

# LNOBPL : économie et pragmatisme

L'amélioration des dessertes ferroviaires sur la Bretagne historique (ie celle incluant la Loire-Atlantique) est effectivement une nécessité pour l'horizon 2030 :

- Attractivité du territoire/population en augmentation
- Développement économique
- Allègement des coûts des infrastructures routières (entretien, développement, sécurité)

Mais sa réalisation, du fait d'un achèvement prévu à partir de 2030, doit prendre en compte :

1. les contraintes liées à ce territoire
2. les progrès des autres modes de transport
3. les réalités/besoins actuels et futurs

## 1 – Contraintes

La première contrainte est d'être le plus économe possible vis-à-vis des destructions des terres agricoles. D'ici 2030, la région verra sa population s'accroître significativement augmentant encore la pression sur les réserves foncières pour les besoins de logements avec inévitablement des répercussions sur les terres à vocation agricole.

Si nous ne faisons pas attention à notre consommation des terres agricoles nous perdrons une certaine indépendance alimentaire et au-delà des ressources financières liées à l'export de ce type de production.

Et attention aussi aux contraintes de type « zone humide » et « voisinage » qui auront un impact inévitable sur le grignotage des terres agricoles par la compensation et le déplacement des usages.

## 2 – Progrès transport

Ce projet a pour ambition de reprendre une part du trafic routier, ambition très louable :

- La raréfaction du pétrole va augmenter les coûts du carburant et donc de moins en moins de monde aura accès à la ressource et par conséquent les moyens de se déplacer d'où l'importance des transports collectifs.
- Reprendre du trafic à la route s'est aussi moins de gaz à effet de serre, ce qui vu les scénarii climatiques annoncés ne peut être négligé.

Mais c'est oublier qu'aujourd'hui les véhicules propres se développent :

- Plan national de déploiement de bornes de recharge pour les véhicules électriques
- Premier véhicule à hydrogène commercialisé en France

D'ici 2030 ces projets et progrès vont permettre à l'automobile de rester très présente dans les usages et par conséquent cela limitera d'autant la part des transports collectifs ne serait-ce par sa souplesse d'utilisation (heure de départ choisie, trajet porte à porte sans rupture de charge...).

L'autre point à prendre en compte, c'est l'impact de la ligne à grande vitesse entre Rennes et Paris ainsi que la rocade à grande vitesse au sud de Paris passant par Orly et rejoignant Roissy.

Ces deux investissements mettront Rennes à 1h30 de l'aéroport d'Orly et à 2h00 de celui de Roissy. Les compagnies aériennes nous proposeront de venir prendre leurs avions de grandes capacités pour toutes les destinations dans ces deux aéroports via le train, y compris pour les vols charter. Elles n'ont de fait aucun intérêt économique à ouvrir des lignes aériennes de ce type en province. Seules les liaisons dites low-cost à petite et moyenne capacité existeront dans les aéroports de province et encore sous la condition que les aides publiques liées à leur ouverture persistent (aide limitée aujourd'hui à trois ans par ligne).

Par conséquent les habitants de la métropole rennaise et de Bretagne n'auront pas un grand intérêt à venir prendre l'avion sur Nantes et donc d'utiliser la liaison ferrée Nantes-Rennes.

### 3 – Contexte actuel

Habitué des trajets en Bretagne, le projet tel que présenté devra prendre en compte les points suivants :

- Surcharge de la ligne Nantes-Quimper à certaines dates

J'utilise principalement la ligne Nantes-Quimper pour les week-end et force est de constater que l'été à minima il y a un manque de fréquence et/ou de capacité des rames, je ne compte plus les fois où il nous a été demandé à Redon de prendre un car pour rejoindre Nantes, ce qui entraîne des conditions de transport déplorable (personnes assises sur leur bagage dans les couloirs entraînant entre autre une impossibilité de rejoindre les WC) et des retards à répétition.

Ces faits sont constatables aussi bien sur les trains de type Intercités que TER.

- Tunnel de Chantenay

L'entrée/sortie de la gare de Nantes à l'ouest se réalise exclusivement via une succession de tunnels connus sous le nom générique de tunnel de Chantenay d'une longueur totale d'environ 3km. Cet ensemble d'ouvrages est aujourd'hui insuffisamment sécurisé en cas d'incident de circulation ferroviaire et les derniers travaux se sont vus interrompus par suite d'intoxication au monoxyde de carbone de 19 intervenants. Alors si un incendie survenait... Et plus on y augmentera le nombre de circulation plus le risque d'un accident s'élèvera.

- Liaisons Nord-Sud en intra-Bretagne

Ce projet fait à mon sens trop l'impasse sur la desserte du centre Bretagne.

Afin de combler cette lacune il pourrait être renforcé par une liaison du type Lorient-St Brieuc (passant par Pontivy et Loudéac) et une amélioration de la desserte Quimper-Brest.

Ainsi il pourrait être mis en œuvre deux boucles de circulation :

1. Brest-St Brieuc-Lorient-Quimper-Brest
2. Rennes-Redon-Lorient-St Brieuc-Rennes

Ce type de boucle ferroviaire, avec des fréquences de train cadencées, consisterait une vraie chance de redynamisation de la Bretagne centre.

Et son coût (financier, foncier agricole) me direz-vous ? Et bien la ligne existe déjà et les gares aussi, seul un tronçon entre Baud et Pluvigner est à (re)créer.

- Liaison Sud-Ouest

Améliorer la circulation ferroviaire en Bretagne c'est très bien, mais encore faut-il permettre aussi la même fluidité vers les autres régions. Et là, hormis les lignes vers Paris, les autres destinations ne sont pas suffisamment mises en valeur notamment celle vers Bordeaux. Pourtant, il y a là un vrai potentiel et une forte demande avec la desserte de la Vendée, de la côte sud atlantique et bien sur de Bordeaux.

- Nouvel aéroport de Notre-Dame-Des-Landes

Je regrette que les projets le prennent comme acquis à 100%. Vu les derniers événements et par souci de transparence il serait bien que les trois projets se déclinent avec ou sans la prise en compte de cet équipement ce qui en atténuerait leur coût respectif. A titre personnel, je ne comprends toujours pas son utilité :

- l'aéroport actuel peut être desservi par le rail qui le longe sans s'y arrêter (ligne Nantes-Pornic)
- l'aéroport actuel à un terrain de la même dimension que celui de l'aéroport de Genève qui lui reçoit annuellement 3 à 4 fois plus de passager. Ne sommes nous pas capable de faire aussi bien que nos voisins ?
- il supprime environ 1500 hectares de terres agricoles d'élevage qui jouxtent deux zones importantes de population d'environ un million d'habitants cumulés, la presqu'île guérandaise (du Croisic à St Nazaire) et la métropole nantaise.

Pour conclure, je souhaite effectivement une amélioration des liaisons ferroviaires en Bretagne et Loire-Atlantique sous la condition que cela se réalise avec un certain pragmatisme et modération économique en reprenant au maximum les infrastructures existantes.

Les villes se reconstruisent sur elle-même afin de limiter l'étalement urbain, les infrastructures (rail, aéroports, ports...) doivent suivre le même mouvement afin de ne pas détruire encore plus de terres agricoles mais aussi afin d'être économe des deniers publics en terme d'investissements (pas de ligne nouvelle de type TGV du fait d'un ratio « prix km »/ « minutes gagnées » trop faible, d'où pas ou peu d'expropriation, d'où des délais plus courts d'étude et de réalisation, donc moins de frais financiers,...) et en terme de dépenses récurrentes (doublement des tracés = doublement des dépenses d'entretien).

Toutes ces raisons m'amènent donc à porter ma préférence sur le scénario mauve mais sans la desserte de l'éventuel aéroport de Notre-Dame-Des-Landes, ce qui doit en baisser significativement le coût. De plus, ce scénario permet également de façon plus importante que les deux autres soit un étalement soit une parallélisation des travaux ce qui peut être intéressant en terme de choix de réalisation.

Mais ce scénario ne doit pas faire oublier, en terme de liaisons ferroviaires, les besoins du désenclavement du centre Bretagne, d'un parcours Quimper-Brest amélioré, d'une desserte de l'aéroport actuel de Nantes et aussi de liaisons inter-régions (hors Paris) à redévelopper/optimiser/moderniser.