



Rennes, le 9 septembre 2014

Mesdames et Messieurs les membres
de la Commission Nationale de Débat Public
Ligne Nouvelle Ouest Bretagne Pays de la Loire

Madame, Monsieur,

Cette communication de l'Association des usagers des transports en Ile et Vilaine (AUTIV) concerne exclusivement le projet de ligne nouvelle Rennes-Nantes, seule infrastructure du projet de liaisons ferroviaires Bretagne-Loire pour laquelle elle s'estime territorialement compétente.

Deux grands scénarios de desserte ont été élaborés à ce jour, l'un à l'est de la Vilaine, l'un à l'ouest de celle-ci. Au-delà de l'amélioration attendue du temps de parcours entre Rennes et Nantes, l'AUTIV estime que le tracé retenu devra également permettre une desserte fine des pôles intermédiaires situés entre ces deux agglomérations. Bénéficiant d'un certain effet métropolitain Rennes et Nantes bénéficient d'une concentration accrue des richesses locales (emplois ; centres de décision). Entre les deux se situent plusieurs petits pôles urbains, certes dynamiques démographiquement mais qui doivent faire face à des besoins d'équipements croissants, notamment en termes de déplacements. Ces différentes villes, notamment au sud de l'Ille-et-Vilaine et au nord de la Loire-Atlantique tendent en effet à accueillir des populations modestes parties des agglomérations rennaises et nantaises du fait des prix de l'immobilier. Or ces populations sont confrontées depuis plusieurs années à une hausse quasi constante des prix des carburants. Elles ont donc besoin de transports collectifs performants pour se rendre vers leurs lieux de travail rennais et nantais.

Il est donc nécessaire que la future liaison Rennes-Nantes ne comprenne pas que des services directs. Des services omnibus s'arrêtant dans cinq ou six gares intermédiaires nous semblent également indispensables pour assurer un aménagement du territoire harmonieux. Les deux tracés peuvent à des degrés divers satisfaire cet objectif d'aménagement.

Le tracé Est semble un peu plus court sur la carte (gain de temps espéré entre Rennes et Nantes : 25 minutes). Il est relativement facile à insérer dans l'environnement s'il peut être accolé à la RN 137. En revanche, son insertion semble plus délicate là où cette 4 voies est bordée de zones d'activités et d'habitat. En effet, ces zones risqueraient de se retrouver enclavées entre la voie ferrée et la nationale, sans parler des délaissés de terres agricoles. Son raccordement au réseau ferré rennais apparaît également complexe. Il est plus facile côté nantais (réemploi d'une ancienne plateforme ferroviaire à partir de Notre-Dame des Landes). En revanche, la jonction avec Redon nécessiterait la réalisation d'une longue section nouvelle (plus de 30 kms) Au nord, cette nouvelle ligne pourrait desservir Chartres de Bretagne (7304 habitants : données 2011) ; Usine PSA à quelques kilomètres), Crevin (2 602 hab. ; 600 emplois sur la zone de l'Hermitière), Bain-de-Bretagne (7 413 hab.). Ces trois villes sont actuellement dépourvues de desserte ferroviaire. En revanche, le potentiel des zones desservies apparaît faible plus au sud : Grand-Fougeray (2 370 hab.) ; Derval (3 334 hab.) ; Nozay (3 863 hab.). Seule la périphérie nantaise, Notre-Dame des Landes (si l'aéroport se fait) et Tréllières (8 045 hab.) offrent une potentialité certaine en termes de desserte. Ces deux pôles sont communs au tracé Ouest.

Le tracé Ouest semble un peu plus long (gain de temps espéré entre Rennes et Nantes : de 6 à 25 minutes suivant le pourcentage de sections de lignes nouvelles réalisé). Il apparaît facile à insérer là où il reprend le tracé de l'actuelle ligne Rennes-Nantes. L'insertion sera plus délicate là où il s'en éloigne (plusieurs vallons adjacents à la Vilaine). Son raccordement aux réseaux rennais (via la ligne précitée) et nantais (réemploi d'une ancienne plateforme ferroviaire desservant Notre-Dame des Landes) est relativement aisé. La jonction avec Redon est relativement courte (une dizaine de kms). Au nord, cette ligne pourrait desservir Saint-Jacques de La Lande (10 712 hab. ; connexion possible avec la future ligne b du métro rennais) ; Bruz (16 612 hab. ; plusieurs milliers d'emploi ; desserte directe de l'usine PSA et du pôle universitaire de Ker Lann) ; Guichen (7 648 hab.) ; Messac-Guipry (agglomération de 6 509 hab.). Plus au sud elle desservirait Guémené-Penfao (5 122 hab.) ; Blain (9 463 hab.) ; Notre-Dame des Landes (jonction avec le tracé Est) et Trellières (8 045 hab.). Ce vaste secteur du nord Loire-Atlantique est actuellement dépourvu de desserte ferroviaire et de transports en commun performants.

Une comparaison objective entre les 2 tracés nous conduit à préférer la réalisation du tracé Ouest pour les raisons suivantes :

- Au nord, ce tracé pourrait reprendre certaines sections de la ligne actuelle, ce qui permettrait de substantielles économies, point à privilégier en période de raréfaction des financements publics
- Au sud, ce tracé pourrait reprendre de Beslé à Nantes, une ancienne plateforme ferroviaire fort rectiligne, qui est encore en très bon état, moyennant un nouveau tracé dans Blain, solution plus économe qu'une ligne entièrement nouvelle
- Vers l'ouest, le raccordement vers Redon serait plus facile (section nouvelle d'une dizaine de kms ; possibilité d'emprunter un ancien raccordement ferroviaire au niveau de Masserac pour les trains venant de Nantes
- Les villes desservies sont nettement plus peuplées sur cet itinéraire, sans parler des pôles d'activités desservis
- Le nord de la Loire-Atlantique serait de nouveau connecté au réseau ferroviaire national, ce qui serait particulièrement fort en termes d'aménagement du territoire et de solidarité nationale (le canton de Guémené-Penfao connaît le revenu par habitant le plus faible de son département)
- Les villes du tracé Est bénéficient déjà de la RN137 et le secteur de Bain-de-Bretagne pourrait être relié au tracé Ouest moyennant le réemploi de l'ancienne ligne ferroviaire existant entre Bain et Messac-Guipry.

L'AUTIV tient à ce que cette nouvelle liaison Rennes – Nantes voit le jour, quel que soit le tracé retenu, et ce même si le projet d'aéroport à Notre-Dame des Landes est abandonné.

Dans l'attente de vous rencontrer, je vous prie de bien vouloir agréer, Madame, Monsieur, l'expression de ma haute considération.

Pour L'AUTIV

Le Président,


Daniel LECLERC