



Audition Mission expertise indépendante Liaison ferroviaire Rennes-Nantes 28 août 2014 - Paris

Créée en 1968, France Nature Environnement (FNE) est la fédération française des associations de protection de la nature et de l'environnement. C'est la porte-parole de 3 000 associations, regroupées au sein de 79 organisations adhérentes, présentes sur tout le territoire français, en métropole et outre-mer. Elle représente plus de 350 000 adhérents individuels.

FNE et son mouvement associatif en Bretagne (Ille-et-Vilaine Nature Environnement, Côte d'Armor Nature Environnement, Union pour la Mise en Valeur Esthétique du Morbihan, Bretagne-Vivante, Eau et Rivières de Bretagne) et en Pays de la Loire (FNE Pays de la Loire), par courrier daté du 12 juin 2014 au président de la commission particulière du débat public concernant le projet de Liaisons Nouvelles Ouest Bretagne-Pays de la Loire, **a demandé que le porteur du projet :**

- **étudie une variante Nantes-Rennes, sans desserte du potentiel futur aéroport de Notre-Dames-des-Landes, avec évitement de Redon et modernisation du réseau existant.** Pour FNE et son mouvement ce scénario de modernisation de l'existant doit figurer de façon complète dans l'étude mise au débat public.

Explications :

Le projet de liaison nouvelle entre Rennes et Nantes est actuellement prévu pour desservir le futur aéroport de Notre-Dames-des-Landes et ce afin de soutenir et développer le transport aérien au départ du grand ouest.

La réalisation de l'aéroport n'étant pas, à ce jour une certitude et ce au regard du précontentieux européen et des recours juridiques engagés, cette desserte ne doit être qu'une option comportant ses propres variantes. Il ne faut donc pas que le porteur du projet se coupe des options existantes sans cette desserte : améliorer la ligne existante Nantes-Redon et Redon-Rennes. Cette amélioration est possible en supprimant tous les passages à niveau (environ 60 entre Rennes et Nantes), en modernisant les voies actuelles permettant une augmentation de vitesse sans création de nouvelles infrastructures.

FNE et son mouvement demande que plusieurs scénarios pour le tracé Rennes-Nantes puissent être présentés :

a) tracé direct sans desserte d'un hypothétique aéroport à Notre-Dame-des-Landes, et sans création de nouvelles infrastructures, donc **en modernisant l'existant sur la ligne Rennes-Redon-Nantes.**

Cette option devrait permettre de gagner plusieurs minutes entre Rennes et Nantes, ce qui permettrait de relier les deux métropoles régionales en un temps légèrement supérieur à 1 heure. Pour FNE et son mouvement cela est suffisant pour que le train gagne en attractivité par rapport à la voiture. Cette option de modernisation de l'existant permettrait également de phaser le projet en fonction des possibilités de financement.

b) tracé Rennes-Nantes via Châteaubriant en modernisant la ligne Rennes-Châteaubriant.

c) desserte du potentiel aéroport de Notre-Dame-des-Landes par embranchement de la ligne de Châteaubriant. Cette option est à étudier en totalité. Elle est indispensable en raison de son coût modeste mais l'étude socio-économique seule permettra de la comparer à une desserte par la ligne Rennes-Nantes.

Ces options devront présenter chacune une analyse socio-économique et son impact sur le trafic du fret de façon dissociée des autres tracés (Rennes-Brest et Rennes-Quimper) et ce pour avoir une analyse pertinente.

- évalue le coût du projet selon différentes hypothèses de calendrier de réalisation et de possibilités de financement.

Explications :

Ce projet inscrit en seconde priorité, à engager en 2030, par la Commission Mobilité 21 a été confirmé par le Premier ministre lors de la présentation du plan investir pour la France le 9 juillet 2013. Le Commission Mobilité 21 justifie le classement et la demande de révision du projet par « un coût pour la collectivité sans commune mesure avec les gains attendus notamment en termes de temps de parcours ».

Le Pacte d'avenir pour la Bretagne du 13 décembre 2013 a repositionné ce projet en priorité forte et retenu la tenue du débat public sur le projet en 2014.

Pour FNE et son mouvement il est clair, et ce malgré la pression mise par le mouvement de contestations des bonnets rouges fin 2013, que ce projet de liaison nouvelle entre Rennes et Nantes doit être planifié à l'échéance de 2030 voire de 2040.

Il est donc important que le porteur de projet puisse lors du débat public à **venir évaluer le coût de ce projet avec plusieurs scénarios de calendrier de réalisation**. Ces scénarios différents permettraient de présenter l'impact financier du décalage dans le temps de cette réalisation.

Idem pour les possibilités de financement : le porteur de projet doit présenter toutes les possibilités de financement qui sont possibles et ce de façon détaillée. Il sera difficile pour le grand public d'apprécier le projet globalement avec un tel mixte de scénarios.

FNE et son mouvement demande que soit dissocié les projets Rennes-Brest, Rennes-Quimper et Rennes-Nantes pour l'évaluation socio-économique.

- présente les conséquences possibles d'une envolée brutale du cours du pétrole.

Explications :

Comme de nombreux projets, celui-ci est imaginé dans la continuité du monde actuel où le pétrole est le moteur du développement économique et où le prix de celui-ci est maîtrisé au plus bas possible.

Mais nous l'avons vu ces dernières années, avec les soubresauts de l'économie et les crises financières à répétition, le prix du baril de pétrole peut très rapidement augmenter sans certitude de redescendre.

La fin du pétrole pas cher et sa raréfaction à venir, les crises financières et les tensions géopolitiques mondiales, ne laissent d'autre choix que d'engager la transition énergétique.

D'ici 2030 ou 2040, il est difficile de dire quel sera le coût du baril de pétrole, certes, mais FNE et son mouvement demande au porteur de projet de calculer financièrement les scénarios de liaisons nouvelles avec cette approche et de présenter les scénarios avec le calcul d'un plus fort report des voyageurs vers le train, délaissant la voiture du fait d'un baril de pétrole très cher. **Cette hypothèse doit être une donnée de la planification.**

FNE et son mouvement souhaite savoir quel serait l'impact de cette fréquentation plus élevée que prévue sur les liaisons nouvelles. La sur-fréquentation des lignes de desserte de proximité doit aussi être étudiée.

- précise la consistance des services visés pour le transport de voyageurs et de marchandises à des horizons déterminés pouvant être 2030 et 2040 ainsi que la stratégie mise en œuvre pour atteindre ces objectifs.

Explications :

Pour la consistance du service voyageurs aux horizons mentionnés, il nous apparaît fondamental de préciser la stratégie adoptée par les acteurs du système ferroviaire pour arriver réellement aux objectifs de ce projet.

En ce qui concerne le fret ferroviaire, nous exprimons le souhait que son développement soit partie intégrante du débat public et inclus dans la partie projet et scénario :

L'infrastructure ferroviaire est conçue, sauf lignes à grandes vitesses, pour recevoir les trafics voyageurs et fret. Le projet soumis à débat public aborde le fret exclusivement par "l'augmentation de la capacité notamment aux abords des grandes agglomérations".

Bien que la limitation de l'aire d'étude du projet soit fortement préjudiciable à l'intégration du fret dans l'analyse socio-économique (il existe de nombreuses lignes dédiées exclusivement au fret), nous attendons de ce débat public que la volonté de développer le fret ferroviaire par le maître d'ouvrage soit bien présente.

La région offre un potentiel de transport de fret ferroviaire important que cela soit à travers les trafics du Grand Port de Nantes-St Nazaire, l'industrie automobile, des plates-formes de distribution, des installations de l'agro-alimentaires reliées au fer. La part du ferroviaire est très faible (1,4% pour la région Bretagne).

Le maître d'ouvrage indique dans sa présentation que ce projet doit ouvrir le "*champ des possibles de l'opportunité de développer le fret ferroviaire*", **nous attendons donc qu'il ait dans les parties projet et scénario soumis au débat une véritable analyse de développement du fret ferroviaire avec les conditions de réussite.**

Pour le débat public, FNE et son mouvement souhaite que le maître d'ouvrage :

- **réalise un véritable diagnostic fret ferroviaire sur les deux régions.** Pour la Bretagne le rapport de juin 2010 "Potentialités et conditions de redéploiement pérenne du fret ferroviaire en Bretagne" peut être une base et mériterait d'être actualisé.
- **examine les potentiels d'évolution des trafics concernés en fonction des objectifs nationaux** (rappelés dans la loi de programmation Grenelle) et européens.
- **définisse clairement sa politique sur infrastructure ferroviaire** (exemple: avenir des installations purement dédiés au fret).
- **propose les investissements nécessaires** non seulement sur l'aire d'étude du projet mais aussi sur les infrastructures des régions concernées (exemple : réhabilitation de la ligne Montoir-Pontchâteau).

FNE et son mouvement espère fortement que ses demandes soient intégrées aux éléments mis au débat public et ce, afin que le débat se trouve enrichi et que le public puisse être informé clairement sur les scénarios et l'ensemble des facteurs (sociaux, économiques, environnementaux, ...). Avec la prise en compte de ces éléments, le projet n'en ressortira que renforcé et de meilleure qualité.

FNE et son mouvement associatif

Le 28 août 2014

Personnes représentant FNE et son mouvement lors de cette audition :

- Gérard ALLARD - Membre du Directoire du réseau Transports et Mobilité Durables de FNE
- Daniel GESTAIN - Administrateur d'Ille et Vilaine Nature Environnement
- Xavier METAY - Coordinateur de FNE Pays de la Loire

**France Nature Environnement
Réseau Transports et Mobilité Durables
81/83 bd de Port Royal
75013 PARIS
tél : 01 44 08 77 81**