasionner des impacts très importants sur ce milieu fragile. Ces impacts pourront toutefois être minimisés si on accepte des vitesses plus faibles que celles envisagées dans le projet. La question peut d'ailleurs se poser de la nécessité de réaliser dans ce scénario ces aménagements importants au droit de la Vilaine compte tenu de leurs coûts par rapport au temps gagné : 950 millions pour 5 minutes gagnées.

Enfin on constate que tous les scénarios desservant le projet



d'aéroport de NDDL présentent des impacts forts, et même très forts sur la biodiversité. Pour la zone géographique du bocage du Nord de Nantes, les scénarios proposés amplifient les impacts liés à la construction de ce projet d'aéroport s'il se réalisait. **Une raison supplémentaire d'abandonner ce projet inutile, destructeur et ruineux.**

De plus, l'intérêt d'une liaison ferrée avec le projet d'aéroport ayant été acté depuis le débat public en 2003 (cf. déclaration de M. Mustière en réunion publique à Nantes le 27/11) sa réalisation devrait être prise en compte dans l'étude d'impact de ce projet controversé.

Nous devons en conclure qu'en l'état des informations données par le maître d'ouvrage, et sans doute en l'état des études, il serait hasardeux de se prononcer pour l'une ou l'autre de ces variantes.

V. INTÉRÊT SOCIO-ÉCONOMIQUE DU PROJET

Même s'il n'entre pas dans les objets de Bretagne Vivante de juger de l'intérêt socio-économique d'un projet, il est légitime de s'assurer que ceux-ci sont bien réels en regard de ses impacts inévitables sur les milieux naturels. Dans le cas présent nous ne pouvons qu'être frappés par la faiblesse des bilans qui nous sont présentés. Même si des indicateurs comme la valeur ajoutée nette (VAN) ou le taux de rentabilité interne (TRI) se doivent d'être interprétés, ils permettent au niveau national de classer les projets et ainsi de voir où il est préférable de placer des moyens financiers de plus en plus rares. Nous nous interrogeons donc sur la pertinence de ce projet de lignes nouvelles par rapport à d'autres, et sur les suites qui lui seront données.

Toutefois, jugeant que le réseau ferré de l'Ouest mérite des améliorations en lien et en complémentarité avec le reste du territoire, nous préconisons, plutôt qu'un chèque en blanc pour l'une ou l'autre des versions mal caractérisées, de reprendre le projet par segment et examiner pour chacun de ces segments les mesures les plus appropriés pour tendre vers les objectifs du projet. Il conviendra ensuite de choisir les solutions présentant les meilleurs rapports bilans socio-économiques sur impacts environnementaux.

Il nous paraît important de donner la priorité à l'utilisation du réseau existant, ainsi par exemple l'expertise

complémentaire nous indique qu'il est possible de gagner 7 minutes et demie entre Redon et Nantes en modernisant la ligne actuelle et en supprimant 20 passages à niveau.

La reprise de ce dossier doit permettre également d'inclure les besoins pour le fret ferroviaire, le développement des dessertes voyageurs périurbaines de Nantes et Rennes, et un véritable projet de dessertes des villes de l'arc atlantique de Brest à Bordeaux.

VI. LIAISON AGO

L'expertise complémentaire d'un projet sans AGO a le mérite de montrer que la démarche préconisée ci-avant est possible. Elle tend aussi à mettre en évidence une dégradation de l'intérêt socio-économique du projet sans AGO, ceci en prenant comme hypothèse qu'AGO apporterait 1 100 000 voyageurs par an. Cette hypothèse est contestable. Sans AGO les voyageurs continueront à prendre l'avion comme aujourd'hui à Nantes-Atlantique et pour les amener à prendre le train pour accéder à l'aéroport, une liaison de celui-ci avec la gare de Nantes est tout à fait réalisable à un coût très inférieur à celui de la desserte d'AGO, quel que soit le scénario.

Conclusion

Il ne nous apparaît pas à ce stade nécessaire de comparer plus avant les scénarios proposés dans leur globalité.

Aucun des bilans sociaux-économiques présentés n'atteignent le taux d'actualisation de 4 % qui est la barre fixée par le commissariat général au plan pour qu'un projet présente des intérêts pour la collectivité, ce qui montre la fragilité de ce projet quel que soit les scénarios. Bretagne-Vivante remet donc en cause l'opportunité de ce projet LNOBPL dans sa forme actuelle et demande à ce que la commande politique soit revue.

Cette remise à plat permettra peut-être de voir émerger de nouvelles propositions améliorant les dessertes ferroviaires dans l'Ouest mais répondant réellement aux demandes sociétales.