Eléments de réflexions de la CFDT Bretagne
Dans le débat public sur le projet
« Liaisons Nouvelles Ouest Bretagne - Pays de la Loire" »
(LNOBPL)

Pour la CFDT, rapprocher Brest et Quimper de Rennes et de Nantes est un impératif si l'on veut éviter une fracture entre l'est et l'ouest de la Bretagne.

La CFDT a toujours défendu cette démarche qui consiste à rapprocher la pointe bretonne de Paris, mais également à favoriser sa connexion avec les autres régions françaises et les aéroports parisiens, portes sur l'Europe et le monde. C'est pourquoi, elle estime que le contournement Sud de Paris aurait du se faire en concomitance avec le projet BGV, ce qui n'a n'a pas été le cas. Tout ce qui concourt à diminuer les temps de parcours, atténue les conséquences de la périphéricité de la Bretagne.

Ce projet LNOBPL est la suite logique du projet de Bretagne à Grande Vitesse (BGV) qui avait pour ambition de mettre Brest et Quimper à 3 heures de Paris. Il consistait en la création d'une ligne nouvelle à grande vitesse entre Le Mans et Rennes, la dé saturation de la gare de Rennes et l'amélioration des axes Rennes /Brest et Rennes/Quimper.

Dans le projet LNOBPL, le meilleur temps de trajet prévu entre Paris et Brest est de 3h08. Pour la CFDT, il est important de penser le trajet dans sa globalité, sur le temps total du transport ou du déplacement et actionner plusieurs leviers pour le diminuer. L'amélioration des infrastructures existantes en est un, avec une priorité à mettre sur l'axe Brest /Quimper qui permettrait une desserte en boucle de la Bretagne. Un autre est l'accès aux pôles d'échanges multimodaux afin d'optimiser les parcours d'approches et de destinations et il en existe d'autres.

Dès 2017, avec l'achèvement de BGV, Rennes sera plus proche de Paris que Brest ou Quimper de Rennes, cet aspect ne peut être ignoré pour l'attractivité des territoires bretons. Le projet LNOBPL vise à rééquilibrer cet état de fait. Mais, dans le même temps, l'effet de la grande vitesse doit être profitable à tous les bretons. Il faut développer le ville à ville ; ce qui suppose un maillage et des dessertes tant routières que ferroviaires (par TGV ou par TER) sur l'ensemble du territoire.

Réduire les temps n'est pas le seul axe d'amélioration de l'offre de transport ferroviaire. Les usagers, notamment pour les besoins des déplacements domicile – travail, attendent tout autant une régularité et une fréquence des dessertes. L'amélioration des infrastructures et le projet LNOBPL, dans son ensemble, répond mal à cette demande.

Sans trancher entre les scénarios, la CFDT exclut donc le scénario vert qui ne permettrait pas ce maillage du territoire. De plus, la construction de lignes nouvelles engendrerait des emprises foncières très importantes sur des zones, aujourd'hui, consacrées à l'agriculture. Le surcoût financier, même s'il permet de gagner quelques minutes supplémentaires, parait disproportionné au regard des financements possibles pour la LNOBPL car il existe de fortes inconnues sur son montage financier, d'autant plus que l'abondement des finances de l'AFITF (Agence de Financement des Infrastructures du Transport de France) est pleinement percuté par l'abandon de la taxe de transit poids lourds. Pour la CFDT, il faut que le montage financier permette de déboucher sur un coût maitrisé des péages rendant le transport ferroviaire accessible à toutes les catégories sociales avec un prix des billets acceptable.

Le projet LNOBPL est avant tout un projet voyageurs. Néanmoins, la création de nouvelles portions de voie va libérer des sillons pour le fret et le TER. Le fret ferroviaire est pertinent sur des longues distances. Or, en Bretagne, 80 % du fret routier se fait sur des distances inférieures à 100km et de plus, les trains doivent s'acquitter d'un droit de péage pour circuler alors que les routes sont gratuites pour tous les transporteurs en Bretagne. Même si l'impact sur le fret ferroviaire risque d'être limité, il faut toutefois le développer notamment par l'installation de plateformes multimodales.

Les travaux de mise en œuvre de la LNOBPL, quelque soit le scénario retenu, se feront en plusieurs phases. Pour la CFDT, il est essentiel que les travaux d'amélioration des lignes ou la construction de nouveaux tronçons se fassent en priorisant l'ouest de la région que ce soit au niveau des financements comme pour la réalisation des travaux.

Rennes, le 12 décembre 2014