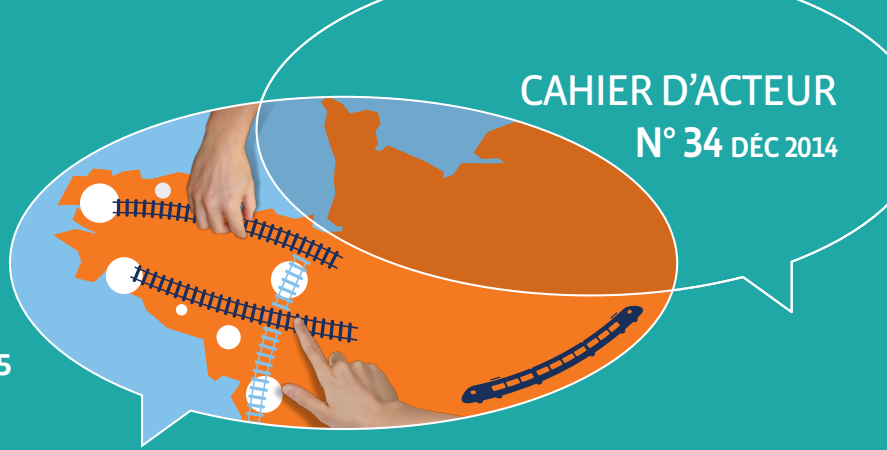


# DÉBAT PUBLIC PROJET LNOBPL

DU 04 SEPTEMBRE 2014 AU 03 JANVIER 2015

CAHIER D'ACTEUR  
N° 34 DÉC 2014



## ÉDITO

L'organisation d'un vaste débat public sur l'avenir ferroviaire de la Bretagne est à saluer. Pour autant, les élus UDB du conseil régional font ici le constat que le projet LNOBPL repose sur trois scénarios peu convaincants. En effet, en concentrant les projets d'investissement sur les axes Est-Ouest existants, le maître d'ouvrage fait le choix d'arroser là où il pleut déjà. La Bretagne, pour sa cohésion et pour préserver son réseau de villes moyennes a besoin d'une autre logique. C'est pourquoi nous proposons comme fil conducteur de notre analyse les flux domicile-travail et affichons l'objectif de mieux relier Nantes et Rennes à l'est, Brest et Quimper à l'Ouest. Ainsi les acteurs publics boucleraient le RER breton, terminologie employée à dessin car elle fait l'analogie avec - l'Île de France -, une région où l'État (donc aussi les Bretons) investit massivement dans des liaisons intra-régionales.

Nous précisons que nous n'abordons dans ce cahier que la question du transport des voyageurs. En effet, la question du fret, enjeu majeur, est abordée de manière peu efficiente dans le dossier du débat. À titre d'exemple, comment parler du fret sans évoquer la place du rail dans nos ports, sujet absent de LNOBPL ?

Critique sur le support du débat LNOBPL, notre contribution se veut offensive et constructive, avec la volonté de faciliter les déplacements quotidiens des Bretons.

Herri GOURMELEN,  
président du Groupe UDB  
au Conseil régional de Bretagne



## PRÉSENTATION DE L'AUTEUR

Ce cahier est ici le fruit du travail des quatre élus qui représentent l'UDB au sein du Conseil Régional de Bretagne, Herri Gourmelen, président de groupe, Mona Bras, Naig Le Gars et Christian Guyonvarc'h.

Ces élus sont membres de l'Union démocratique bretonne (UDB), parti politique, autonomiste, de gauche et écologiste, qui inscrit sa réflexion dans la lutte pour l'émancipation, individuelle comme collective et milite notamment pour une Bretagne réunifiée et autonome dans le cadre de la République Française. Présente dans de nombreuses collectivités, l'UDB travaille à appliquer des politiques solidaires en faveur du développement durable de l'économie et de la société bretonne.

### Contacts : « Groupe UDB – Autonomie et Écologie »

13 c rue Franz Heller 35 700 RENNES

Tél. : 02 23 21 36 40 - Fax : 02 23 21 04 96

<http://elus-regionaux.udb-bzh.net>

## RENFORCER LA COHÉSION TERRITORIALE BRETONNE

### I. TROIS SCÉNARIOS PEU CONVAINCANTS

#### UN RAPPORT COÛT-VITESSE PEU AVANTAGEUX

L'utilité sociale des coûts des différents scénarios peut se mesurer sous différents angles.

Vus sous l'angle de la vitesse, les 3 scénarios LNOBPL ne sont pas convaincants.

Certes, il est évident que le rapprochement des distances-temps entre l'Ouest et l'Est de la Bretagne constitue un enjeu de cohésion régionale. Cet enjeu est renforcé par le rapprochement de Rennes et Paris par la LGV mais ne doit pas en occulter deux autres : celui de la raréfaction prévisible des financements publics d'une part et celui de la cohésion Nord-Sud de la région d'autre part. Aussi faut-il prioriser des choix, et pour ce faire relativiser la portée de LNOBPL en vue du rapprochement Brest-Rennes. En effet, le gain de temps pour ce trajet est estimé entre 10 et 15 minutes, pour des coûts globaux allant de 3,1 à 5,5 milliards d'euros. Le ratio coût/avantage semble peu convaincant. Ce d'autant que, toujours sur ce même trajet, le meilleur temps de parcours potentiel en train est nettement compétitif déjà aujourd'hui face à la voiture. Notre critique mérite nuance néanmoins ici, car le scénario « vert », certes le plus onéreux, permet un gain de temps significatif sur le trajet Quimper-Rennes. Cette nuance permet de souligner que les scénarios méritent d'être « mixés », celui semblant pertinent sur l'axe Sud ne l'étant pas forcément sur l'axe Nord.

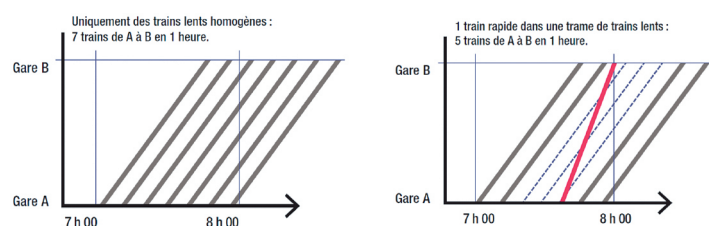
#### PERMETTRE L'EXTENSION DE CAPACITÉ, NOTAMMENT EN PÉRIURBAIN

Une autre manière d'évaluer le bénéfice socio-économique de LNOBPL est de prendre en compte non pas le gain de temps, mais l'évolution positive de la capacité des voies à prendre en charge des trains supplémentaires. Si l'un ou l'autre des scénarios devait être en définitive retenu, c'est à l'aune de ce critère que nous souhaitons que le choix soit effectué. En effet, en matière de transport public, la prise en compte des usages compte autant que la qualité des infrastructures. Pour être psychologiquement compétitif face au véhicule individuel, le train doit offrir un cadencement suffisamment régulier pour s'adapter à différents usages et besoins. Les éléments de scénarios permettant de renforcer la fréquence de trains pour les mouvements pendulaires domicile-travail autour de Rennes et Nantes

sont à nos yeux déterminants en termes de choix. Aussi nous regrettons que cette approche soit survolée page 120 du dossier du maître d'ouvrage, après un long développement sur les gains de minutes. Une approche plus fine, par bassin d'emplois nous semble nécessaire. Dans un contexte où les obligations de services publics, notamment à usage scolaire, contraignent les réseaux de transport urbain à une pratique du « cabotage » de hameau en hameau, les gares de proximité ont un rôle essentiel à jouer dans la décongestion automobile des centres urbains. Cette question devrait faire l'objet d'un projet en soi, intégrant également la gare de Landerneau vers Brest, celles de Quimperlé, Hennebont, Gestel et Brandérion vers Lorient, ou Sainte-Anne-d'Auray vers Vannes.

Nous notons par ailleurs qu'à plusieurs reprises le document du débat public LNOBPL mentionne que les extensions de capacités autour de Rennes et Nantes seraient possibles « moyennant des aménagements complémentaires » ! Le critère à nos yeux prioritaire ne semble donc pas évalué précisément par le maître d'ouvrage.

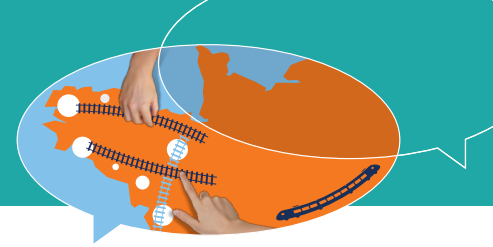
Cette extension de capacité ne passe pas nécessairement par un doublement onéreux de voies à usage des trains rapides, comme l'illustrent ces deux schémas issus du document du débat public :



#### PRÉSERVER LE FONCIER ET ÉVALUER L'IMPACT DE L'AÉROPORT DE NDDL DANS LNOBPL

Le dossier du débat public LNOBPL est par ailleurs lacunaire quant à deux enjeux de gestion de l'espace.

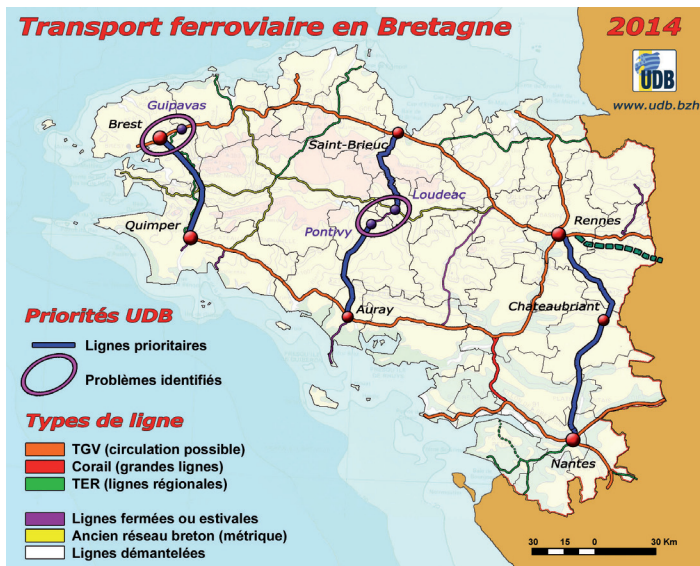
D'une part, la question de la gestion du foncier est largement survolée. Tout juste trouve-t-on des estimations permettant de dire que LNOBPL est potentiellement consommateur de 2300 à 3200 hectares. Avant toute décision, une étude plus fine sur ce sujet est nécessaire. L'ensemble des intercommunalités bretonnes font face aujourd'hui à la nécessaire préservation du foncier agricole et sont en quête de foncier permettant



d'accueillir des projets économiques lourds, dans le domaine de la logistique par exemple. Ces deux sujets majeurs sont déjà sources de contradictions et de compromis difficiles. La captation de 3000 hectares par le rail ne serait pas sans effet dans ce difficile équilibre. Une évaluation plus précise doit permettre d'éclairer les choix.

D'autre part, il est particulièrement étonnant pour notre groupe que le maître d'ouvrage n'intègre à aucun moment l'analyse de l'impact financier du projet d'aéroport à Notre-Dame-des-Landes dans les trois scénarios présentés. En effet, quoi que chacun pense de ce projet, nul ne peut ignorer que sa réalisation apparaît aujourd'hui incertaine. Il nous semble donc normal de demander d'isoler l'impact financier du raccordement potentiel à NDDL dans chacun des scénarios, pour pouvoir les adapter au mieux en fonction de l'évolution de ce dossier spécifique.

## II. DÉVELOPPER LES LIAISONS INTRA-RÉGIONALES, LA PRIORITÉ POUR LES ÉLUS UDB



Notre soutien va prioritairement aux initiatives qui permettent de renforcer la cohésion de la Bretagne et de faciliter la vie quotidienne de ses habitants. C'est pourquoi il nous semble que l'avenir du ferroviaire breton doit d'abord être tourné vers le renforcement des liaisons entre le Nord et le Sud de la région. C'est en effet la condition pour améliorer les liaisons les plus problématiques et pour intégrer à terme le Centre-Bretagne aux dynamiques socio-spatiales régionales.

### QUIMPER-BREST ET RENNES-NANTES : BOUCLER LE RER BRETON

Le projet LNOBPL vise dans tous ses scénarios à améliorer le fonctionnement du réseau existant, composé d'un barreau Brest-Rennes au Nord et d'un barreau Quimper-Rennes/Nantes au Sud. Le groupe UDB propose une autre vision : relier efficacement ces deux barreaux entre eux, d'abord à leurs extrémités. De la sorte, de l'amélioration onéreuse de l'existant, **le projet passerait au bouclage du RER breton**. Car c'est bien de cela qu'il s'agit : l'essentiel de la fréquentation des lignes relève de trajets intra-régionaux liés au travail. Cette vision globale du territoire, permettant une boucle circulaire, serait également source de progrès notables sur les trajets entre Brest et le Sud de la Bretagne d'une part, entre Rennes et Nantes d'autre part.

L'équipement de la ligne actuelle entre Brest et Quimper ne permet ni fréquence, ni vitesse. Ainsi, le meilleur temps de parcours ferroviaire sur ce trajet (1 h 11) n'est pas compétitif par rapport à la voiture. Notre groupe considère donc comme prioritaire l'amélioration des voies sur ce trajet, qui passe d'abord par l'électrification du tronçon Landerneau-Quimper. Si cette volonté correspond à un enjeu de vie quotidienne à la pointe de la Bretagne, il s'agit également de mieux relier Brest à l'Est de la région par un meilleur accès au barreau Sud actuel. Le document LNOBPL ne prévoit que 6 ou 7 minutes de mieux pour aller de cette ville à Nantes. Si Brest-Rennes est plus rapide en train qu'en voiture, un effort important doit être accompli pour avoir le même niveau de performance sur Brest-Nantes. Le fait de considérer le réseau ferré comme une boucle (le RER breton) c'est investir pour éviter les ruptures de charges en gare de Quimper sur des trajets intra-régionaux Nord-Sud.

Améliorer les liaisons Nord-Sud passe également par une meilleure fluidité des parcours entre Nantes et Rennes à l'autre extrémité de la boucle. Nous ne hiérarchisons pas la priorité entre ces deux tronçons qui participent de la même idée. Entre ces deux centres urbains, l'avantage compétitif en temps du train sur la voiture n'est pas suffisamment déterminant aujourd'hui. Ajoutons à cela la faible qualité de desserte de Châteaubriant, on voit là l'intérêt d'une liaison directe Rennes-Nantes par Châteaubriant qui n'est pas présente dans les schémas de départ de LNOBPL

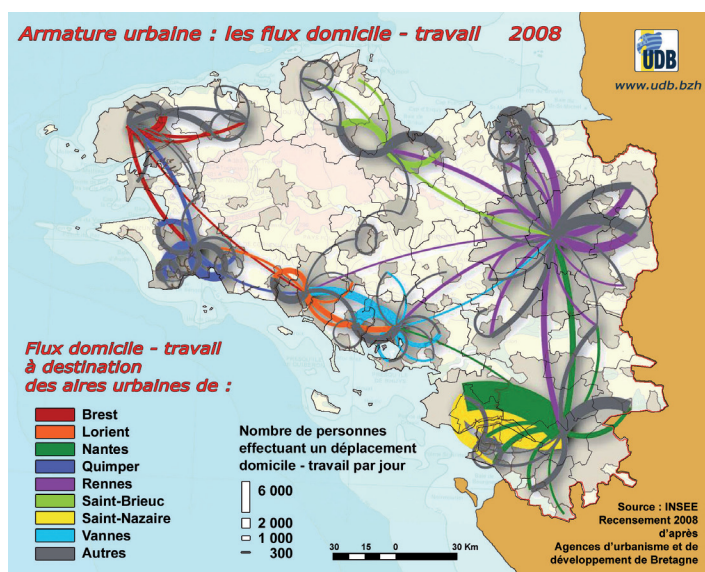
**Boucler le RER Breton à l'Est et à l'Ouest, c'est à la fois répondre à des enjeux locaux et au besoin de cohésion de la Bretagne.**

# DÉBAT PUBLIC PROJET LNOBPL

## LES FLUX DOMICILE-TRAVAIL : DES BESOINS POUR LA BRETAGNE INTÉRIEURE

Les documents du débat public LNOBPL reposent, entre autres, sur des données de projections démographiques utiles. Nous regrettons néanmoins que les enquêtes INSEE sur les déplacements domicile-travail ne soient pas exploitées de manière plus stratégique. En effet, le maître d'ouvrage nous renseigne assez bien sur les besoins satisfaits et leur devenir. Mais les réalités vécues montrent également des besoins non desservis actuellement.

Ainsi, l'INSEE relève que plus de 1500 habitants de la zone d'emploi de Pontivy, vont travailler sur celle de Lorient et qu'à l'inverse, la zone de Pontivy reçoit des travailleurs nombreux de la zone Auray-Vannes. Des données du même ordre témoignent des relations quotidiennes fortes entre la zone d'emploi de Loudéac et le territoire de Saint-Brieuc.



Le groupe des élus UDB considère donc qu'après le bouclage Ouest et Est du RER breton, la deuxième priorité est d'investir à partir des emprises de RFF existantes entre Pontivy et le Sud-Bretagne d'une part, Loudéac et le Nord-Bretagne d'autre part. Le secteur Pontivy-Loudéac est en effet un pôle d'équilibre dynamisant pour le Centre-Bretagne, qui doit être réintégré dans le périmètre du projet.

Le groupe UDB fait le choix de placer les flux domicile-travail au cœur de ses préconisations. Si cette analyse amène à renforcer les capacités en périurbain elle amène également à faire de l'intégration de la Bretagne intérieure au schéma d'aménagement un objectif incontournable au service de la cohésion régionale.

## AÉROPORT DE BREST ET LES 13 KM DE PONTIVY- LOUDÉAC, LES CHAÎNONS MANQUANTS DU RAISONNEMENT.

En privilégiant la question des flux domicile-travail et le bouclage du RER breton, notre groupe met en évidence le besoin d'études complémentaires sur deux questions précises.

D'une part parce que ni notre point de vue, ni le dossier LNOBPL ne répondent parfaitement au besoin de Brest en particulier, de la pointe bretonne en général, de connexion rapide vers les grands centres de l'Europe (Bruxelles, Paris, etc.). Le slogan Brest à 3 heures de Paris n'est tenable qu'au prix d'investissements peu rentables et de suppressions de nombreux arrêts intermédiaires. À cela s'ajoute le contexte politique et juridique très incertain autour du projet d'aéroport à Notre-Dame-des-Landes. Dans le schéma ferroviaire, la LGV rapproche Nantes et Rennes de Paris et du Nord de l'Europe. Pour ces deux villes l'enjeu est désormais la liaison entre elles et avec le Sud de la Bretagne est probablement moins réaliste à la pointe Ouest. L'efficacité de l'inter-modalité fer-air à Brest doit pouvoir être étudiée en vue d'intégrer l'aéroport de Brest au schéma ferroviaire.

D'autre part, en mettant en évidence le besoin de liaison de Pontivy-Loudéac vers les barreaux existants, apparaît l'utilité de travailler la question des 13 km de rails manquant au cœur du centre-Bretagne. Ce ne peut-être une priorité de premier plan dans l'état actuel des voies existantes, mais cet objectif de travail doit pour nous être retenu à l'issue du débat public pour fixer l'horizon d'une liaison transversale Nord-Sud complète (à titre indicatif, aujourd'hui, l'offre la plus rapide entre Saint-Brieuc et Vannes allonge le trajet de 20 % en temps par rapport à la voiture).

L'argument de l'augmentation de capacité est prioritaire dans l'analyse si on s'en tient aux trois scénarios présentés. Cette augmentation passe par des aménagements, mais aussi par un travail sur le matériel roulant. La question du gain de temps est pour le groupe UDB importante, mais cette question pose les axes Nord-Sud comme prioritaires, au nom de la cohésion régionale et du service aux habitants.