

Avis et communications

AVIS DIVERS

MINISTÈRE DE L'ÉCOLOGIE, DU DÉVELOPPEMENT DURABLE ET DE L'ÉNERGIE

Avis relatif à la conclusion du débat public et décision du maître d'ouvrage du 21 mai 2015 sur le projet ferroviaire de Liaisons nouvelles Ouest Bretagne - Pays de la Loire (LNOBPL)

NOR : DEVT1512719V

Le conseil d'administration de SNCF Réseau,

Vu le code de l'environnement, notamment ses articles L. 121-13, L. 121-13-1, R. 121-11 et R. 121-12 ;

Vu la décision n° 2014/02/LNOB-PL/1 de la Commission nationale du débat public sur l'organisation d'un débat public sur le projet de Liaisons nouvelles Ouest Bretagne - Pays de la Loire publiée au *Journal officiel* du 19 janvier 2014 ;

Vu le compte rendu présenté par le président de la commission particulière du débat public et le bilan établi par le président de la Commission nationale du débat public en date du 26 février 2015 ;

Vu le plan « Investir pour la France » du 9 juillet 2013 et le rapport de la commission « Mobilité 21 » du 27 juin 2013 faisant figurer le projet de Liaisons nouvelles Ouest Bretagne - Pays de la Loire dans la liste des grandes infrastructures à étudier ;

Vu le Pacte d'avenir pour la Bretagne du 13 décembre 2013 ;

Vu le contrat de plan Etat-région 2015-2020 des Pays de la Loire du 23 février 2015 ;

Vu le contrat de plan Etat-région 2015-2020 de Bretagne du 11 mai 2015 ;

Considérant sur l'axe Nantes-Rennes que :

- au-delà des travaux de modernisation de l'infrastructure existante qui vont être entrepris dès le second semestre de 2015, l'amélioration de la liaison Nantes-Rennes apparaît être une nécessité pour un grand nombre de participants ;
- l'objectif de desserte de l'aéroport du Grand Ouest a été peu abordé compte tenu du débat concernant le projet de plate-forme aéroportuaire ;
- l'expertise complémentaire diligentée par la Commission nationale du débat public sur la liaison Nantes-Rennes sans desserte de l'aéroport du Grand Ouest a :
 - mis en évidence qu'une option par Châteaubriant d'un coût équivalent aux scénarios débattus ne dispense pas des améliorations nécessaires par Redon pour les liaisons entre Rennes et Quimper notamment ;
 - proposé des options alternatives s'appuyant sur les solutions techniques des scénarios soumis au débat, qui présentent un intérêt socio-économique ;

Considérant sur les améliorations du réseau principal de Bretagne que :

- les apports de la ligne à grande vitesse Bretagne Pays de la Loire sur le service ferroviaire prévu en 2017 étant encore mal connus du grand public, il a été difficile de faire émerger les besoins à l'horizon 2030 ;
- le débat public a mis en exergue, au-delà des différentes actions de modernisation de l'infrastructure existante menées au cours des dernières années, la nécessité de mieux définir l'objectif d'amélioration de l'accessibilité de la pointe bretonne en termes de service ferroviaire (gains de temps, fréquence, nature de relations) et les conditions pour atteindre trois heures de temps de parcours sur les relations entre Paris et Brest-Quimper, les solutions pour y parvenir n'ayant pas fait consensus ;
- l'objectif de renforcement du réseau inter-villes et de maillage des territoires par des dessertes rapides et performantes, bien que reçu favorablement, n'a pu être défini avec précision ;

Considérant de façon plus générale que :

- la Bretagne et les Pays de la Loire se caractérisent par une forte attractivité liée au dynamisme démographique de leurs pôles urbains et de leurs littoraux ;
- le débat public a mis en évidence la nécessité de dégager et de préserver des possibilités d'évolution à long terme du réseau en augmentant sa capacité au sein des principales agglomérations (voyageurs et fret) ;
- le débat public a mis en lumière la priorité à accorder à court terme à la modernisation du réseau et la nécessité d'inscrire le projet dans une vision plus globale ;

Considérant sur les scénarios et les fonctionnalités du projet que :

- aucun des trois scénarios, tels qu'ils ont été présentés au débat, ne s'est dégagé comme la réponse évidente et partagée à l'ensemble des enjeux identifiés :
- le scénario mauve répond à l'attente de modernisation du réseau existant, mais a reçu peu d'adhésion en raison de son faible rapport coût-efficacité ;
- le scénario bleu a été soutenu par une majorité de participants, mais certains redoutent des effets sur l'équilibre est-ouest du territoire ;
- le scénario vert est revendiqué essentiellement par les territoires du Centre-Bretagne, mais il est rejeté par les territoires contournés et jugé trop cher par beaucoup ;
- le débat public a introduit la question de la vitesse de conception (de 200 à 320 km/h), et les problématiques de fonctionnement des nœuds de Nantes et de Rennes ;
- le débat public a permis de partager les enjeux environnementaux et que les acteurs se sont prononcés pour la recherche d'un scénario de moindre impact environnemental ;
- la question de l'impact sur le foncier, notamment agricole, a été prégnante ;
- le conseil général de l'environnement et du développement durable a constaté la faible résilience du projet aux incertitudes (croissance économique, coûts d'investissement...) :
- seul le scénario bleu est susceptible de présenter des solutions rentables pour la collectivité ;
- le débat public a montré la sensibilité des acteurs à l'importance de l'enjeu du financement dans un contexte contraint de ressources financières publiques ;
- les participants au débat se sont largement exprimés en faveur d'un développement du fret ferroviaire,

Décide 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 par :

- l'atteinte d'un temps de parcours et d'une fréquence performants pour permettre un report modal significatif :
 - en recherchant les synergies avec l'amélioration vers la Bretagne Sud depuis Rennes et Nantes ;
 - en intégrant la thématique de la desserte de l'aéroport du Grand Ouest ;
- en étudiant différents paramètres, notamment des vitesses de circulation de 200 à 249 km/h pour optimiser le fonctionnement du service ferroviaire entre les deux nœuds ;
- l'accroissement de la capacité et de la qualité de service des nœuds de Nantes et de Rennes pour favoriser le développement des trains du quotidien vers l'Ouest ;

2. Améliorer l'accessibilité de la pointe bretonne :

- en approfondissant cet enjeu, au-delà du seul objectif des trois heures avec Paris, à travers :
 - une évaluation plus précise des besoins de déplacements sur les relations intra et inter-régionales entre les principales villes et avec les autres régions ;
 - la prise en compte la grille horaire 2017 comme socle pour imaginer les services possibles à l'horizon 2030 (nombre d'arrêts intermédiaires, positionnement horaire, fréquences offertes...) ;
- en recherchant le meilleur rapport coût-efficacité des solutions possibles sur le réseau ;

3. Mettre en perspective le projet LNOBPL au sein des politiques de transport et de mobilité en Bretagne et Pays de la Loire :

- en inscrivant le projet LNOBPL dans une vision globale et intégrée de l'évolution du réseau ferroviaire articulée avec les autres modes de transport ;
- en contribuant avec l'Etat et les collectivités locales à une réflexion intermodale sur l'aire d'étude, en cohérence avec les futurs schémas régionaux d'aménagement et de développement durable des territoires ;

4. Approfondir lors de cette étape complémentaire les sujets suivants :

- l'analyse détaillée de la capacité sur la base de la grille horaire 2017 pour déterminer les perspectives de saturation (infrastructure et matériel roulant) des axes Rennes-Brest, Rennes-Quimper, Nantes-Rennes-Quimper et de développement possible des transports du quotidien ;
- les besoins de mobilités et de services associés intégrant la logique de porte-à-porte et la recherche de solutions innovantes au sein de l'aire d'étude ;
- les aménagements sur les axes Rennes-Brest et Rennes-Quimper répondant aux conditions d'amélioration de l'accessibilité de la pointe bretonne retenues ;
- les leviers d'action pour dégager une rentabilité économique du projet pour la collectivité ;
- les conditions de l'équilibre économique du projet et de son exploitation future (en identifiant les conditions de son financement par les acteurs publics et de sa soutenabilité financière par le Groupe public ferroviaire) ;

En étudiant notamment :

- des aménagements de type lignes nouvelles et améliorations au plus proche du réseau existant dans la continuité des opérations de modernisation effectuées en recherchant les vitesses les plus adaptées à l'optimisation du service ferroviaire ;

- l'évaluation du risque environnemental et les conséquences en termes de coûts dans les zones à enjeux (vallée de la Vilaine notamment) ;
- les conditions d'insertion du projet aux abords des zones urbaines pour anticiper avec les collectivités concernées, les mesures conservatoires envisageables ;
- les impacts du projet sur l'agriculture et l'économie agricole ;
- les trafics et bilans socio-économiques selon les nouvelles méthodologies, les hypothèses de cadrage en vigueur et la prise en compte des évolutions de la mobilité à long terme, en prenant en compte les nouvelles offres susceptibles de concurrencer le mode ferroviaire ;
- l'impact et les enjeux d'une vision programmatique du projet LNOBPL dans le cadre des actions prévues dans les contrats de plan Etat-régions et le grand plan de modernisation du réseau ;
- les effets induits sur le fret ferroviaire ;

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 ; le fonctionnement de ce dispositif sera encadré par une charte et un garant dont la désignation sera demandée à la Commission nationale du débat public.