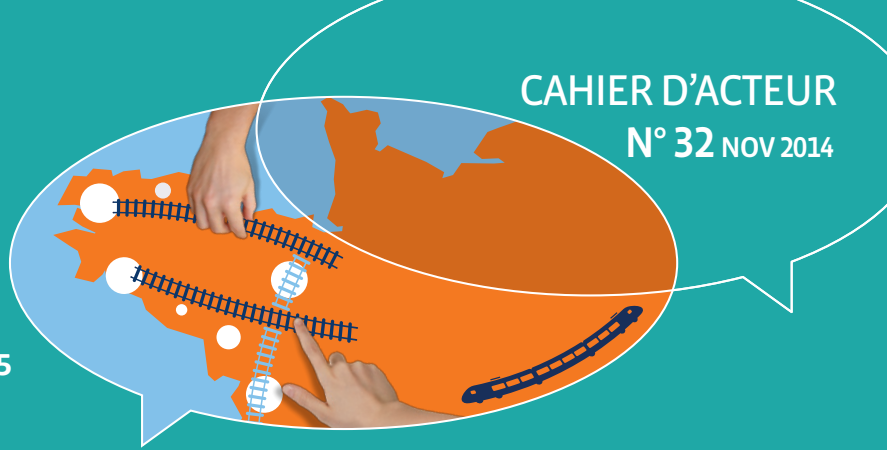


DÉBAT PUBLIC PROJET LNOBPL

DU 04 SEPTEMBRE 2014 AU 03 JANVIER 2015

CAHIER D'ACTEUR
N° 32 NOV 2014



Introduction

Les associations signataires participent dans leurs actions à la protection de la nature et de l'environnement.

Elles soutiennent la volonté de développer le transport ferroviaire pour répondre aux besoins liés à la croissance démographique et de report modal du trafic routier voyageur et fret pour répondre aux enjeux climatiques et énergétiques.

Objectifs du dossier RFF, définis par le Comité de pilotage :



Sous l'appellation «pudique» de Lignes Nouvelles le projet représente un potentiel de 270 km de LGV et des montants d'investissements extrêmement lourds. Le contexte économique est difficile et le modèle TGV contesté pour son manque de rentabilité. **Pour se justifier, le projet doit procurer de sérieux avantages socio-économiques économiques et environnementaux.**

Ce n'est malheureusement pas le cas en l'état actuel du dossier.

Les associations regrettent que le véritable maître d'ouvrage (le Comité de pilotage) ne puisse soutenir le dossier réalisé par RFF en publiant le cahier des charges remis à RFF et en intervenant à ses côtés pour répondre aux questions posées relevant de ses choix. Elles déplorent vivement cette situation qui contraint le débat en ne mettant pas tout l'éclairage nécessaire sur le processus de décision entourant l'élaboration du dossier présenté par RFF.



Les objectifs de LNOBPL lient totalement le projet à celui de Notre Dame des Landes dont l'abandon entraînera LNOBPL dans la même voie.

Il n'est pas acceptable d'attendre l'issue des procédures engagées contre le projet de Notre Dame des Landes pour engager une nouvelle étude. Il a été demandé à la CNDP la réalisation d'une étude complémentaire portant sur une variante du projet sans Notre Dame des Landes. Les experts chargés d'évaluer la nécessité de réaliser cette étude complémentaire ne rendront pas leur avis avant la fin du mois de novembre 2014. Au moment où ce cahier d'acteur est transmis pour publication nous n'avons donc pas connaissance de la suite qui sera donnée aux différentes demandes d'études complémentaires.

Cour des Comptes Rapport 2014 sur le TGV :

" un coût non soutenable "

Dessertes TGV : France 194 Ouest BPL 33

Rennes et Nantes ne peuvent prétendre entrer dans la compétition des grandes métropoles (300 agglomérations de plus de 4 millions d'habitants) Les villes bretonnes deviennent des satellites de Paris, le foncier s'envole autour des gares TGV. Le clivage Paris/province villes/campagne ménages riches/modestes se renforce, une bonne affaire pour certains, un mauvais coup pour les ménages modestes obligés à s'installer toujours plus loin de leur lieu de travail. Le besoin de réponses adaptées aux mobilités du quotidien augmente.

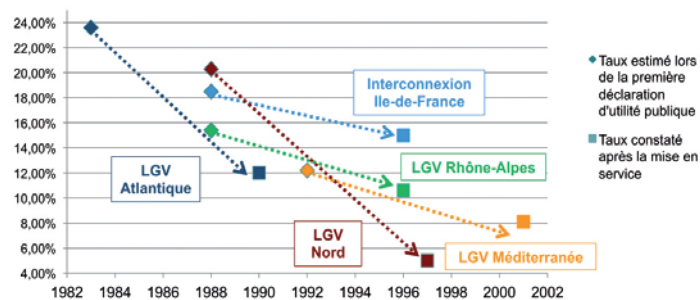
L'effort d'investissement est à faire sur le maillage fin du territoire, il favorise les approches locales, renforce les solidarités et la dynamique économique.

DÉBAT PUBLIC PROJET LNOBPL

1. DES INDICATEURS SOCIO-ÉCONOMIQUES DANS LE ROUGE, UN PROCESSUS DE DÉCISION INEFFICACE

RÉSULTATS SOCIO-ÉCONOMIQUES	SCÉNARIO MAUVE	SCÉNARIO BLEU		SCÉNARIO VERT	
		Nord Vilaine	Sud Vilaine	Nord Vilaine	Sud Vilaine
TRI	2,3 %	3,9 %	3,3 %	2,7 %	2,4 %
VAN	-2300 M€	+750 M€	-300 M€	-2000 M€	-3050 M€

Évolution des taux de rentabilité socio-économique des projets de LGV



Source Rapport de la Cour des Comptes 2014

Pour justifier les projets de LGV « **En moyenne, les prévisions sont trop optimistes de 24 %** ». Tel est le constat fait par la Cour des Comptes en 2014. Cela soulève la question des indicateurs de LNOBPL dont les prévisions de trafic irréalistes de Notre Dame des Landes s'ajoutent à celles déjà optimistes des liaisons actuelles et positivent fortement les indicateurs socio-économiques.

Le montant des travaux est sous-estimé : 26 M€ le kilomètre de LGV selon la cour des comptes en 2014, pour moins de 20 M€/km dans le projet. Et il conviendrait d'ajouter aux investissements ceux nécessaires aux lignes du réseau qui contribuent au trafic de LNOBPL.

Malgré les tentatives faites pour créditer LNOBPL de bons indicateurs socio-économiques, **ils restent négatifs, en dessous des seuils requis ou faibles** ⁽¹⁾.

LNOBPL améliore de **9 %** le nombre de circulations possibles dans les gares de Rennes et Nantes. Le simple traitement de ces nœuds en complément de LNOBPL produit le même résultat pour quelques centaines de millions d'euros seulement.

LNOBPL cantonne le fret « aux champs des possibles » [sic] les investissements nécessaires ne sont pas intégrés au projet.

Le financement et le phasage du projet ne sont pas précisés de même l'impact sur le prix du billet. L'enveloppe des solutions proposées impose un plan de financement global qui porte l'échéance de réalisation du projet à un horizon non compatible avec l'immédiateté des besoins.

RFF a sans doute fait de son mieux pour répondre aux demandes du comité de pilotage. Mais il aurait été logique que ce dernier

se pose la question de la pertinence des objectifs fixés au vu des faiblesses du dossier.

Le projet LNOBPL a été repoussé par la Commission Mobilité 21 en juillet 2013. Les observations de la commission restent d'actualité. La signature du Pacte d'Avenir pour la Bretagne en décembre 2013 six mois après le rejet du projet a permis de lancer le débat public autour d'un dossier non validé par la Commission Mobilité 21.

Les objectifs et le cahier des charges du projet doivent être revus, le dossier complété pour le fret et les aspects financiers. Ce projet doit être issu d'un Schéma Régional Multimodal des transports.

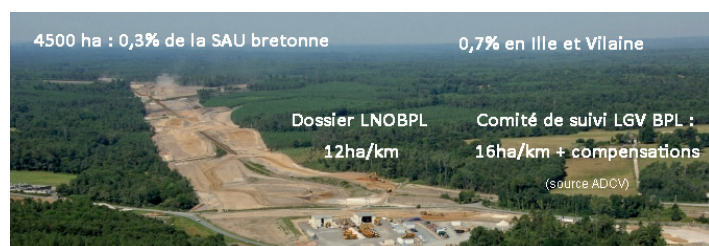
2. SCHÉMA RÉGIONAL MULTIMODAL DES TRANSPORTS DE VOYAGEURS ET DE FRET

Le schéma dans lequel doit s'intégrer le projet ferroviaire doit porter **sur les services et les infrastructures**, reposer sur une large concertation et **des études approfondies** en matière de déplacements et de fret et être consolidé par l'apport des techniques numériques, alternatives et outil d'accompagnement pour les transports et déplacements.

Il doit s'appuyer sur les enjeux : d'équilibre des territoires, sociaux d'accès à la mobilité, économiques de renforcement et de réorientation des activités, climatiques d'émissions de GES et de pollutions, énergétiques.

Notre Dame des Landes doit être considéré comme une simple hypothèse.

Le schéma doit envisager un scénario de rupture brutale d'envoie du cours du pétrole, anticiper les effets de la libéralisation du transport par cars et du transport ferroviaire ainsi que les difficultés croissantes pour rentabiliser les dessertes TGV ⁽²⁾ et intégrer la part grandissante du covoiturage.



3. REVOIR LES OBJECTIFS ET LE CAHIER DES CHARGES

Le lien national rapide est assuré à l'horizon 2017. Aller au-delà présente un rapport bénéfice/coût dérisoire.

Les objectifs que nous défendons :

- Un maillage fin du territoire et un haut niveau de service.
- Une capacité de service fret permettant d'assurer une alternative au tout routier.
- Une ouverture aux évolutions en cours, aux améliorations et à l'inter-modalité.

Le cahier des charges devra intégrer les contraintes suivantes :

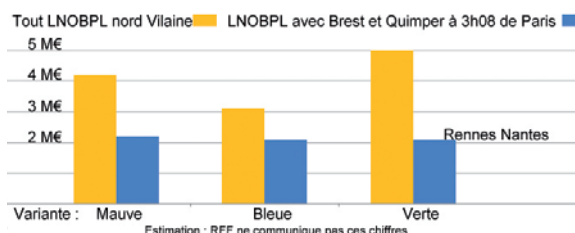
- L'aire d'étude doit couvrir tout le territoire breton et intégrer les lignes désaffectées.
- La priorité doit être donnée au développement de la capacité du réseau pour un niveau de service élevé.
- La vitesse maximale visée doit être de 220 km/h et rester un objectif secondaire pour améliorer les temps de parcours et l'exploitation du réseau. L'utilisation du Train Tram (100 km/h) doit être rendue possible dans des périmètres périurbains limités.

- L'utilisation du réseau existant doit être la règle. La création de lignes nouvelles réservée à la desserte du centre Bretagne.
- Une grille doit préciser les services attendus pour chaque gare voyageurs ou terminal fret et servir de base à la détermination de l'offre sillons à mettre en place. Pour les voyageurs cette grille doit préciser le rythme des dessertes locales : à l'heure, la ½ heure le ¼ d'heure, avec doublement, ou triplement aux heures de pointe et l'accès aux services régionaux et nationaux.
- Le traitement des nœuds de Rennes et de Nantes est une priorité. Ils constituent le premier obstacle à l'augmentation de la capacité, bien avant les lignes
- Les indicateurs socio-économiques du projet doivent être nettement positifs dans toutes les variantes proposées.
- L'offre sillons voyageurs et fret doit être détaillée en capacité, tarification, et répondre à des objectifs fixés.
- La rentabilité économique du projet doit être établie en produisant les plans d'affaires RFF et des opérateurs pour les services voyageurs et fret. Les modalités de financement doivent être précisées ainsi que le phasage du projet.

Paris Brest ou Quimper en 3h08 mn en 2017, ou en moins de 3H pour quelques milliards d'euros de plus ?



Faire bénéficier **tous les territoires bretons** de l'accès à la grande vitesse relève de la performance du maillage territorial associée à une desserte optimisée des TGV. La réduction du temps de trajet de Paris à Brest ou Quimper n'y contribue pas.



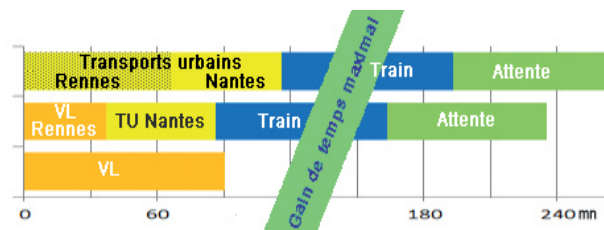
NB : Les variantes bleue et verte sont chiffrées à moins de 20 M€/km par RFF, la Cour des comptes estime à 26 M€/km le coût réel.

Rennes Nantes

Sur la base du chiffrage actuel le montant de l'investissement pour Rennes Nantes serait d'environ 2000 M€⁽³⁾ pour les variantes bleue et verte Nord Vilaine. La variante mauve reviendrait à 2000 M€ ou à 1400 m€ sans passage par Notre Dame des Landes avec un temps de trajet Rennes Nantes entre 59 minutes et 1h02. La suppression de passages à niveau, il en reste 51 avec LNOBPL, permettrait d'optimiser ce temps de trajet.

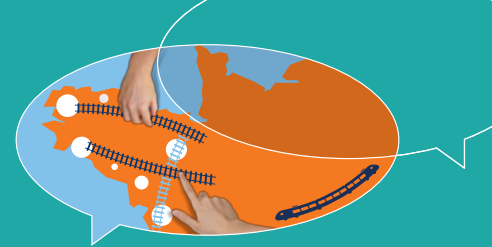
Un gain de 25 minutes sur le temps de trajet en train ne suffit pas à rendre le train plus attractif que la voiture.

Le report modal ne se fera que s'il y a une action conjuguée sur le temps de trajet train, d'accès et de diffusion aux gares de Rennes et de Nantes. Les étoiles ferroviaires de Rennes et de Nantes sont des



Temps de déplacement moyen sur 64 OD Pays de Rennes - Pays de Nantes

atouts à mieux exploiter pour développer les dessertes périurbaines par fer. Elles permettraient une meilleure performance globale de la liaison Rennes Nantes et un plus grand confort d'utilisation. Pour cela le développement de la capacité en circulations des gares de Rennes et Nantes et des lignes qui y convergent doit être une priorité.



Le fret

La région offre un potentiel de transport de fret ferroviaire important mais la part du ferroviaire est très faible : 1,4%. Le Schéma Régional Multimodal des Transports de voyageurs et de fret doit fixer des objectifs de report modal, identifier les flux à capter et les modes d'acheminement appropriés, le besoin en sillons déterminé pour répondre aux objectifs nationaux (rappelés dans la loi de programmation Grenelle) et européens.

Le projet devrait au minimum apporter les réponses attendues dans le Plan régional d'actions logistiques de décembre 2013. L'offre sillons

résultants du projet doit être détaillée et tarifée. Les conditions d'attribution doivent être revues (jusqu'à un an d'attente) et publiées. Une étude de marché doit être réalisée auprès des opérateurs potentiels. Un plan d'affaires doit accompagner le projet. La rentabilité économique des activités de fret doit être établie.

Les problèmes de sécurité posés en partie par le fret dans le tunnel de Chantonay doivent être traités en priorité, la réhabilitation de la liaison Montoir – Pontchâteau envisagée.

CONCLUSION

Le bilan socio-économique du projet pourtant fondé sur une valorisation importante des gains de temps vient confirmer l'impossibilité de démontrer les effets positifs des LGV sur le développement des territoires.

LNOBPL propose des gains de temps faibles au regard du temps total des déplacements et/ou trop faibles au regard du montant des investissements requis sans pour autant offrir à la Bretagne un maillage territorial performant.

Suite à l'avis émis par la Commission Mobilité 21 (juillet 2013), au report du projet par la Commission et face aux indicateurs socio-économiques produits, le Comité de pilotage du projet n'a pas jugé utile de revoir ses objectifs.

La signature du Pacte d'avenir pour la Bretagne a permis d'outrepasser l'avis de la Commission Mobilité 21 et de transmettre le dossier pour l'organisation du débat public.

Ainsi va le projet, sans tenir compte que ce sont les contribuables et les utilisateurs qui paieraient s'il n'était pas remis en cause.

Si les études complémentaires sont menées avec les mêmes objectifs elles aboutiront aux mêmes résultats. Si ces études ne sont pas réalisées l'abandon de Notre Dame des Landes pourrait conduire à l'abandon du projet.

LNOBPL est une parfaite illustration de ce que dénonce le rapport de la Cour des Comptes d'octobre 2014 sur La Grande Vitesse Ferroviaire et les méthodes utilisées pour la mettre en œuvre. Sa lecture nous éclaire sur le passé, le présent et l'avenir du projet si nous n'y prenons garde.

Notre cahier d'acteur pourrait être ce rapport trop volumineux pour tenir sur quatre pages. Notre conclusion serait à l'image de la réponse du **Président de RFF** à la Cour des Comptes suite à sa transmission :

Texte intégral de la réponse de RFF : **« Ce rapport n'appelle pas de réponse de la part de Réseau Ferré de France qui, comme nous l'indiquons dans notre courrier du 19 février dernier, partage très largement les analyses et les recommandations qui y figurent »** ⁽⁴⁾.

Nous demandons que les recommandations de la Cour des Comptes soient appliquées à ce projet.

1) Cour des Comptes La Grande Vitesse Ferroviaire (octobre 2014) p15 : « tout projet dont le TRI est inférieur à une certaine valeur, 4 %, est en principe éliminé » LNOBPL indique : 4,0 % jusqu'en 2034, 3,5 % de 2035 à 2054 3,0 % au-delà.

2) La SNCF est confrontée à de lourdes pertes avec son offre TGV. La libéralisation du transport de voyageurs par fer aura de lourdes conséquences sur l'offre TGV. Une optimisation des dessertes est inéluctable. (voir le rapport de la Cour des Comptes La Grande Vitesse Ferroviaire d'octobre 2014)

3) Le dossier ne précise pas ce montant estimé à partir des kilométrages comme l'indique la réponse de RFF à la question n° 25 sur le site du débat.

4) Annexé au Rapport de la Cour des Comptes page 161.