

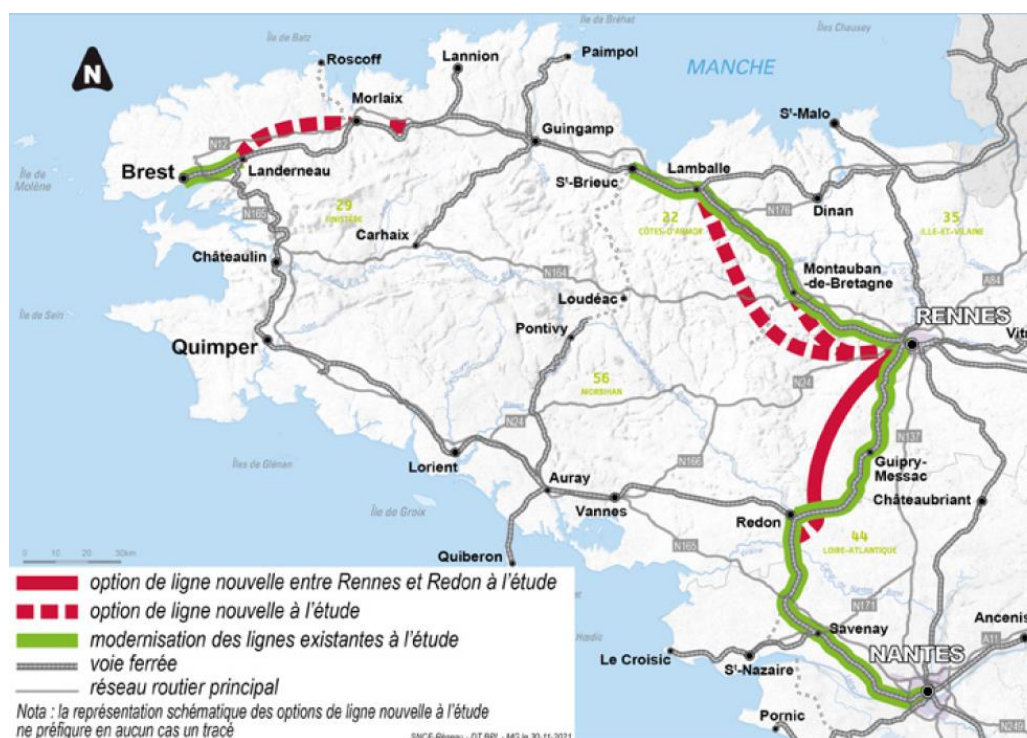
Commission « Aménagement des territoires et mobilités »

Rapporteurs : Michel BELLIER, Jean-Philippe DUPONT, Jean-Luc PELTIER, Jacques UGUEN

Liaisons nouvelles Ouest Bretagne - Pays de la Loire (LNOBPL) Contribution du CESER de Bretagne au dialogue territorial 2021-2022

1. Introduction

En 2014 et 2015, le CESER de Bretagne avait contribué au débat public sur le grand projet de Liaisons nouvelles Ouest Bretagne - Pays de la Loire (LNOBPL) par un cahier d'acteur. Depuis cette date, le contexte a évolué, avec la décision d'abandonner l'aéroport de Notre-Dame-Des-Landes le 17 janvier 2018, puis la signature du Pacte d'accessibilité et de mobilité pour la Bretagne et du Contrat d'avenir pour les Pays de la Loire le 8 février 2019. Le projet a été réorienté et le 21 février 2020, le gouvernement a acté le lancement des études préliminaires de LNOBPL dont la première phase se déroule en 2021 et 2022. Cette première phase a pour objectif de produire un scénario préférentiel d'évolution du réseau ferroviaire sur les axes Bretagne Sud - Rennes - Nantes et Brest - Rennes.



Une phase de dialogue territorial est ouverte depuis le jeudi 2 décembre 2021 et ce jusqu'au lundi 28 février 2022. Le CESER de Bretagne souhaite y participer avec la contribution qui suit. Il y réaffirme les analyses et propositions qu'il porte depuis de nombreuses années et les actualise au regard d'un contexte qui a évolué.

En Bretagne comme ailleurs, les enjeux climatiques s'imposent à toutes et tous et d'un point de vue général les aspirations d'ordre environnemental sont aussi de plus en plus prégnantes. Cela réaffirme la nécessité de liaisons ferroviaires performantes, permettant de répondre à l'objectif des 3h entre la pointe finistérienne et Paris en alternative au mode aérien, et incluant l'objectif d'un temps de parcours de 1h30 entre la pointe finistérienne et Rennes.

Le CESER de Bretagne considère que la liaison Rennes-Nantes nécessite aussi une réponse ferroviaire permettant de traiter la question de la saturation de la RN137 et cela compte tenu des projections démographiques concernant ces deux métropoles.

Le CESER, dans ses différentes contributions, insiste sur la nécessité que ce projet profite à tous les territoires. Comme il l'avait indiqué dans son cahier d'acteur, la desserte du Centre Bretagne doit être intégrée dans le périmètre du grand projet LNOBPL. La capacité supplémentaire donnée au réseau classique offre de nouvelles opportunités pour un véritable redéploiement ferroviaire en Centre Bretagne mais aussi pour traiter l'absence de liaison transversale entre Saint-Brieuc et Auray Vannes Lorient.

En outre, le CESER souligne l'inscription, le 14 décembre 2021, des ports de Brest et Roscoff dans le réseau central du RTE-T, à considérer désormais comme un projet structurant pour le territoire et les mobilités, et donc pour le grand projet LNOBPL. Le CESER considère que ce projet doit également être corrélé à la programmation du volet « Mobilités » du CPER 2021-2027 et à la programmation des CPER suivants, conduisant ainsi à la construction d'un véritable schéma directeur des infrastructures indispensable à des projets de cette ampleur et défini sur des horizons temporels aussi lointains.

2. Liaison Brest - Rennes

Dans son cahier d'acteur de novembre 2014, le CESER considérait que la priorité devait être donnée à une réalisation phasée du projet LNOBPL, commençant par la partie la plus à l'ouest de la péninsule bretonne.

Ce choix reste d'actualité pour plusieurs raisons :

- d'une part, les meilleurs temps de parcours voyageurs en TGV actuels entre Brest et Paris se situent autour des 3h20, ce qui handicape le mode ferroviaire par rapport à l'aérien qui permet des allers-retours dans la même journée ;
- d'autre part, les évolutions réglementaires et législatives en lien avec la réduction des émissions de Gaz à effet de serre (GES) qui touchent les vols intérieurs pourraient conduire à une réduction de l'offre aérienne entre la Bretagne Ouest et la capitale, déjà fortement fragilisée par la pandémie de Covid-19 ;
- en outre, l'augmentation de la fréquentation sur les TER bretons pour les déplacements domicile-travail notamment, les ambitions de cadencement autour des deux métropoles bretonnes, risquent de saturer rapidement le réseau existant ;
- enfin, l'inscription dans le réseau central du RTE-T des ports de Brest et Roscoff est une opportunité pour la région mais nécessite d'importants investissements sur le réseau ferroviaire actuel afin d'étendre l'hinterland de ces deux ports et augmenter ainsi leur capacité à traiter de nouveaux flux de marchandises.

Pour le CESER, la réalisation de nouveaux tronçons ferroviaires semble s'imposer car il paraît difficile dans les conditions actuelles d'exploitation ferroviaire de traiter l'ensemble de ces enjeux.

Le CESER soutient la création d'infrastructures nouvelles proposées entre Morlaix et Brest et Rennes et Lamballe. Cela permettra, d'une part, de traiter la partie la plus lente de la liaison Rennes-Brest (tronçon Morlaix-Landerneau) et, d'autre part, de libérer de la capacité sur la ligne classique pour renforcer l'offre TER, tant pour la métropole rennaise que pour la métropole brestoise. En outre, cette proposition permet de maintenir à l'identique la desserte des villes moyennes sur cet axe.

3. Liaisons Bretagne Sud - Rennes - Nantes

Le CESER, dans son cahier d'acteur, proposait que concomitamment à l'amélioration de la ligne ferroviaire entre Rennes et Redon, le projet LNOBPL inclue le tronçon Rennes-Nantes par Châteaubriant. Le CESER réaffirme ce choix qui permettrait de désenclaver les territoires situés au sud-est de Rennes et de répondre à la saturation du trafic routier à l'entrée de la métropole rennaise. Le trajet Rennes-Nantes via Châteaubriant ne constitue pas, et ne constituera pas à court-moyen terme, une alternative optimale au trajet Nantes-Redon-Rennes, pour les liaisons de bout en bout. Même avec des travaux de modernisation, les temps de trajets via Châteaubriant ne pourront pas

égaler ceux de la ligne actuelle via Redon. Toutefois, du point de vue de l'aménagement des territoires, le CESER considère que ces liaisons sont complémentaires et que le trajet via Châteaubriant doit être intégré au grand projet LNOBPL.

Le CESER soutient le tracé proposé entre Rennes et Redon. Le raccordement de la ligne nouvelle au sud-est de Redon répond à la fois aux objectifs de réduction de temps de parcours entre les deux métropoles et d'optimisation de la desserte de la Bretagne Sud, constituée de villes moyennes toutes desservies par le TGV (Quimper, Lorient, Auray, Vannes, Redon) ce à quoi le CESER est très attaché, tout en rapprochant Quimper de Rennes et de Paris.

Le CESER restera attentif aux solutions techniques retenues ainsi qu'aux bénéfices attendus, pour aboutir à un temps de trajet concurrentiel avec la voiture sur l'axe routier Rennes-Nantes très proche de la saturation. Un temps de trajet en-deçà d'une heure serait pour le CESER un objectif permettant d'offrir une véritable alternative à l'automobile. En ce sens, la partie Redon-Nantes doit bénéficier d'une remise à niveau afin d'accroître d'une part les vitesses d'exploitation et d'autre part les fréquences de circulation, toutes deux nécessaires à l'amélioration du service.

A ce titre se pose la question de la densité de l'offre ferroviaire, de son accroissement et de la capacité du réseau à l'absorber avec pour corollaire le traitement des nœuds ferroviaires de Rennes et de Nantes actuellement proches de la saturation aux heures de pointes.

Pour le CESER, les études et travaux concernant les gares de Rennes et Nantes doivent être priorités notamment au travers des prochaines contractualisations entre l'Etat, les Régions concernées ainsi que les collectivités. Cela devient d'autant plus crucial suite à l'inscription de l'axe Brest-Rennes-Nantes dans le réseau central étendu du RTE-T. Dans ce cadre, le CESER considère que toutes les solutions techniques doivent être étudiées rapidement (contournement, nouvelles gares...).

4. Un projet pour développer les mobilités du quotidien et relancer le fret ferroviaire

Pour le CESER, le projet LNOBPL doit prendre en compte les déplacements du quotidien pour tous les publics et considérer les nouveaux modes d'approche des gares et haltes ferroviaires (vélo...).

Le projet LNOBPL doit de la même façon intégrer la nécessité de développer le fret ferroviaire dans les deux régions Bretagne et Pays de la Loire. A ce titre, l'extension du réseau transeuropéen de transport (RTE-T) aux ports de Brest et Roscoff fixe désormais un calendrier pour constituer un corridor de fret Brest-Nantes, à l'horizon 2040.

Néanmoins, le CESER relève que dans l'état actuel des installations toute circulation fret venant de Brest par la ligne nord doit aujourd'hui inéluctablement traverser la gare de Rennes pour être ensuite redirigée vers Nantes, ce qui devient problématique compte tenu du niveau de trafic actuel. Le projet LNOBPL doit par conséquent inclure un raccordement Ligne nord Bretagne - Ligne sud Bretagne.

Du reste cet équipement permettrait d'imaginer des liaisons directes vers Nantes nécessaires pour tous les territoires situés entre Brest et Rennes.

Le CESER relève que le sud de la Bretagne, entre Redon et Brest, ne semble pas a priori être une priorité du projet. Pourtant l'amélioration récente de la ligne Quimper-Landerneau offre aussi des opportunités pour rejoindre Nantes et au-delà les métropoles de Bordeaux, Toulouse... Cela permettrait d'envisager une connexion ferroviaire performante entre la Bretagne et les villes du littoral Atlantique. Ces connexions constitueraient en outre une alternative à la saturation de la gare de Rennes au même titre que la revitalisation de l'axe Saint-Brieuc Vannes Lorient. A ce titre, le CESER souhaite que soit intégrée dans le périmètre soumis à concertation la modernisation de la liaison Brest-Quimper.

Enfin, le projet LNOBPL est complémentaire des autres projets d'infrastructures permettant de relier la Bretagne au reste de la France, en particulier l'électrification de la section Nevers-Chagny pour favoriser la desserte ferroviaire du grand port maritime de Nantes-Saint-Nazaire ainsi que des ports bretons via la Voie ferrée Centre-Europe-Atlantique (VFCEA), et la section est de la liaison Massy-Valenton concernant le contournement TGV sud de Paris. Cela permettrait aussi de créer de véritables corridors de fret ferroviaire via des sillons dédiés dont l'absence est actuellement un obstacle au développement des trafics.

Au regard de l'investissement en Bretagne sur le coût de la minute gagnée, le projet d'interconnexion sud de Paris est nécessaire pour rapprocher la Bretagne des réseaux européens.

5. LNOBPL : une réponse aux enjeux environnementaux ?

Le CESER considère que les aspects environnementaux inhérents à ce type de projet doivent être pris en considération. En effet la création de portions de ligne nouvelle entre Brest et Rennes et entre Rennes et Redon a des impacts significatifs en termes de foncier mobilisé (terres agricoles, zones naturelles). Entre Rennes et Redon, cet ouvrage traverserait de nombreuses zones sensibles déjà bien identifiées (20 Zones naturelles d'intérêt écologique, faunistique et floristique (ZNIEFF) répertoriées) et des paysages remarquables s'agissant des Vallons de Vilaine.

La concertation avec l'ensemble des représentants de la société civile est un élément incontournable à tout projet aussi structurant, et ce afin de bâtir le meilleur consensus possible. Pour le CESER, ce projet doit être d'abord celui de toutes les populations concernées : son appropriation par tous les acteurs socio-économiques (notamment du monde agricole) ainsi qu'environnementaux est en ce sens incontournable. Le CESER réaffirme la nécessité de mettre en place, à l'instar de ce qui s'est fait pour la LGV Bretagne Pays de la Loire et en s'appuyant sur ses enseignements, un observatoire pérenne des conséquences socio-économiques et environnementales du projet.

Pour le CESER ce projet n'a de sens que s'il s'accompagne d'une véritable stratégie visant à contenir voire diminuer le flux de véhicules routiers qui ne cesse de croître. De plus LNOBPL est pour le CESER une alternative au transport aérien. En ce sens il s'agit bien de définir les besoins de mobilités à long terme, lesquels ne peuvent s'envisager sur la base du modèle actuel de déplacements essentiellement tourné vers le mode routier.

Pour le CESER, le volet énergétique de ce projet doit être réellement pris en compte, a fortiori en Bretagne qui est très dépendante des autres régions en matière d'approvisionnement. Ce projet doit s'accompagner d'une évaluation rigoureuse de la consommation énergétique globale permettant une estimation fiable des gains envisagés notamment en termes de limitation des émissions de CO₂.

6. Conclusions

L'ensemble de ce projet ne pourra pas se réaliser simultanément. Pour le CESER il est indispensable de co-construire avec l'ensemble des acteurs dans les territoires un schéma directeur afin de dessiner les priorités du projet LNOBPL en fonction des besoins et des financements mis à disposition permettant d'en assurer la réalisation à terme.

Le CESER pointe le risque majeur que le phasage du projet ne conduise de facto à la seule construction d'infrastructures nouvelles entre Rennes et Nantes (via Redon) qui laisserait de côté toute la Bretagne Nord et favoriserait essentiellement l'émergence d'une « mégapole » Nantes-Rennes. A ce titre le CESER de Bretagne souhaite que la période de concertation aboutisse à des avancées concrètes à court terme pour un projet qui priorise l'axe nord Brest-Rennes et ne se limite pas à l'amélioration du seul axe Rennes-Nantes via Redon. Ce projet doit répondre à l'ensemble des besoins de mobilités décarbonées dans toute la Bretagne.

Le CESER souhaite que cette nouvelle période de concertation soit constructive et débouche rapidement sur des décisions et actions concrètes, pour un projet dont l'émergence est ancienne et qui est resté en sommeil de nombreuses années. Plusieurs échéances imposent d'accélérer la mise en œuvre de ce projet, parmi lesquelles la

négociation du volet « Mobilités » du CPER 2021-2027 au cours de l'année 2022, et les exigences européennes pour l'aboutissement du réseau central du RTE-T en 2030.

Le CESER salue donc cette concertation qui doit contribuer à éclairer les décideurs sur des choix qui peuvent constituer une réponse aux enjeux démographiques, socio-économiques et environnementaux des prochaines décennies, pour une Bretagne accessible dans tous ses territoires et ouverte sur le monde.

**Contribution adoptée à l'unanimité
par le Bureau du CESER de Bretagne
réuni le 25 février 2022**