



## Cahier d'acteur LNOBPL

novembre 2014



*L'Association Nantaise Déplacements Environnement (FNAUT) s'est efforcée depuis 1972 d'appuyer les politiques favorables au transport public garant d'une mobilité respectueuse de l'environnement et de la cohésion sociale. L'association se place délibérément dans un cadre métropolitain élargi au bassin de vie de Nantes.*

### 1) Une démarche appréciée mais peut-être trop « technique »

L'ANDE adhère et participe à la démarche de débat public par ce cahier d'acteur à la fois en répondant à la problématique portée par Réseau Ferré de France et en rappelant ses propositions développées en liaison :

- avec la **FNAUT Pays de la Loire** : Schéma régional des Transports, optimisation des étoiles ferroviaires, gare de Nantes, dossiers de « relance » des liaisons dont Bordeaux, Nantes-Bretagne
- avec le **Collectif transport de Nantes** (demande d'une gare « centrale », intervention dans les deux PDU successifs, proposition pour une traversée ferroviaire Ile de Nantes)

Au niveau de l'élaboration du projet LNOBPL sans toutefois en faire une fixation l'ANDE regrette que l'on annonce que les études préalables ont surtout concerné les acteurs institutionnels sans précision sur les apports des chercheurs, des conseils de développement pourtant actifs dans la zone géographique en cause

### 2) Des objectifs généraux à l'épreuve des réalités actuelles de la mobilité et des finances publiques

Au niveau des objectifs généraux il serait difficile à une association proposant dans ses statuts de « *favoriser un aménagement équilibré du territoire, de réduire les gaspillages économiques liés aux déplacements .., de promouvoir l'usage des transports publics, de prendre part au débat public sur la politique des transports* » de récuser les propositions de RFF et nous approuvons donc :

- les intentions d'**augmentation et d'articulation des services ferroviaires** (TGV, TET, TER) induites par ces liaisons nouvelles avec la valorisation des « étoiles ferroviaires »
- les progrès souhaités dans l'**inter modalité** notamment dans les zones peu concernées (périurbain, marches des métropoles où tout est à revoir selon nous)
- l'**optimisation des réseaux existants** pour assurer les objectifs environnementaux et améliorer les services aux voyageurs

Par contre compte tenu du « ressort géographique » l'ANDE et des positions de la FNAUT il apparaît plus difficile de nous prononcer sur :

- les perspectives de **meilleure desserte de l'ouest de la Bretagne** à partir de Rennes et de Paris
- la desserte du projet d'aéroport à **Notre Dame des Landes** qu'une très forte majorité de nos adhérents récuse notamment parce qu'il gèle des financements ferroviaires,
- l'attribution de l'**exploitation des services ferroviaires**, débat complexe, qui ne saurait tout de même être oublié compte-tenu des échéances parallèles entre le projet LNOBPL (horizon 2030) et l'application des directives européennes de concurrence sur le réseau voyageurs (2020-2030)

### 3) Des scenarii oubliant l'est de la Bretagne (pour un projet LN EstB PL !)

#### *Scénario « mauve » (aménagement des voies existantes)*

Ce scénario correspond à des demandes récurrentes depuis plus de 30 ans des associations FNAUT. Sa réalisation reste hautement souhaitable même dans un contexte d'étiage financier ne serait-ce que pour assurer le **maintien des services actuels et les transferts** (notamment pour le fret) **impliqués par les politiques environnementales**. Il n'est évidemment pas suffisant (sauf en cas de relèvement massif du prix des carburants) pour assurer les transferts modaux souhaités.

En l'état il a le grave défaut d'ignorer les améliorations possibles sur :

- **Brest-Quimper** (rectification de tracé, électrification, « shunt » de Landerneau)
- **Rennes-Chateaubriant-Rennes** (double voie, suppression du butoir « le plus célèbre de France »...)
- **Rennes-Saint Nazaire** (réouverture de Montoir-Pontchâteau, créations de service prévus dans les futurs contrats État-régions)

#### *Scénario « bleu » (création de lignes nouvelles Rennes-Lamballe et Rennes-Nantes)*

Cette prospective apparaît la plus favorable à la métropole nantaise en créant une **liaison rapide avec Rennes** (50 minutes) mais en assurant aussi des dessertes vers St Malo et St Brieuc qui pourraient être attractives si des services directs ou des correspondances quai à quai sont imaginées.

Imaginé surtout pour la desserte de l'aéroport dit du « grand ouest » ce projet de ligne à grande vitesse Nantes-Rennes est difficile à séparer du débat sur cet équipement

Si beaucoup de nos militants sont donc amenés à récuser ce projet à cause de son prétexte d'autres proposent avec des arguments tout aussi respectables de réfléchir à l'impact des propositions (concurrentes) des autorités organisatrices même en l'absence de réalisation de l'aéroport.

Ainsi la réalisation d'une **desserte péri-urbaine de Treillères**, Notre Dame des landes (bourg !), **Blain** à partir de la voie conservée apparaît pertinente.

De même la LGV Nantes-Rennes pourrait être le « tronçon » clé du « **TGV des estuaires** » à condition qu'on le relie à des infrastructures améliorées permettant des dessertes rapides et confortables Nantes-La Rochelle-Bordeaux (Toulouse-Bilbao), Nantes-Tours-Lyon (Dijon, Clermont-Ferrand)

#### *Scénario « vert » (création de lignes nouvelles Rennes-St Brieuc, Rennes-Vannes et Rennes-Nantes)*

Cette option est clairement ciblée pour **favoriser les liaisons entre Rennes et la Bretagne occidentale**. Elle est privilégiée dans le sens de l'amélioration de la liaison Paris-Rennes-Brest et du renforcement du rôle de Rennes, capitale de la Bretagne...Elle crée une liaison nord-sud St Brieuc-Vannes au potentiel intéressant même si les zones traversées sont peu denses (par rapport au littoral) et poseront la question de la présence d'une gare dans le secteur de Loudéac.

Au niveau de la desserte de l'agglomération nantaise le scénario vert apparaît le moins pertinent sauf pour les liaisons avec les Côtes d'Armor qu'il serait intéressant de quantifier.

Sans sombrer dans des réflexions sémantiques on peut se demander si la mise en avant d'une ligne à grande vitesse traversant le centre de la Bretagne n'est pas placée là comme pour servir de repoussoir (notamment auprès des milieux de l'écologie politique) et contribuer à l'avancée des deux précédentes solutions.

### 4) Nos priorités au regard du projet LNOBPL

Aux côtés de la FNAUT l'ANDE affirme son appui au développement concerté dans la zone d'influence de Nantes :

- des **lignes à grande vitesse** et des **trains d'aménagement du territoire** face à la concurrence des modes énergivores, l'avion notamment
- des **trains du quotidien** pour accompagner et réguler les évolutions économiques (concentration des emplois), démographiques (vieillesse) et géographiques (étalement urbain)

Notre association propose que les décisions relatives aux projets d'amélioration des liaisons ferroviaires entre la Bretagne et les Pays de la Loire tiennent compte des **niveaux d'articulation des territoires** et restent réalistes notamment quant à la situation et à l'importance des espaces concernés à l'échelle européenne. D'autant plus que les **demandes d'accroissement de la mobilité**, de croissance des pôles urbains, et d'infrastructures coûteuses **ne sont plus toujours partagées** par les citoyens et même désormais par certains décideurs

***Liaisons inter régionales : il faut certes mettre à niveau Nantes-Rennes mais cela ne suffit pas***

À l'horizon 2030-2040 une ligne à grande vitesse Rennes-Nantes assurant un transfert modal conséquent peut être pertinente. Mais il faut que cette infrastructures impliquent des **connexions réfléchies** avec les autres dessertes régionales « classiques » à renforcer depuis Nantes : **Brest-Vannes-Nantes, Nantes-La Rochelle-Bordeaux** (Toulouse-Bilbao), **Nantes-Tours-Lyon** (Dijon-Clermont Ferrand).

Le concept de « TGV des Estuaires » ne doit pas être abandonné alors que l'autoroute homonyme est réalisée depuis longtemps

***Liaisons régionales améliorées bien sûr par les infrastructures mais aussi les services aux usagers et la baisse du coût du transport ferroviaire***

L'ANDE est attentive à l'amélioration des relations ferroviaires entre Nantes et Rennes mais celle-ci ne doit pas se faire au détriment des liaisons vers la Bretagne de l'ouest qui pourrait profiter :

- des aménagements proposés dans le scénario 1 entre Lorient et Quimper,
- de ceux que nous jugeons indispensables entre Quimper et Brest,
- de la généralisation des **matériels roulants bi-modes** par exemple pour des liaisons directes Brest-Nantes et au-delà
- de **coordinations horaires** dans le cadre du développement du cadencement (2017)
- d'une **offre tarifaire plus attractive** condition contre la concurrence automobile notamment en co-voiturage

Avec la FNAUT Pays de la Loire nous restons attentif au dossier **Pontchâteau-Montoir** , ligne dont la réactivation permettrait à la fois la liaison entre deux grandes agglomérations Rennes et St Nazaire, un tracé en dehors de la raffinerie de Donges et offrirait bien entendu un potentiel aux **services ferroviaires de fret** totalement marginalisés actuellement sur le Port Atlantique.

***Liaisons péri-urbaines et accès aux villes concernées.***

Pour les nouvelles infrastructures proposées dans le projet LNOBPL nous suggérons que leur insertion dans l'agglomération nantaise soit particulièrement soignée :

- au niveau bien sûr des **raccordements** qui poseront certainement d'importants problèmes de génie civil sinon d'environnement,
- mais aussi dans les gares concernées qui devront être traitées comme **pôles multimodaux** (Pontchâteau, Savenay, St Etienne de Montluc, Indre-St Herblain, Chantenay)
- et enfin au niveau du facteur sécurité (isolation et clôture des voies, **suppression des passages à niveau**)

Enfin nous rappelons , au risque de lasser, la nécessité de revoir le « modèle ferroviaire » de la nouvelle liaison Nantes-Nort sur Erdre-Chateaubriant qui pourrait selon nous être à la base d'une deuxième liaison rapide Nantes-Rennes à condition que l'on veuille **faire sauter le « check point »** et recourir à des TER y compris bi-mode entre Rennes et Nantes

***Traversée de la Loire à Nantes : il ne faut pas écarter l'option ferroviaire***

Au sein du Collectif transport de Nantes et en accord avec la FNAUT Pays de la Loire l'ANDE soutient la perspective (à l'horizon 2040) d'une **traversée ferroviaire entre l'île de Nantes et le pied de la butte Ste Anne** où passait la voie ferrée avant la création du tunnel de Chantenay .

Alors que Nantes Métropole est lancée dans un débat sur l'appropriation du fleuve, envisage la création d'une traversée routière, alors que se multiplient des initiatives dites alternatives (transbordeur, téléphérique) ce projet que nous portons nous semble plus en phase :

- avec la promotion des mobilités respectant l'environnement alors que la circulation automobile impacte de plus en plus l'atmosphère au-dessus de Nantes,
- avec la recherche de connexions régionales nouvelles (par exemple liaisons Savenay-Ste Pazanne)
- avec le statut de « méga centre » promis par ses aménageurs à l'île de Nantes ...

**Nous demandons que cette option soit inscrite dans le débat sur l'avenir ferroviaire de notre région.** Nous pensons aussi que doivent être menés les études sur la desserte ferroviaire de l'actuel aéroport (réalisable à court terme) voire sur le contournement ferroviaire nord (lui à long terme)

## 5) Conclusion: la nécessaire popularisation du projet

Les militants de l'ANDE pourront adhérer en général aux solutions proposées dans le projet LNOBPL surtout celles tournées vers leur agglomération et offrant un ratio coût de l'investissement /service aux usagers « de tous les jours » conforme à une bonne gestion des fonds publics.

Ils souhaitent toutefois être écoutés sur les propositions qu'ils portent depuis plusieurs années et qui ne transparaissent pas dans les matériaux fournis jusqu'ici : pour résumer optimisation de l'étoile ferroviaire nantaise, réseau régional avec une gare centrale à Baco ou Petite Hollande, traversée ferroviaire de la Loire, liaison Nantes-Rennes par Chateaubriant, réouverture de Redon-St Nazaire ...

### ***Lors du débat***

L'ANDE jouera bien entendu le jeu de la participation au travers des technologies informatiques. L'association souhaite toutefois que la commission entende mieux :

- les conseils de développement (elle participe ainsi que le Collectif Transport à celui de Nantes Métropole et moins régulièrement est présente dans les instances de la CARENE)
- les associations écologiques sensibles à la défense de la biodiversité qui doivent aussi peut être apprendre à « préférer le train » là où il est une alternative à ce que sera de toute manière le « tout-auto »
- les riverains des zones impactées par les lignes notamment près des espaces naturels sensibles

### ***Pendant la réalisation des travaux***

Comme pour la réalisation de la LGV Bretagne-Pays de la Loire et de la « Virgule de Sablé » (dont la FNAUT Pays de la Loire réclame la paternité) nous aimerions que RFF multiplie les visites de chantier et les réunions de régulation surtout pour les populations des espaces concernés et les futurs usagers (notamment en milieu scolaire)

### ***Lors des mises en service***

S'il est compréhensible que les inaugurations de lignes à grande vitesse insistent à travers les médias sur les gains de temps pour tel ou tel type d'utilisateur au national ou à l'interrégional nous pensons qu'il est aussi utile de montrer l'impact de ces aménagements sur la meilleure insertion des trains classiques, sur les « créneaux » dégagés pour le fret sur les lignes décongestionnées, sur la souplesse accrue des services etc...

L'ANDE disposant d'une expérience sur ces trois derniers points est prête à étendre sa contribution si elle est sollicitée.

## 6) Résumé

**L'Association Nantaise Déplacements Environnement approuve les projets d'amélioration des liaisons ferroviaires entre la Bretagne et les Pays de la Loire portés par les scénarii 1 et 2. L'association souhaite toutefois que le débat lancé soit l'occasion pour que soient étudiées ses propositions de liaison directe Nantes-Rennes par Chateaubriant, d'optimisation de l'étoile ferroviaire de Nantes, de traversée ferroviaire de la Loire et de réouverture de la ligne Montoir-Pontchâteau.**

À NANTES, le 31/10/2014

Pour l'ANDE : J B LUGADET