

Qui sommes-nous ?

France Nature Environnement Bretagne est la fédération régionale des associations de protection de la nature et de l'environnement en Bretagne, affiliée au mouvement France Nature Environnement. Agréée au niveau régional pour la protection de l'environnement, nous rassemblons près de 150 associations locales, départementales ou régionales, soit 19 000 adhérent·e·s sur tout le territoire breton.

Des conditions de concertation à améliorer

LNOBPL est soumis au dialogue territorial sur des bases non actualisées et incomplètes. L'état initial date de 2014, les objectifs d'une période révolue ne couvrent qu'une part très limitée des besoins, les délais de réalisation sont incompatibles avec l'urgence climatique.

Nous demandons la prorogation de la concertation sur des bases nouvelles. L'état des lieux doit être actualisé, les objectifs revus et partagés. Les élus des territoires doivent être associés à cette concertation.

Quelle prise en compte des enjeux environnementaux ?

L'**impact écologique des lignes nouvelles envisagées** est trop important pour être accepté au regard d'une utilité socio-économique jamais démontrée : LNOBPL aujourd'hui représenterait 2000 hectares pris à la nature ou à l'agriculture, des continuités écologiques supprimées, du bruit, des spoliations, les nuisances des chantiers de construction, des volumes considérables de béton ou granulats utilisés et de sols déplacés.

TGV-TER : quelle complémentarité ?

Dans le cadre de la privatisation des services ferroviaires, la **complémentarité TGV-TER maintes fois évoquée est un leurre**. La multiplicité des opérateurs ne permettra pas la nécessaire péréquation entre services de lignes peu ou pas rentables et lignes à fréquentation élevée. Les opérateurs TGV seront-ils aussi des opérateurs TER ? Les TGV ne répondent pas aux besoins d'un service TER inter-cité breton¹ pour des distances inférieures à 100 km et encore moins pour le maillage fin du territoire². La Région doit assurer la maîtrise de la tarification des services TER.

1 Service reliant les grandes villes et villes moyennes qui serait à cadencer à l'heure et la ½ heure en pointe avec des services complémentaires au ¼ d'heure sur certaines lignes.

2 Les services territoriaux du TER requièrent des matériels plus légers de grandes capacités d'emport et d'accès pour des arrêts fréquents : De la place doit être consentie au vélo et la mixité voyageurs, messagerie envisagée... (réduire l'impact GES des transports routiers - mieux rentabiliser le service ferroviaire - plus d'humain dans les gares)

Atteindre la neutralité carbone

Les transports contribuent pour 35% à la consommation d'énergie en Bretagne et à 47% des émissions énergétiques de gaz à effet de serre. Les performances énergétiques du transport sur rail en font un outil incontournable pour atteindre la **neutralité carbone en 2050**.

LNOBPL trop daté, l'absence de convention Région SNCF Réseau pour les petites lignes, le volet mobilité du CPER reporté, traduisent l'**absence d'un véritable projet ferroviaire pour la Bretagne**. Ce projet à écrire doit être planifié sur les 10 années à venir pour répondre à l'urgence climatique et en capacité de contribuer efficacement à l'atteinte de la neutralité carbone de la Bretagne en 2050³

Améliorer le maillage territorial

La Bretagne est multipolaire : l'INSEE recense 45 zones d'attraction en Bretagne qui couvrent 75% des communes, 87% des habitants et 90% des emplois. Le réseau ferroviaire doit relier un maximum de ces zones (actuellement 20 zones ne sont pas desservies, carte et tableau en annexe).

Les services doivent être organisés à différents niveaux et étroitement coordonnés. Un inter-cité régional doit relier des services locaux, eux-même inter-connectés si possible. Les services TGV doivent s'adapter aux services TER et non l'inverse.

Les circulations en boucle permettraient de mieux irriguer les territoires et de mieux exploiter les matériels et infrastructures : exemple une boucle inter-cité Bretagne Est-Sud-Ouest-Nord-Est et l'inverse⁽⁴⁾ ou encore Rennes-Redon-Nantes-Chateaubriand-Rennes....

Désenclaver la Bretagne ce n'est pas uniquement la relier à Paris en des temps record : c'est d'abord la relier aux régions limitrophes⁴ et plus lointaines avec **les Trains d'Équilibre des Territoires (TET)** de jour et de nuit.

La saturation du réseau est souvent mise en avant et prétexte au doublement des lignes. **Le réseau SNCF se place au 10^{ème} rang européen** pour le nombre moyen de circulations au km⁵. La sous exploitation du réseau, les infrastructures dégradées ou mal adaptées localement, les signalisations hétéroclites contribuent à ce mauvais classement.

3 La Région devra diviser par 6.5 à 10 ses émissions de gaz à effet de serre. Pour cela il faudra au moins multiplier par 4 la part des transports en communs dans les déplacements et viser 80% de voyageurs-km sur rail (train, tram-train, tram...). La part des transports de marchandises sur rail actuellement de moins de 10% devra être multipliée par un facteur au moins aussi important. Le projet doit comporter des objectifs précis de consommation d'énergie et de réduction d'émission de gaz à effet de serre.

4 Exemples de boucles cadencées :
Régionale : Rennes-Redon-Vannes-Lorient-Quimper-Brest-Morlaix-Guingamp-St Brieuc-Rennes et inversement,
Inter-régionale vers la Normandie via Caen et le Mans et vers l'Anjou via Sablé et Angers,
inter-régionale vers la Loire Atlantique via Rennes-Redon-Nantes-Chateaubriand- Rennes et inversement.

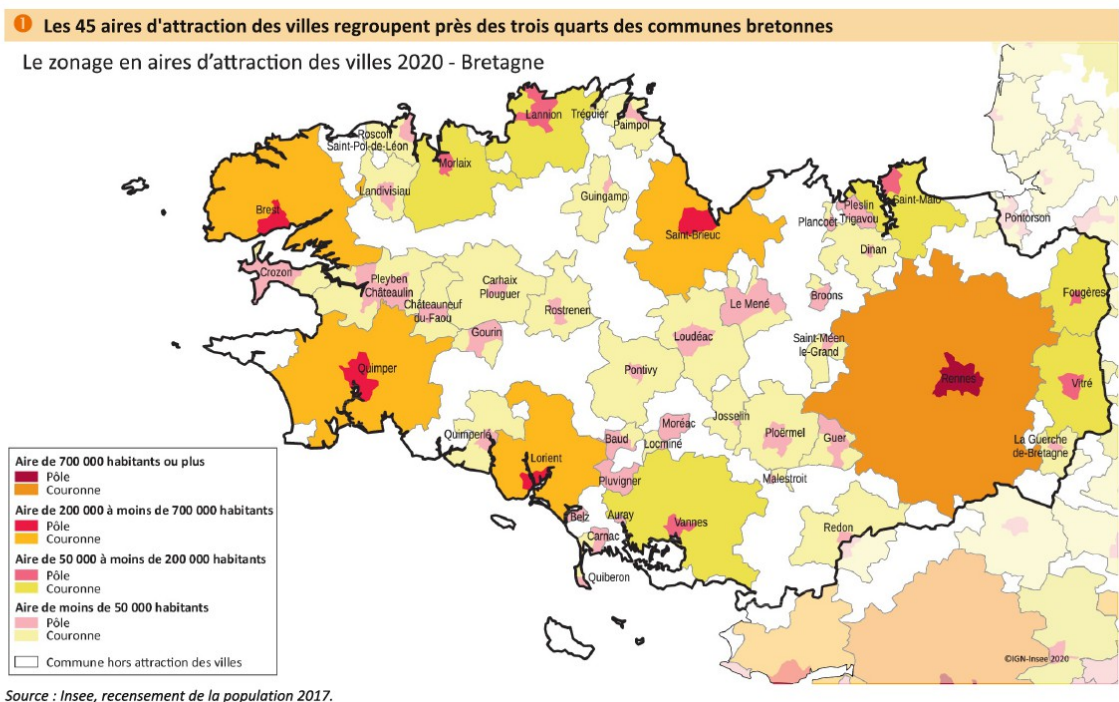
5 Les liaisons les plus fréquentées en Bretagne voient passer au maximum une cinquantaine de trains par jour, ce qui correspond à la moyenne nationale (48). Cette fréquence est bien plus élevée en Allemagne(75), au Royaume Uni(96), aux Pays Bas (140) : il est nécessaire de faire mieux en Bretagne (source ARAFER).

Un **plan de modernisation et de développement du réseau breton** doit être établi pour les 10 ans à venir. Il doit concerner tout le réseau actuel, y compris les « petites lignes » et embranchements fret. L'électrification doit être généralisée ainsi que l'adoption d'une signalisation moderne et unique. L'augmentation de trafic à venir nécessite des aménagements de gares pour les usagers et parfois des voies supplémentaires autorisant le dépassement des trains. Le nœud ferroviaire de Rennes doit être aménagé et agrandi, l'emprise SNCF sur la ville de Rennes autorise un grandissement important de la gare et de ses accès.

Les montants financiers annoncés pour LNOBPL trouveront meilleur usage dans l'augmentation capacitaire du réseau en intensité et densité (plus de sillons et plus de gares desservies...)

Des investissements à court terme peuvent apporter des améliorations sensibles à effet immédiat. Les usagers du train regroupés dans la Coordination Ferroviaire Bretonne (COFERBZH) en proposent un certain nombre à prendre en considération dans les meilleurs délais.

ANNEXE Carte INSEE Bretagne Flash n°64 Octobre 2020



ANNEXE Données INSEE Bretagne Flash n°64 Octobre 2020

Figure 2 – Deux tiers des emplois dans les sept plus grandes aires d'attraction des villes
Principaux indicateurs des aires d'attraction des villes en Bretagne

Aire d'attraction	Population localisée dans la région	Nombre d'emplois présents dans l'aire d'attraction	Nombre de passagers	Gare desservie	Gare non desservie	Gare sans voies ou pas de gare
Rennes	739 974	329 886	11 600 000	1		
Brest	370 033	150 094	1 900 000	1		
Quimper	234 042	94 745	1 000 000	1		
Lorient	224 862	85 473	1 300 000	1		
Saint-Brieuc	200 473	84 662	1 400 000	1		
Vannes	199 324	78 661	1 600 000	1		
Saint-Malo	132 758	51 647	1 200 000	1		
Lannion	85 258	28 883	220 000	1		
Morlaix	61 148	23 435	600 000	1		
Vitré (1)	52 521	25 224	800 000	1		
Fougères (1)	51 102	20 898				1
Dinan	47 272	18 249	72 000	1		
Pontivy	40 196	17 871			1	
Redon (1)	38 340	14 906	740 000	1		
Quimperlé	36 674	12 628	300 000	1		
Loudéac	33 419	15 176			1	
Ploërmel	29 418	10 798				1
Guingamp	28 819	12 956	700 000	1		
Pleyben - Châteaulin	26 103	10 775	21 000	1		
Landivisiau	23 924	10 055	150 000	1		
Paimpol	23 591	7 629	66 000	1		
Roscoff - Saint-Pol-de-Léon	23 141	10 130	15 000	1		
Carhaix-Plouguer	22 493	8 582	34 000	1		
Crozon	16 367	6 638				1
Auray	13 627	7 543	900 000	1		
Guer	11 928	5 786				1
Rostrenen	10 195	4 183				1
Le Mené	9 692	4 386				1
La Guerche-de-Bretagne (1)	9 088	3 886				1
Saint-Méen-le-Grand	8 041	3 343			1	
Baud	8 030	2 934			1	
Châteauneuf-du-Faou	7 756	3 136				1
Pluvigner	7 543	2 000			1	
Josselin	7 311	3 217				1
Pleslin-Trigavou	7 183	1 721				1
Locminé	7 055	3 782				1
Quiberon	6 801	2 657	116 000	1		
Carnac	6 411	2 416	5 000	1		
Belz	5 682	1 627	1 600	1		
Gourin	5 100	1 941				1
Malestroit	3 967	2 199				1
Plancoët	3 873	1 655	11 000	1		
Moréac	3 765	2 283				1
Broons	3 650	1 788	36 000	1		
Tréguier	3 494	1 752				1
Pontorson (2)	1 980	533	17 000	1		
Total 45 aires urbaines	2 894 024	1 144 321	24 804 600	26	5	15
Commune hors attraction des	424 880	114 321				
Bretagne	3 318 904	1 309 091				

(1) Aire d'attraction comprenant des communes en dehors de la Bretagne.
(2) L'aire d'attraction de Pontorson, située majoritairement en Normandie, contient une commune bretonne : Pleine-Fougères.
Source : Insee, recensement de la population 2019.

26 aires desservies 5 aires avec gare non desservies

15 aires sans gare