

**Contribution des élus Europe Ecologie Les Verts Bretagne et Pays de la Loire**

Pour les écologistes, mettre le ferroviaire au cœur de nos politiques de transports, comme outil de réduction de gaz à effet de serre, avec l'enjeu du report modal de la route et de l'aérien, est indispensable. Comme par ailleurs la population de l'Ouest augmente, il est tout à fait logique et normal de chercher et donner des réponses aux nouveaux besoins de mobilités à l'horizon 2030 et au-delà.

Dans une démarche constructive, les élus écologistes ont participé activement au débat public sur le projet Liaisons Nouvelles Ouest Bretagne Pays de la Loire (LNOBPL) qui a eu lieu de septembre 2014 à Janvier 2015 (cf. [les deux cahiers d'acteurs](#) et [la contribution complémentaire](#) suite aux résultats des nouvelles études sur la liaison Nantes-Rennes). Nous avons dénoncé le caractère très prématuré de ce débat (conséquences de la Ligne Grande Vitesse (LGV) non appréhendées par les usagers, incertitude sur Notre-Dame-des-Landes (NDdL), projet par



ailleurs considéré comme non prioritaire par la commission mobilité 21) et son caractère partial face aux propositions des porteurs de projet, deux scénarios ne servant que de repoussoirs à celui déjà choisi.

Nous n'avons pas été les seuls à défendre cette position. Le débat public n'a d'ailleurs pas pu se clore clairement, et chacun a pu noter la forte contestation de deux des cinq objectifs par de nombreux et divers acteurs : la desserte de l'hypothétique aéroport du Grand Ouest et l'objectif symbolique des 3h entre Paris et la pointe bretonne. Cette deuxième phase s'avère donc nécessaire.

**I. UNE POURSUITE DU DEBAT PUBLIC ATTENDUE****RETOUR SUR LES RECOMMANDATIONS DE LA COMMISSION NATIONALE DU DEBAT PUBLIC (CNDP)**

Dans ses conclusions au débat, la [CNDP](#) a formulé 4 recommandations pour la concertation complémentaire

1. l'élargissement du champ de la discussion, d'un projet d'infrastructure à un projet de service ferroviaire et à un projet de territoires
2. l'implication de l'ensemble des acteurs des politiques de transport et d'aménagement pour permettre une réflexion collective, notamment sur les thèmes de la mobilité et de l'aménagement du territoire, avec pour priorité l'amélioration des trains du quotidien
3. la justification des choix techniques et des hypothèses retenues ou abandonnées, notamment pour la liaison Nantes-Rennes
4. une attention particulière à la question des emprises foncières et des impacts environnementaux

Et elle avait conclu ainsi : « **il s'agira surtout de mobiliser les citoyens et d'assurer leur implication à long terme afin de les remettre au cœur de la décision sur ce projet de liaisons nouvelles** »

### SNCF RESEAU S'ENGAGE A POURSUIVRE MAIS SUR LES MEMES BASES

SNCF Réseau a fait connaître les suites données au débat public du projet LNOBPL dans un avis publié au journal officiel le [6 juin 2015](#). Face aux différents points soulevés lors du débat public, SNCF Réseau a décidé : « de la poursuite des études du projet ferroviaire de Liaisons nouvelles Ouest Bretagne-Pays de la Loire par une étape complémentaire au débat public sur la base des orientations suivantes :

1. *Améliorer les performances de l'axe Nantes-Rennes*
2. *Améliorer l'accessibilité de la pointe bretonne*
3. *Mettre en perspective le projet LNOBPL au sein des politiques de transport et de mobilité en Bretagne et Pays de la Loire*
4. *Approfondir un ensemble de sujets lors de cette étape complémentaire, dont l'analyse détaillée de la capacité sur la base de la grille horaire 2017 pour déterminer les perspectives de saturation (infrastructures et matériel roulant) des axes Rennes-Brest, Rennes-Quimper, Nantes-Rennes-Quimper et de développement possible des transports du quotidien, ou encore les conditions de l'équilibre économique du projet et de son exploitation future*
5. *Mener les études de l'étape complémentaire au débat public sous l'égide d'un comité de pilotage associant l'Etat, les autorités organisatrices des transports régionaux et les principales collectivités territoriales participant au financement des études, et déployer un dispositif d'information et de concertation permettant d'associer les différents acteurs et le public à la mise au point du projet »*

Cette décision a conduit à l'organisation de l'étape complémentaire qui se déroule de novembre 2016 à Février 2017 encadrée par une charte et un garant en la personne d'Alain RADUREAU. **Mais une phase complémentaire sans redéfinition de nouvelles bases !**

*SNCF Réseau annonce en préalable, en dépit des conclusions mêmes du débat public, que celui-ci a « confirmé le projet et ses grands objectifs ». Cette nouvelle phase ne remet donc pas en cause les 5 objectifs initiaux.*

#### Rappel des 5 objectifs initiaux

- 1) **Améliorer l'accessibilité de la pointe bretonne**
- 2) **Rapprocher les capitales régionales Nantes-Rennes**
- 3) **Renforcer le réseau inter-villes et l'irrigation des territoires**
- 4) **Desservir l'aéroport du Grand Ouest**
- 5) **Dégager les possibilités d'évolution à long terme du réseau**

### POURTANT LNOBPL RESTE UN PROJET A REDEFINIR : EN TERMES DE PRIORITES ET DE PHASAGE

**Mais la réalisation de l'aéroport du Grand Ouest est plus que jamais hypothétique, la France étant notamment toujours sous infraction européenne et la déclaration d'utilité publique étant close en février prochain.** Pour notre part, nous y sommes toujours complètement opposés. Quant à l'objectif affiché de **Paris-Brest en 3 heures, cet objectif n'est mis en parallèle ni avec le nombre de voyages journaliers attendus direct en Paris<>Brest (pour rappel cet objectif de moins de 3heures est atteignable mais sans arrêt intermédiaire) ni avec le potentiel de report**

**modal de l'aérien vers le ferroviaire.**

**Cette non prise en compte de la contestation de deux des objectifs poursuivis déconsidère la poursuite du débat public.** Néanmoins, comme nous refusons la politique de la chaise vide, nous avons participé à l'atelier d'élus du territoire pour tenter d'avoir des éléments de réponses aux enjeux soulevés et pour connaître l'avancement de la réflexion des porteurs de projets.

## II. UN DEBAT COMPLEMENTAIRE QUI SE VEUT INNOVANT MAIS QUI RESTE ASSEZ CONFIDENTIEL

### UN DISPOSITIF INNOVANT MAIS PEU EXPLOITE

L'une des volontés est bien de remettre le citoyen, l'usager au cœur du débat. Tant mieux. SNCF Réseau a donc recours à un panel de citoyens via le site <http://lnobpl.fr> et un atelier en trois temps (connaissance du projet, diagnostics des besoins et formulation de propositions) avec des groupes de citoyens. La mobilisation des acteurs est segmentée en trois groupes : les associations environnementales et agricoles, les acteurs économiques et les élus du territoire. S'ajoute à cela le comité de pilotage (COFIL) constitué de l'Etat, SNCF Réseau et des collectivités qui financent le projet, qui joue un rôle prépondérant. Pour cette nouvelle phase, un outil

innovant a été créé : un simulateur de scénarios « [serious game](#) » accessible à tous sur internet. Il permet de faire des choix par axe et de choisir la solution technique à privilégier (aménagement, ligne nouvelle, modernisation et capacité) afin de construire un scénario possible. Mais chacun peut le constater : la participation est très faible, en effet peu de structures associatives mobilisées, peu d'élus du territoire présents à la rencontre organisée le 11 janvier dernier à Nantes, une activité minime sur le forum et sur le site lnobpl.fr. **C'est facile à comprendre : A quoi cela sert-il de participer, si les critiques ne sont pas prises en compte ?**

### DES REPONSES EN SUSPENS ET UNE VISION SEGMENTEE

Certes, SNCF Réseau nous a présenté la hausse de fréquentation attendue à l'horizon 2030 et les risques de saturation si le projet venait à ne pas se réaliser ou à prendre un sérieux retard. Cependant, nous pouvons regretter l'absence de présentation en parallèle d'un schéma ferroviaire directeur à moyen terme qui nous permettrait de prioriser et programmer les évolutions.

**Une réflexion intermodale non partagée avec les élus du territoire.** Autre attente des élus du territoire et des acteurs : mener une réflexion intermodale sur l'aire d'étude en cohérence avec les futurs schémas régionaux d'aménagement et de développement durable des territoires (SRADDET). Ces schémas prescriptifs seront adoptés par nos deux Régions en 2019. Le risque avec ce décalage de calendrier étant que le projet

LNOBPL ne s'inscrive pas complètement dans ces schémas. **Poser les bases d'un schéma ferroviaire directeur pour les deux Régions -identifiant les besoins des usagers, les installations existantes et les budgets disponibles- est un atout indispensable à cette réflexion intermodale urgente pour nos territoires.** Aujourd'hui prendre ce temps de réflexion nous aurait permis de proposer des réponses aux nouveaux besoins de mobilité à l'horizon 2030 et au-delà, en insistant davantage sur l'au-delà et en capitalisant sur l'existant pour l'horizon 2030.

Cette précipitation fait que d'une certaine manière **le projet LNOBPL exclut les possibilités évolution concernant le Fret**, parent particulièrement pauvre dans les politiques de transport des deux Régions alors que chacun admet que cela devrait être une priorité.

## DES ETUDES A AFFINER ET DES ETUDES A ENCLANCHER

**La liaison Nantes-Rennes.** Le simulateur ne permet pas d'avoir une vision pédagogique, fine et comparative des scénarios possibles en améliorant en priorité l'existant alors que la réalisation d'une [expertise complémentaire](#) avait pourtant permis de dégager deux scénarios économiquement viables (notamment le scénario S5 avec possibilité de 2 Aller-Retour/heure). Comme [l'a souligné Alain RADUREAU](#), le garant du débat complémentaire, *« d'après les experts, l'impact de l'aéroport sur le projet se limite à des variations de la rentabilité économique de la liaison Nantes-Rennes. Mais l'abandon du projet ne remettrait pas en cause le projet LNOBPL qui est porté par d'autres objectifs »*. Néanmoins **l'objectif maintenu « desserte de**

**l'aéroport » implique quasi-automatiquement, pour le simulateur, une ligne nouvelle complète...**

Pourtant, SNCF Réseau a réalisé une [note](#) sur la liaison Nantes-Rennes via Châteaubriant. Cependant cette note est basée uniquement sur l'expertise complémentaire, réalisée en 2014, et qui n'avait pas convaincu alors les partisans de cette solution. Rien de nouveau sur cet axe donc, nous le regrettons. C'est d'ailleurs contraire aux recommandations de la CNDP.

**Les liaisons entre Saint-Nazaire/Sud Bretagne et Saint-Nazaire/Rennes restent également à étudier avec les possibilités de l'aménagement connexe de la virgule de Savenay**

---

L'enjeu primordial est de faire face à deux impératifs : absorber les besoins de mobilités d'une population grandissante et contribuer à l'objectif climatique de réduction de gaz à effet de serre. Répondre à ces deux impératifs nous permettra d'être des régions attractives. Le rôle du transport ferroviaire n'est plus sujet à débat, nous avons besoin du train dans l'aménagement de notre territoire et nous avons besoin de réduire la part modale de la route et maîtriser celui de l'aérien.

Penser notre aménagement à 2050 s'anticipe mais il doit avant tout reposer sur une priorisation claire et assumée. La poursuite de deux objectifs contestables et contestés (desserte de NDdL et Paris-Brest en 3 heures), brouille les cartes et ne clarifie pas les véritables enjeux. En refusant de prioriser, le projet pénalise d'ailleurs toute avancée à moyen terme. Quelles sont les besoins prioritaires pour 2030, dans 13 ans, autant dire demain ? Répondre à cette question nécessite une mise à plat collective du projet en évaluant la capacité financière des collectivités et les axes prioritaires d'un schéma directeur ferroviaire.

Le débat public a montré le souhait très large que les déplacements du quotidien soient au cœur des priorités, et que le développement du Fret soit recherché. Cette phase complémentaire ne correspond pas à ces demandes. Ce n'est pas acceptable, et nous le dénonçons d'autant plus que la précipitation des porteurs de projet, et la confidentialité du débat, ne permettent pas une véritable prise en compte des enjeux de mobilité pour nos territoires.

Lucie ETONNO, Franck NICOLON, Conseil Régional Pays de la Loire, Pascale CHIRON, Marc DENIS, Jean-Paul HUARD, Nantes et Nantes Métropole, Fabrice BAZIN, Saint-Nazaire, Jean Marie GOATER, Laurent HAMON, Catherine PHALLIPO, Gaëlle ROUGIER, Matthieu THEURIER, Rennes et Rennes Métropole, Michèle LE TALLEC, Saint Malo et Saint Malo Agglomération, Loïc LE HIR, L'Hermitage, Christine BIZONNicolas DELEUME, Vern sur Seiche, Christine PRIGENT, Lanmeur et Morlaix Communauté, Thierry DESMARRES, Plougasnou, Serge BORVON, Plougastel Daoulas, Pascal BAUDONT, Arradon, Paul CORNIC, Lorient, Sylvie BOURBIGOT, Perros Guirec, Michel FORGET, Dinan et Dinan Communauté, Secrétaire régional EELV, Astrid GAUGAIN, Bénodet, Patrick ANNE, Commission Transports et Territoires Bretagne