



Quimper, le 19 décembre 2014

Monsieur le président de la  
commission particulière du débat public  
Liaisons ferroviaires Bretagne-Loire  
107 avenue Henri Fréville - CS 10704  
35207 RENNES Cedex 2

Monsieur le président,

Nous avons l'honneur de vous communiquer les observations de notre Union départementale CLCV, association représentative des consommateurs, locataires et usagers du Finistère (1 200 adhérents), relatives au projet de liaisons nouvelles Ouest Bretagne-Pays de la Loire (LNOBPL) soumis à enquête publique jusqu'au 31 janvier 2015.

Ce projet présenté par Réseau Ferré de France et élaboré en partenariat avec les régions Bretagne et Pays de Loire, les Conseils généraux et les grandes métropoles, intéresse au plus haut point les consommateurs que nous représentons. En effet, il doit permettre de modifier les infrastructures ferroviaires et d'améliorer sensiblement le service public en offrant des parcours plus rapides et plus compétitifs par rapport aux transports aériens et automobiles, bien plus polluants.

De plus, en développant un moyen de transport non basé sur les énergies fossiles, ce projet s'inscrit tout à fait dans le cadre de la transition énergétique répondant aux enjeux planétaires liés aux bouleversements climatiques.

### **I- Les trois scénarios**

Nous souhaitons dans un premier temps formuler nos observations sur les trois scénarios présentés dans le projet LNOBPL.

#### **1-Le scénario mauve « Aménagement au plus proche des voies ferrées existantes »**

Ce scénario intermédiaire au point de vue financier prévoit une répartition des travaux plus équitable entre le nord et le sud (lignes nouvelles avant Morlaix et Rennes-Lamballe ; Quimper-Lorient et Rennes-Redon avec desserte du projet contesté d'aéroport).

Mais s'il crée une voie entièrement nouvelle à l'est du territoire, il délaisse totalement la partie ouest (Brest-Quimper).

Malgré ses aspects intéressants, ce scénario ne peut donc être retenu en l'état.

#### **2- Le scénario bleu « Création de lignes nouvelles »**

S'il a l'avantage d'être le moins coûteux, ce scénario se contente de créer deux voies nouvelles, Rennes-Lamballe et Rennes-Nantes, desservant au passage le projet contesté d'aéroport.

Les travaux étant engagés uniquement sur la partie est du territoire, il n'apportera pas non seulement de solution satisfaisante aux problèmes de fond (délais trop longs sur les lignes intérieures de la Bretagne...) mais ne contribuera qu'à accroître le déséquilibre est-ouest.

En conséquence, cette hypothèse ne peut non plus être retenue.

### 3- Le scénario vert « Création de lignes nouvelles »

Si ce scénario apporte le meilleur gain de temps en raison même du changement radical des infrastructures, c'est aussi le plus coûteux (5 milliards d'euros), ce qui est plus que problématique en ces temps de rigueur budgétaire. Qui financera un tel projet ?

Il a par ailleurs comme inconvénient de faire coexister sur une distance importante (Rennes-Saint Briec et Rennes-Vannes) deux voies au nord et deux voies au sud. En fonction de la fréquentation future, les anciennes voies ne risquent-elles pas d'être progressivement abandonnées pour des questions de rentabilité ?

Enfin les travaux étant engagés essentiellement dans la partie est de la Bretagne, ce projet ne fera qu'accroître le déséquilibre est-ouest de la région et laisser les voies ouest à une vitesse trop lente.

Pour ces trois raisons, ce scénario trop coûteux et inégalitaire ne peut non plus être retenu.

## II- Nos préconisations

Le dossier notant à juste titre, puisque c'est la raison même de la mise à l'enquête publique, qu'à ce stade de la réflexion, ces scénarios sont encore évolutifs et peuvent faire l'objet de combinaisons ou de variantes, la CLCV du Finistère tient à transmettre ses propres préconisations au nom des consommateurs usagers du rail. En effet, trois constats complémentaires peuvent être portés sur les trois scénarios proposés :

1- Les travaux portent essentiellement sur les axes nord et sud afin d'optimiser les délais entre la pointe bretonne et Paris. L'objectif unique est donc de se rapprocher de Paris, le gain de temps variant seulement de 10 à 15 mn pour un coût d'environ 4 milliards d'euros. Dans le contexte budgétaire actuel, on peut s'interroger sur le rapport qualité-prix.

2- Dans les trois scénarios, l'est breton et les lignes Rennes-Nantes bénéficient d'un maximum de travaux puisque l'on construit des voies nouvelles améliorant la liaison entre les grandes métropoles mais desservant aussi le projet contesté de nouvel aéroport.

3- A contrario, rien n'est envisagé pour l'ouest breton dans les trois scénarios alors que :

- la ligne actuelle (1 h 15 de trajet) ne peut répondre à la fréquentation très forte entre Brest et Quimper, qui se concentre sur la voie express. Combien d'usagers de cette route travaillent et habitent dans des sites opposés ? Inversement, une ligne ferroviaire adaptée comme celle de Brest-Landerneau connaît une affluence certaine ;

- à l'avenir, le trafic entre les deux grandes villes du Finistère ne pourra que se développer ;

- pour les habitants du Finistère, il est aussi essentiel de pouvoir rejoindre en TGV les grandes agglomérations que sont Nantes, Bordeaux ou Lyon, alors qu'aujourd'hui cette liaison connaît des dysfonctionnements.

Un schéma ferroviaire tourné vers l'avenir doit répondre aux préoccupations des consommateurs usagers. Nous retiendrons **quatre attentes principales** :

- désenclaver la pointe bretonne en la rapprochant significativement de la capitale ;

- désenclaver la pointe bretonne de Nantes et des grandes villes du sud de la France ;

- créer une liaison rapide, confortable et cadencée entre Brest et Quimper (moins de 3/4 h) ;

- offrir un haut niveau de service à tous les consommateurs sur toutes les lignes du territoire concerné par le projet.

Nous vous prions d'agréer, Monsieur le président, l'assurance de notre considération distinguée.

Pour la CLCV du Finistère,



Claude Martel, coprésident