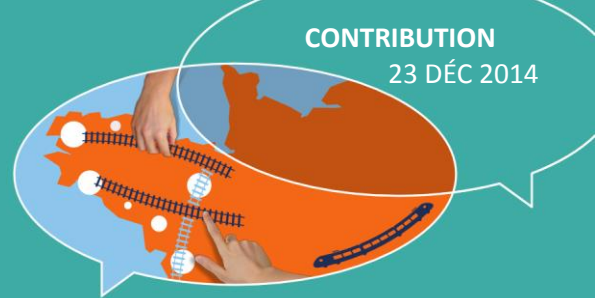


DÉBAT PUBLIC PROJET LNOBPL

DU 04 SEPTEMBRE 2014 AU 03 JANVIER 2015

CONTRIBUTION
23 DÉC 2014



CONTRIBUTION COMPLÉMENTAIRE DES ÉLU-E-S EUROPE ÉCOLOGIE LES VERTS DE LA BRETAGNE ET DES PAYS DE LA LOIRE



Comme nous le précisons dans nos précédentes contributions – les cahiers d'acteurs [n°27 \("Un débat public prématuré pour des projets controversés et qui ne sont pas financés"\)](#) et [n°30 \("Un maillage ferroviaire équilibré pour tous les territoires bretons"\)](#) – EELV soutient le développement du transport ferroviaire car il peut combiner une qualité de service irréprochable et des tarifs abordables au plus grand nombre tout en limitant les émissions de gaz à effet de serre. Mais le projet LNOBPL se trompe de priorité pour nos régions. Alors que la desserte vers Paris va être significativement améliorée dès 2017 et que la majorité des déplacements se fait à l'échelle locale et régionale, le projet se focalise sur la desserte d'un hypothétique aéroport et sur un slogan simpliste : « Brest à 3h de Paris en 2030 ». Mais pour quel coût et quel service au final ?

Ce débat prématuré aurait dû poser les bases d'un schéma ferroviaire pour les régions de l'Ouest – identifiant les besoins des usagers, les installations existantes et les budgets disponibles – et non pas se concentrer sur le choix d'un des trois scénarios initialement présentés (mauve, vert ou bleu).

I. UN DÉBAT ENRICHİ PAR LES ÉTUDES COMPLÉMENTAIRES

Alors que ces trois scénarios ne sont que **les variantes d'un même projet**, nous avons demandé, parallèlement à plusieurs associations, de nouvelles études sur la liaison Nantes-Rennes¹ sans l'hypothétique aéroport de Notre Dame des Landes que nous condamnons. Nous ne le regrettons pas.

Ces études complémentaires, venues enrichir un débat mal posé, montrent qu'il **est possible de réduire de près de 15 minutes le temps de trajet** entre les deux métropoles régionales (le plaçant autour d'une heure) **et d'augmenter considérablement les fréquences** tout en utilisant au mieux les emprises existantes.

Malgré les limites de ces études, notons que **deux des six scénarios complémentaires sont rentables**, sans que l'apport d'une desserte ferroviaire de l'actuel aéroport de Nantes-Atlantique ne soit prise en compte.

¹ Les résultats de l'expertise complémentaire demandée par les élus régionaux EELV bretons et ligériens et les associations France Nature Environnement, CÉDPA et ACIPA sont disponibles en ligne : lnobpl.debatpublic.fr/lexpertise-complementaire-cndp

II. LES LIMITES DES ÉVALUATIONS SOCIO-ÉCONOMIQUES PRÉSENTÉES

Comme l'avait déjà estimé la commission Mobilité 21, les évaluations socioéconomiques démontrent que **les investissements sont sans rapport avec les gains attendus**.

La rentabilité de LNOBPL est déjà fragile sans même remettre en cause les chiffres sur lesquels reposent ces évaluations, notamment **une augmentation du PIB estimé à 1,91% par an d'ici 2030**. Dans le contexte actuel de crise économique devenue crise systémique, comment peut-on construire des projets sur cette hypothèse ?

Dans les études complémentaires du CGEDD, l'augmentation du PIB n'est estimée plus qu'à 1,6% mais en étant combinée à une augmentation du baril de pétrole à 200 \$ en 2030. Constatons que la situation actuelle (stagnation du PIB, baisse du baril de pétrole) montre que **cette combinaison n'est pas automatique**.

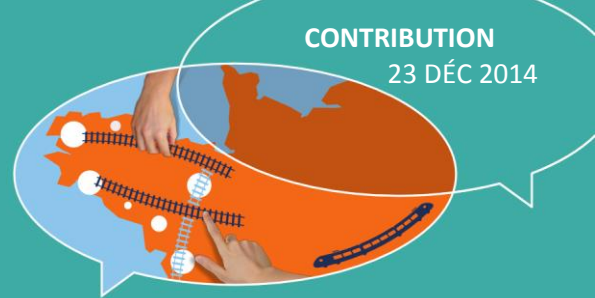
Quoi qu'il en soit malgré ces prévisions "optimistes", **les bilans sont négatifs**. Il faut le dire clairement !

En outre, les scénarios présentés ne prennent pas du tout

DÉBAT PUBLIC PROJET LNOBPL

DU 04 SEPTEMBRE 2014 AU 03 JANVIER 2015

CONTRIBUTION
23 DÉC 2014



en compte **ni la libéralisation en cours des lignes intérieures d'autocar ni le développement croissant du covoiturage** notamment parmi les jeunes. Pour tenter d'y répondre, la question de la tarification ferroviaire devra être posée.



III. RÉALISER UN SCHÉMA FERROVIAIRE AMBITIEUX EN PARTANT DES BESOINS DES USAGERS

Ces scénarios présentent donc un projet qui non seulement **ne répond pas au besoin de la majorité de la population, n'est pas rentable économiquement, et ignore également les enjeux sociétaux et environnementaux** (artificialisation des terres, transition énergétique, développement du fret...). Rappelons que le scénario « mauve » dit amélioration de l'existant prévoit expressément 125 km de lignes nouvelles et la destruction de 2 300 hectares d'espaces agricoles.

Il est stupéfiant que nombre de collectivités, dont les deux Conseils régionaux, aient **pris position sans même un débat en leur sein**. Et que penser d'une collectivité, comme le Conseil général de Loire Atlantique, qui fait voter ses membres au début du débat public sans attendre les études complémentaires et les diverses contributions ? **Une volonté de passer en force** partagée par le Premier ministre Manuel Valls quand il réaffirme, le 18 décembre dernier à Brest, son soutien au développement de la grande vitesse dans la péninsule bretonne, sans même attendre la fin du débat public.

Dans ce contexte, malgré les efforts de la CPDP et de la CNDP, **comment ne pas conclure que les décisions sont déjà prises ?** [L'analyse des étudiants de l'Institut de Géoarchitecture de Brest](#), présentée lors de la réunion de clôture du 16 décembre à Rennes et réalisée avant l'intervention du Premier ministre, montre bien que ce sentiment est partagé.

Le débat ne doit pas se clore. Deux des cinq objectifs sont fortement contestés par de nombreux et divers acteurs : la desserte de l'hypothétique Aéroport Grand Ouest et l'objectif symbolique des 3h entre Paris et la pointe bretonne. **Le projet actuel devra donc être**

redéfini sur de nouvelles bases en intégrant les données des études complémentaires et les conséquences de la mise en service de la LGV entre Connéré et Rennes à partir de 2017.

Il serait nécessaire, en préalable, d'avoir **une vision globale d'un schéma ferroviaire à moyen terme**. Ce qui permettrait de prioriser et de programmer les évolutions.

Pour les élu-e-s écologistes, quatre enjeux émergent :

- l'amélioration des liaisons inter-villes, notamment Brest/Quimper, St Brieuc /Lorient & Auray, et Nantes/Rennes, en intégrant dans ce cas les dessertes périurbaines.
- le développement des liaisons entre l'Ouest et les autres régions. Paris ne peut être la seule destination privilégiée. La desserte vers Bordeaux notamment, dans le cadre d'un arc Atlantique primordial à différents titres, devrait être améliorée.
- la desserte de l'aéroport de Nantes Atlantique, facilement réalisable par différents moyens.
- le fret qui est le grand absent de ce débat, alors que la Bretagne et les Pays de la Loire sont déjà les très mauvais élèves des régions françaises. La prise en compte des besoins du Grand Port Nantes/Saint Nazaire permettrait en outre d'améliorer sensiblement les liaisons entre cette dernière ville et Rennes, actuellement très médiocres.