

PROJET LNOBPL

POUR UN FERROVIAIRE

DE PROXIMITÉ EN BRETAGNE



Europa Ekologiezh Ar re c'hlas
Breizh/Bretagne

ÉDITO

Après le débat public de 2014/2015 et l'étape complémentaire au débat public de 2016/2017, la décision ministérielle du 21 février 2020 a relancé le grand projet ferroviaire LNOBPL. À l'heure où s'est ouverte pour trois mois la phase de dialogue territorial, nous, élu·e·s écologistes et citoyen·ne·s de Bretagne, appelons de nouveau à repenser ce projet hérité d'une vision dépassée de l'aménagement du territoire. Pour les écologistes, le ferroviaire est une mobilité d'avenir pour lutter contre le dérèglement climatique et résorber les inégalités territoriales. Le « tout LGV » et la priorité au maillage entre métropoles au détriment des dessertes de proximité vont à rebours des réels besoins de tous les territoires, ruraux comme urbains. **La modernisation du réseau existant et la réouverture de lignes permettraient, à coût similaire, de mailler plus efficacement l'ensemble du territoire, d'augmenter la fréquence et l'amplitude horaire des trains pour répondre aux besoins de mobilité du quotidien des Bretonnes et Bretons.** En captant un vivier plus important de voyageurs, cela **améliorerait la rentabilité socio-économique** du projet, aujourd'hui incertaine. Enfin, cela **contribuerait plus efficacement au report modal des Bretonnes et des Bretons** vers des modes de transports émettant moins de gaz à effet de serre.

1) POUR UN MAILLAGE INTERRÉGIONAL DE L'OUEST ET DU SUD-OUEST

Le slogan « Brest et Quimper à trois heures de Paris » est la parfaite illustration de la vision parisiano-centrée qui sous-tend le projet LNOBPL. Le désenclavement de la Bretagne vis-à-vis du reste du territoire national passe-t-il forcément par des liaisons avec la capitale ?

Pour faciliter les déplacements interrégionaux des Bretonnes et des Bretons tout en maîtrisant l'empreinte carbone des trajets, le train (inter-cités et TGV) doit devenir une alternative crédible, abordable et rapide à l'avion. L'avantage comparatif en termes d'émissions de CO2 n'est plus à démontrer : pour un même trajet, le train émet entre 30 et 50 fois moins de carbone. Mais ce sont les temps de parcours (et les tarifs) qui dissuadent aujourd'hui les usager·e·s : il faut compter entre 4h et 5h30 de trajet pour relier Rennes à la Rochelle, 4h30 pour Bordeaux ; entre 3 et 5h pour se rendre à Caen et entre 4 et 6h pour aller au Havre. Pourtant, les régions Normandie et Nouvelle-Aquitaine entretiennent avec la Bretagne des liens historiques, culturels et économiques forts, et ce sont des portes respectivement vers le Benelux et l'Espagne : Paris ne peut être la seule destination privilégiée. Il est nécessaire de renforcer ces lignes interrégionales, à la fois en cadencement et en infrastructures, afin de réduire leur temps de trajet et ainsi rendre le train plus compétitif par rapport à l'avion.

2) PRIORITÉ À L'OUEST BRETON POUR UN AMÉNAGEMENT PLUS ÉQUILIBRÉ DU TERRITOIRE

Si nous voulons résorber les inégalités territoriales, nous devons inverser notre regard, partir de l'Ouest vers l'Est, et non plus l'inverse. Dans une perspective de **développement plus équilibré de la Région**, les liaisons Brest > Quimper, Brest > Rennes, Quimper > Rennes, sont donc à moderniser en priorité. Par exemple, la ligne TER Brest Landerneau demeure l'une des plus fréquentées de Bretagne avec près de 600 000 voyages par an, notamment par des actif·ve·s et des étudiant·e·s. Elle est cependant régulièrement surchargée en heure de pointe, et aucun train ne circule après 20h30 en semaine. Dans sa globalité, la ligne Brest-Quimper reste aujourd'hui de mauvaise qualité alors qu'elle devrait être structurante pour le Finistère et que le trajet est effectué quotidiennement en voiture par des centaines de personnes.

3) POUR UNE DESSERTE LOCALE ADAPTÉE AUX BESOINS DU QUOTIDIEN DES BRETONNES ET DES BRETONS

À raison de 3,5 déplacements par jour et par habitant·e en moyenne, la Bretagne est avec sa voisine des Pays de la Loire la région la plus mobile de France. Un tiers de ces déplacements concerne le travail ou les études, qui représentent le plus long parcours (entre 8 et 11 km en moyenne). Et les trois quarts sont effectués... en voiture individuelle, engendrant congestion automobile sur les axes les plus fréquentés, pollution sonore et atmosphérique, et émissions de gaz à effet de serre. Parmi les préconisations du CESER, dans son étude « Habitants et territoires en mouvement » de février 2020, figure donc le **nécessaire développement de transports collectifs de proximité et de qualité**.

Ces déplacements du quotidien doivent être la priorité de nos politiques publiques de mobilité. Cela passe notamment par l'**amélioration des liaisons ferroviaires inter-villes selon des axes**

FOCUS RENNES / NANTES

La liaison entre Rennes et Nantes, intégrée dans le projet LNOBPL, fait l'objet de toutes les attentions. Ce n'est pas tant la durée du trajet qui est en cause (1h15 par le train direct contre 1h20 en voiture, sous réserve de bonnes conditions de circulation) mais bien le cadencement : un train par heure en heure de pointe, parfois jusqu'à 4h d'attente entre deux trains. La priorité est donc moins la création d'une nouvelle ligne sur le tronçon Rennes/Redon que **l'amélioration de l'existant (notamment sur le tronçon entre Redon et Nantes) et l'augmentation de la fréquence de passage** (d'une heure à une demie heure en heure de pointe, et un train par heure en heure creuse).

Par ailleurs, une réflexion doit être menée sur

les améliorations nécessaires à apporter aux lignes Rennes/Châteaubriant et Châteaubriant/Nantes, grandes oubliées dans le projet LNOBPL. Ce travail de réflexion devra notamment intégrer la question des études et travaux de modernisation nécessaires pour augmenter les fréquences de passage de trains, ainsi que celle de la continuité de la ligne de Rennes à Nantes en gare de Châteaubriant. Il devra aussi se pencher sur l'intérêt d'avoir une véritable desserte périurbaine à haute fréquence. Enfin, nul doute qu'un meilleur maillage entre Rennes et Nantes permettrait d'optimiser le schéma aéroportuaire de l'ouest, en reliant directement les aéroports de Nantes Atlantique (pour le transport voyageurs) et Rennes-St Jacques (qui se recentrerait alors sur une activité logistique forte).

nord-sud : Brest/Quimper, Saint Briec/Lorient et Auray par Pontivy et Loudéac, et Nantes/Rennes. Il s'agit de **moderniser les infrastructures existantes et de remettre en service certaines lignes**, en lieu et place de services de cars qui ne répondent pas aux besoins de mobilités des usager·e·s. Cela passe également par la **remise en service de petites lignes** comme Morlaix/Roscoff ou encore Mauron/La Brohinière/Rennes.

Plutôt que des lignes à grande vitesse coûteuses (en ressources, en foncier et en argent public) qui effacent les territoires intermédiaires pour ne desservir que les pôles urbains métropolitains, c'est bien dans ces dessertes locales par TER que nous devons investir si nous voulons lutter contre l'enclavement de certains territoires, encourager des modes de déplacement plus écologiques et fournir ainsi concrètement aux habitant·e·s des milieux ruraux, captifs de modes de transport carbonés, de véritables alternatives durables et financièrement accessibles.

4) POUR UN SERVICE OPTIMISÉ DE DESSERTE DES AGGLOMÉRATIONS ET LEURS COMMUNES PROCHES

À l'échelle des agglomérations (autour de Rennes, Nantes, Brest...), il faut soutenir le développement de **Services Express Métropolitains** (ou RER métropolitain), qui permettrait à terme d'offrir des solutions complémentaires de mobilités aux réseaux de transport en commun des intercommunalités. Ils viendront en effet **assurer la jonction entre les transports de cœur d'agglomération et les communes périphériques**, généralement moins bien desservies, surtout en heure creuse. Par exemple, avec le projet 2TMV (2 trains sur la même voie), la gare de Rennes offrira en 2023 la possibilité de nouvelles dessertes, avec une meilleure fréquence, qui pourront être utilisées pour irriguer les communes du bassin rennais. L'étoile ferroviaire de Rennes concentrant actuellement 50% des usager·e·s des TER de la Région Bre-

tagne, le potentiel de fréquentation semble particulièrement important.

L'échelle du RER métropolitain est également pertinente pour **encourager l'intermodalité**, particulièrement intéressante dans le cadre des déplacements quotidiens domicile-travail ou domicile-études : via l'installation de parkings sécurisés dans les gares d'arrêt et la création supplémentaire d'emplacements vélos dans les wagons. Il est indispensable de prendre en compte le contexte post-covid qui a vu bondir le nombre de trajets effectués à vélo.

5) POUR UN TRANSPORT DE MARCHANDISES PLUS ÉCOLOGIQUE

Le projet LNOBPL traite avant tout le sujet de la mobilité des voyageurs, en laissant de côté le transport de marchandises. Aujourd'hui, moins de 2% du fret circule sur le réseau ferroviaire en Bretagne. C'est deux fois moins que dans les autres régions industrielles similaires et bien moins que la moyenne française (9%), elle-même en déclin régulier depuis vingt ans. Ce déclin a trouvé une triste illustration locale avec la circulation du dernier train de marchandises entre Rosporden et Coat-Conq fin octobre 2021. **Pourtant, le fret ferroviaire devrait être soutenu par les pouvoirs publics comme une mobilité d'avenir** : il est 12 fois moins polluant que le transport routier à masse égale transportée. De plus, le renchérissement des prix du carburant en fait une solution économiquement intéressante, *a fortiori* dans un contexte où de plus en plus de filières économiques cherchent à décarboner leur chaîne de valeur. Certains transporteurs routiers l'ont d'ores et déjà compris en intégrant le fret dans leurs circuits logistiques.

Depuis l'année 2021, l'intégration du port de Brest-Roscoff dans le réseau central européen de transport (RTE-T) ouvre des perspectives de développement du fret ferroviaire en Bretagne. Cela suppose que ce développement du fret fer-

roviaire, empruntant l'axe Brest-Roscoff-Rennes pour atteindre le cœur de l'Europe, soit pleinement pris en compte dans toutes les décisions stratégiques sur les évolutions de cet axe ferroviaire et cela suppose également que l'État engage enfin les investissements significatifs de modernisation de cet axe nécessaire à sa mise aux normes européennes.

CONCLUSION

Cette phase de dialogue territorial doit être l'opportunité pour les porteurs du projet LNOBPL d'entendre et de prendre en compte les besoins réels exprimés par les premier·e·s concerné·e·s, à savoir les Bretonnes et les Bretons. Plutôt que de gagner quelques dizaines de minutes pour rejoindre la capitale, il s'agit pour la majorité d'entre elles et eux de pouvoir se rendre à leur travail, sur leur lieu d'étude ou chez leurs proches en empruntant des modes de transport à la fois abordables, pratiques et efficaces, et répondant aux impératifs de transition écologique du territoire. Il n'est pas trop tard pour réorienter le projet LNOBPL vers un projet de maillage ferroviaire breton basé sur des dessertes locales de qualité, un haut niveau de service pour les usagères et usagers, favorisant un développement équilibré et durable de notre territoire.

Groupe Les Écologistes de Bretagne du conseil régional de Bretagne

Groupes écologistes et citoyens de la Ville de Rennes et Rennes métropole

Groupe écologiste de Brest Ville et Métropole

Groupe écologiste de Quimper et Quimper Bretagne Occidentale

Groupe écologiste fédéraliste et citoyen du conseil départemental d'Île-et-Vilaine

↓ Liste complète des signataires en annexe



LISTE COMPLÈTE DES SIGNATAIRES

Pour le groupe Les Ecologistes de Bretagne du conseil régional de Bretagne :

Claire Desmares, présidente du groupe, Julie Dupuy, Loïc Le Hir (vice-président de la commission aménagement et mobilités), Goulven Oillic, Ronan Pichon, Christine Prigent

Pour les groupes écologistes et citoyens de la Ville de Rennes et Rennes métropole :

Valérie Fauchoux, Morvan Le Gentil, Matthieu Theurier, co-président.e-s

Pour le groupe écologiste de Brest ville et métropole :

Glen Dissaux, Gaëlle Morvan, Gwendal Quiguer, Marion Maury, Ronan Pichon, Nathalie Chaline.

Pour le groupe écologiste de Quimper et Quimper Bretagne Occidentale :

Françoise Dorval , Adjointe Ville de Quimper et conseillère communautaire, Claude Le Brun Adjoint Ville de Quimper, Daniel Le Bigot Vice Président de Quimper Bretagne Occidentale et conseiller municipal, René Bilien conseiller municipal Délégué, Françoise Richard, Conseillère municipale Déléguée , Nolwenn Henry Conseillère municipale

Pour le groupe écologiste fédéraliste et citoyen du conseil départemental d'Ille et Vilaine :

Marion Le Frène et Olwen Dénès, coprésident.e.s ; Nicolas Perrin, 2ème Vice-président, Caroline Roger-Moigneu, 6ème Vice-présidente Yann Soulabaille, 11ème Vice-président, Jean-Paul Guidoni, Conseiller départemental, Sylvie Quilan, Conseillère départementale, Régine Komokoli, Conseillère départementale

- Damien Girard, Conseiller Départemental du Morbihan
- Patrick Anne, conseiller municipal de Cesson Sévigné
- Bruno Delaunay, conseiller municipal de Bruz
- Philippe Cocheril, adjoint à la Maire de St-Jacques de la Lande
- Sonia Aréna, conseillère municipale de Vern sur Seiche

- Michel Caillard, conseiller municipal de Chantepie, et élu Rennes métropole
- Stéphanie Gourin, adjointe au Maire de Chantepie
- Denis Montaut, conseiller municipal de Vezin le Coquet
- Benoit Foucher, conseiller du Pays de Châteaugiron Communauté et Noyal-sur-Vilaine.
- Nadine Kassis, conseillère municipale de Lannilis et conseillère communautaire Pays des Abers.
- Marie Annick Guillou, conseillère municipale de Lannion et conseillère départementale des Côtes d'Armor (Canton de Lannion).
- Michel Diverchy, adjoint au Maire de Lannion
- Yves Nedellec, conseiller municipal de Lannion et de l'agglomération
- Yann-Fañch Kerneis, conseiller municipal de Plouzané
- Philippe Rocher, 5ème Vice-Président à Liffré-Cormier Communauté, conseiller municipal La Bouëxière
- Astrid Gaugain, conseillère municipale de Bénodet
- Anne Queffeuilou; conseillère municipale à Pleumeur-Bodou
- Yves Guyot, maire adjoint de Hennebont
- Michel Forget, conseiller municipal Dinan, conseiller communautaire Dinan Agglomération
- Fabrice Auvé, conseiller municipal La Chapelle du Lou du Lac
- Carine Pouessel, conseillère municipale à Vitré
- Damien Gaspillard, conseiller délégué à la ville de Saint Brieuc et conseiller communautaire Saint Brieuc Armor Agglomération, et Marie-Jo Brolly, conseillère missionnée à la Ville de Saint Brieuc et Saint Brieuc Armor Agglomération
- Vincent Esnault, conseiller municipal de Fouesnant et conseiller communautaire Pays Fouesnantais
- Daniel Salmon, Sénateur écologiste d'Ille-et-Vilaine