

CONSEIL ECONOMIQUE ET SOCIAL DES PAYS DE LA LOIRE
CONSEIL ECONOMIQUE ET SOCIAL DE BRETAGNE

Sessions des 7 et 14 février 2005

AVIS COMMUN

relatif à

**LA LIGNE A GRANDE VITESSE BRETAGNE – PAYS DE LA LOIRE
AVANT PROJET SOMMAIRE**

présenté par M. Yves CALIPPE au nom de la Commission, n°4 "Transports, énergie et télécommunications" du CESR des Pays de la Loire et par M. Robert SANQUER au nom de la Commission "Aménagement et développement des territoires" du CESR de Bretagne

Entendues les interventions de M. Luc SERRANO (CGT), Mmes Claire METAYER (Associations pour l'environnement), Christine JEAN (Personnalité qualifiée), MM. Georges PLESSIS (Chambre régionale d'agriculture), Jean ETIENNE (CRCI) et Guy DUFOURD (CFE-CGC).

Adopté par le Conseil Economique et Social des Pays de la Loire par:

Présents : 83

***Pour :* 81**

Contre : 0

Abstentions : 1

N'ont pas pris part au vote : 1

Le Président,

Alain MUSTIÈRE

CONSEIL ECONOMIQUE ET SOCIAL DES PAYS DE LA LOIRE

CONSEIL ECONOMIQUE ET SOCIAL DE BRETAGNE

Inscrit au schéma directeur national des liaisons ferroviaires à grande vitesse en 1992, le projet de Ligne à grande vitesse (LGV) Bretagne – Pays de la Loire a été retenu, lors de la réunion du Comité interministériel d'aménagement et de développement du territoire (CIADT) du 18 décembre 2003, comme l'un des grands projets nationaux prioritaires.

Aujourd'hui, en préalable à la décision ministérielle d'ouverture de l'enquête publique, les associations, les élus et les acteurs socio-économiques régionaux sont consultés sur l'avant projet sommaire (APS). C'est à cette occasion que les Conseils économiques et sociaux de Bretagne et des Pays de la Loire sont invités à émettre leur avis sur ce dossier. Ils tiennent avant tout à souligner la démarche de consultation qui a précédé ce dossier, la qualité du travail de la commission de suivi et du comité de pilotage, ainsi que la qualité générale du dossier présenté.

AVIS DES CESR DE BRETAGNE ET PAYS DE LA LOIRE / CALENDRIER DU PROJET LGV BRETAGNE – PAYS DE LA LOIRE																					
	1992	1993	1994	1995	1996	1997	1998	1999	2000	2001	2002	2003	2004	2005	2006	2007	2008	2009	2010	2011	2012
Inscription au Schéma Dir. Nat. des LGV ferr.	■	■																			
Débat préalable Cahier des charges				○ 1995 Avis commun																	
Etudes préliminaires et consultations					○ 1997 Avis commun																
Décision ministérielle						○ 1998 Voeu Bretagne															
Etudes complémentaires et consultations							○ 1999 Avis Pays de la Loire														
Décision ministérielle								○ 2000 Avis Bretagne													
Comité interministériel d'aménagement du territoire								○ 2000 Avis Pays de la Loire			○ 2002 Voeu Bretagne										
Avant projet sommaire et consultations											○ 2002 Voeu Pays de la Loire										
Ouverture de l'enquête pub.												○ 2003 Résolution CR + CESR Bretagne									
Déclaration d'utilité publique																					
Avant projet détaillé																					
Travaux																					
Mise en service																					

CONSEIL ECONOMIQUE ET SOCIAL DES PAYS DE LA LOIRE

CONSEIL ECONOMIQUE ET SOCIAL DE BRETAGNE

LES POSITIONS DES CESR DE BRETAGNE ET DES PAYS DE LA LOIRE

Les avis successifs des CESR concernant la LGV poursuivent 2 objectifs d'aménagement du territoire et de transports publics :

- relier leurs extrémités à moins de 3h de Paris ;
- connecter les 2 régions aux schémas national et européen des LGV.

Ainsi, ils préconisent les options suivantes, qui donneraient au projet une importance régionale, interrégionale, et européenne :

Dimension européenne :

- Mise en œuvre de l'interconnexion au sud de Paris aux autres lignes TGV ("barreau sud") ;

Dimension interrégionale :

- Programmation simultanée des 2 prolongements du TGV Ouest (vers Nantes et vers Rennes) ;
- Contournement nord du Mans et de Laval sans nouvelles gares et maintien des dessertes TGV du Mans et de Laval ;
- Développement de la complémentarité TGV /TER /liaisons interrégionales hors Paris, et du fret (en exploitant les atouts de la gare du Mans) ;

- Tracé optimal du tronc commun Bretagne – Pays de la Loire pour un gain de temps vers les extrémités des 2 régions ;

Dimension régionale

- Construction d'un tronçon vers Sablé/Sarthe, réalisé simultanément au tronçon principal ;
- Modernisation et électrification de lignes régionales et interrégionales.

La construction d'une nouvelle LGV est globalement préférée à la solution pendulaire qui, outre le surcoût de fonctionnement qu'elle entraîne, ne permet pas d'atteindre les objectifs de gain de temps souhaités et empêche l'accroissement de la capacité du réseau. En revanche, la solution pendulaire prend tout son sens sur les tronçons Rennes – Brest et Rennes – Quimper.

La LGV étant un objectif majeur d'aménagement du territoire, compte tenu de la position excentrée de l'Ouest français en Europe, le financement de cette infrastructure doit intégralement relever de financements nationaux (RFF, Etat) et européens (par exemple en révisant le RTET).

Aujourd'hui, lors de cette nouvelle étape où sont présentés les premiers éléments concrets du projet (détail de la zone concernée par le tracé, études techniques, gestion des questions d'environnement, de paysage, de desserte), les deux CESR souhaitent à nouveau parler d'une seule voix.

Aujourd'hui comme hier, ils rappellent les deux objectifs qui, se conjuguant, serviront l'intérêt de l'Ouest dans son ensemble :

- **Irriguer l'ensemble de leur territoire et rapprocher leurs extrémités à moins de 3 heures de Paris ;**
- **Connecter les deux régions aux schémas national et européen des lignes à grande vitesse par la réalisation du barreau sud de Paris.**

Ils notent toutefois une certaine inertie dans la réalisation de cette infrastructure puisqu'il faudra 20 ans entre la mise en service de cette ligne prévue maintenant pour 2012 et son inscription au schéma directeur national des liaisons ferroviaires à grande vitesse.

1 ENJEUX GENERAUX DU PROJET DE LGV

La position de la Bretagne et des Pays de la Loire, à l'extrémité ouest d'une Europe qui se construit vers l'est, nécessite une infrastructure moderne, qui leur offre une liaison performante vers les métropoles françaises et européennes, et qui soutienne leur développement économique. C'est pourquoi les CESR de Bretagne et des Pays de la Loire soutiennent ce projet depuis plus de 15 ans.

Le gain de temps sur le trajet est un élément stratégique pour dynamiser un territoire, comme le prouvent les effets induits par la réalisation du TGV sud-est. Il serait intolérable, alors que la plupart des grands centres économiques français bénéficieront demain d'une liaison TGV, que la Bretagne, géographiquement excentrée, demeure à l'écart des schémas de transport structurants. C'est bien l'attractivité des territoires qui est ici en jeu : que Brest et Quimper soient à 3h de Paris (contre plus de 4h actuellement), et c'est un cercle vertueux qui se mettra en place : installation de nouvelles

CONSEIL ECONOMIQUE ET SOCIAL DES PAYS DE LA LOIRE

CONSEIL ECONOMIQUE ET SOCIAL DE BRETAGNE

entreprises, augmentation de la fréquentation touristique, d'où création de liaisons directes supplémentaires. Les villes présentes le long de la nouvelle ligne (comme Laval, Sablé) profiteront de l'effet TGV, comme en a profité Le Mans en 1989 lorsque la ville s'est retrouvée à 55 minutes de Paris (Près de 75 entreprises se sont installées près de la gare du Mans, dans des friches industrielles revalorisées). Au-delà, c'est bien tout le territoire qui bénéficiera de ce gain de temps, y compris les villes non desservies directement par la nouvelle ligne (St Malo, Lannion par exemple).

Les CESR sont conscients que le TGV ne constitue pas une réponse unique aux besoins actuels de déplacement des hommes et de marchandises depuis ou vers l'ouest, mais ils restent convaincus que les effets induits par la construction de cette nouvelle ligne autoriseront le développement de services complémentaires. Des tronçons de ligne, pour certains proches de la saturation, seront libérés des circulations TGV, déplacées vers la nouvelle ligne, et pourront être utilisés pour intensifier l'offre interrégionale, celle du fret et du TER. Pour autant cette construction ne réglera pas la question de l'engorgement de l'axe Nantes / Angers ainsi que la saturation, à certaines heures, des gares de ces deux villes. C'est pourquoi les CESR pensent que des investissements lourds de capacité doivent être réalisés sur le réseau classique afin de tirer le meilleur profit du prolongement de la LGV Ouest.

2 LES CONCLUSIONS DE L'AVANT-PROJET SOMMAIRE

2.1 Le tracé

La décision ministérielle du 2 avril 2001 a retenu le fuseau "sud" entre Le Mans et Laval, qui offre un tronçon commun plus important, à coût égal, que l'option "nord". D'autre part, l'amorce du tracé vers Sablé/Sarthe laisse entrevoir une extension de la ligne vers Nantes.

Les CESR sont donc en accord avec ce fuseau d'étude retenu.

Néanmoins, ils sont convaincus qu'une infrastructure telle que la LGV doit profiter à l'ensemble de la population des territoires traversés. 21 communes de la Mayenne sont concernées par le tracé de la ligne, sur près de 60km. Or les CESR affirment que toutes les options qui permettraient à la Mayenne d'améliorer notablement sa desserte n'ont pas été étudiées. Ainsi, un raccordement de seulement 2km, reliant la nouvelle LGV venant de Laval à la ligne classique en direction d'Angers, ne figure pas dans le dossier. RFF souligne que la réalisation de ce raccordement "*présentant une dimension intra régionale et interrégionale*" pourra "*être menée indépendamment de l'étude LGV en cours, en fonction des demandes que pourraient exprimer les partenaires concernés, notamment les autorités organisatrices et le transporteur*".

Le transporteur, c'est-à-dire la SNCF, avance qu'elle ne dispose pas du matériel TER adéquat (à "observation de la signalisation embarquée" ou cab signal) pour utiliser ce tronçon, car il n'existerait pas encore. Les CESR réfutent cette explication. En effet, un tel matériel est déjà en service en Nord – Pas de Calais, entre Lille et Dunkerque. Il pourrait donc être mis en service sur les tronçons Rennes – Angers et Laval – Nantes.

L'impact et le coût de cette portion, représentant seulement 2 km supplémentaires à l'intérieur du fuseau d'étude déjà décidé, sont sans commune mesure avec les services qu'elle rendrait. Ainsi, la LGV pourrait être utilisée sur le trajet Rennes – Laval – Sablé - Angers - Nantes et retour, mais également bien au delà et notamment en direction de plusieurs villes du Sud Ouest (via St Pierre des Corps), donc sans obligatoirement passer par Paris. La réalisation de cette portion améliorerait nettement les liaisons interrégionales, ainsi que la rentabilité économique et sociale de la LGV.

CONSEIL ECONOMIQUE ET SOCIAL DES PAYS DE LA LOIRE

CONSEIL ECONOMIQUE ET SOCIAL DE BRETAGNE

Alors que des infrastructures lourdes et structurantes pour l'aménagement de la Bretagne et des Pays de la Loire sont sur le point d'être concrétisées, il serait très regrettable, même irresponsable de ne pas profiter de cette opportunité de développer les liaisons inter cités, en délaissant une proposition dont le coût est marginal par rapport au coût de l'ensemble de la réalisation.

Dépassant une simple expression régionale, la voie de liaison supplémentaire Laval – Sablé/Sarthe doit donc absolument être étudiée lors de l'enquête publique, afin qu'elle puisse être réalisée simultanément aux travaux de la liaison Le Mans – Sablé/Sarthe.

2.2 Contournement du Mans et de Laval

Cette question sensible a été l'objet d'une étude spécifique demandée en 1998 par décision ministérielle ("l'organisation des dessertes ferroviaires dans le triangle Nantes – Le Mans – Rennes").

Les CESR des Pays de la Loire et de Bretagne se sont, depuis 1995, toujours prononcés en faveur du contournement de Laval et du Mans. Tout d'abord, seule cette option, qui évite aux TGV de perdre de la vitesse, permet le gain de temps appréciable (37 minutes) prévu entre Rennes (et par conséquent, l'ensemble de la Bretagne) et l'Ile-de-France. De plus, outre les problèmes financiers et environnementaux que poseraient le franchissement des gares actuelles ou la création de gares nouvelles, ce contournement permet de répondre à de nombreux problèmes posés par la saturation de la gare du Mans.

Ainsi, 2,6 millions de voyageurs TER transitent tous les ans par la gare du Mans, et certains tronçons (comme Connerré – la Petite Croix) subissent de fortes contraintes journalières ponctuelles (matin et soir). La LGV permettra de libérer des sillons horaires, disponibles pour augmenter l'offre commerciale des TER, et ainsi répondre à la demande croissante de liaisons interurbaines et périurbaines. Le Fret SNCF bénéficierait également de capacités d'infrastructure nouvelles utiles à son développement dans la zone mancelle, notamment par les 2 raccordements Fret prévus dans la zone (La Milesse et Connéré).

De plus, l'absence de création d'une nouvelle gare garantit aux gares actuelles du Mans et de Laval de conserver une place importante dans les relations Ouest – Paris : à la convergence des TER, des transports départementaux et urbains, elles sont au centre d'un futur pôle d'échanges multimodaux, regroupant tous les modes de transport complémentaires (TER, TGV, futur tramway, bus, taxis). Par ailleurs, la traversée de la gare du Mans s'en trouvera fluidifiée, elle sera donc moins dangereuse pour les passagers à quai. Cela permettra, de plus, le maintien de la desserte de Vitré par le raccordement de Laval Est à la ligne classique.

Dans leur avis commun en 1997, les CESR demandaient à ce qu'une étude socio-économique sur l'utilisation optimale des atouts ferroviaires du Mans soit menée (plate-forme multimodale de triage, diversification de l'offre interrégionale...). Le dossier d'APS fait mention des perspectives de la gare du Mans dans le projet de la LGV, et évoque un projet de renforcement des pôles d'échange multimodaux en gares du Mans et de Laval. Il préconise aussi des objectifs de desserte (liaisons dédiées Le Mans – Paris, maintien et amélioration des dessertes vers Paris, meilleure répartition horaire de l'offre).

Les CESR souhaitent néanmoins qu'une étude ponctuelle soit menée, afin de préciser les évolutions de l'offre ferroviaire sur l'étoile du Mans.

CONSEIL ECONOMIQUE ET SOCIAL DES PAYS DE LA LOIRE

CONSEIL ECONOMIQUE ET SOCIAL DE BRETAGNE

De plus, le CESR des Pays de la Loire demandait en 2000, à propos de l'engagement au maintien de la desserte TGV actuelle des gares de Laval et du Mans :

"Cet engagement doit être renouvelé par l'Etat et par la SNCF chaque fois que de besoin, et s'appliquer aux opérateurs ferroviaires éventuels, notamment lors de l'engagement des études d'Avant Projet Sommaire, et dans les conclusions de la Déclaration d'Utilité Publique".

Cet engagement, pris par l'Etat lors de la décision ministérielle du 2 avril 2001, est réitéré dans la convention de financement des études d'APS, qui prévoit une convention de service portant sur les dessertes de la SNCF pour le Mans et Laval. Les CESR de Bretagne et des Pays de la Loire souhaitent que l'engagement de desserte des zones urbaines et bassins de vie, prévu dans cette convention de service, soit respecté.

2.3 Environnement

L'impact de près de 200 km de nouvelles infrastructures sur l'environnement n'est pas négligeable. Cependant, le dossier d'avant-projet sommaire montre que cette question a été prise en compte lors de son élaboration. Ainsi, le tracé évite, dans la mesure du possible, les milieux naturels sensibles, et propose des mesures compensatoires afin de limiter les effets de coupure (aménagement d'espaces, rétablissement des axes de déplacement de la faune).

Des aménagements sont également prévus afin de limiter les impacts sur les paysages et sur la vie humaine dans les secteurs concernés (protection acoustique, plantations paysagères, masquage des remblais).

Cependant, il est nécessaire de souligner que l'environnement concerne également les populations et les entreprises touchées par le tracé. Bloqués par une procédure trop lente sur des terrains impactés par une emprise, les propriétaires concernés ont besoin de savoir à quoi s'en tenir. C'est pourquoi la déclaration d'utilité publique doit intervenir rapidement.

2.4 Phasage

La décision ministérielle du 2 avril 2001 préconisait un phasage du projet en 2 étapes : réalisation des sections Connerré – La Milesse, et la Milesse – Sablé – Laval Est dans un premier temps, puis de la section Laval Ouest – Rennes dans un second temps. La portion Laval Nord serait alors réalisée lors de l'une ou l'autre des phases.

L'avant projet sommaire précise le phasage du projet et préconise, à partir d'argument techniques et financiers, la réalisation du projet en une seule phase (la section Laval Est – Connerré étant en avance de quelques mois sur la section Laval Est – Rennes), voire en 2 phases plus espacées. Il souligne néanmoins que la réalisation simultanée des 2 sections serait plus économique (pas d'aménagement provisoires ni conservatoires) et permettrait une plus grande souplesse dans l'organisation des travaux.

Les CESR de Bretagne et des Pays de la Loire ne peuvent que souscrire à un dossier préconisant une réalisation rapide, tant ils sont soucieux que la LGV, promise pour 2010, soit mise en service le plus rapidement possible. Ils sont, de plus, favorables à une solution permettant d'optimiser les coûts, et de diffuser simultanément aux populations des deux régions les avantages de "l'effet TGV".

CONSEIL ECONOMIQUE ET SOCIAL DES PAYS DE LA LOIRE

CONSEIL ECONOMIQUE ET SOCIAL DE BRETAGNE

3 UN PROJET QUI S'INSCRIT DANS UNE POLITIQUE GLOBALE DE TRANSPORTS

3.1 L'urgence de l'interconnexion

La réalisation rapide de l'interconnexion TGV au sud de l'Ile-de-France ("barreau sud") est indispensable pour relier l'Ouest de la France au réseau TGV est et nord européen, et ainsi donner à la LGV Bretagne – Pays de la Loire, et au-delà, aux régions Bretagne et Pays de la Loire, une dimension européenne. La montée en charge du trafic des TGV de jonction suite à la construction des diverses LGV en France et en Europe, va rendre encore plus inconcevable qu'un train à grande vitesse doive se contenter d'une interconnexion "au rabais", sur la ligne du RER C, dont la croissance est également prévue.

Les travaux du "barreau sud" doivent être réalisés au plus vite.

3.2 La poursuite nécessaire de la modernisation des lignes régionales

Les CESR rappellent que la LGV Bretagne – Pays de la Loire constitue une portion du projet plus large d'une ligne grande vitesse entre Paris et la façade atlantique, initié en 1989 par la mise en service de la première section Paris – Le Mans. Deux autres aménagements constituent la poursuite de ce programme ambitieux, et sont indissociables des équipements prévus ou déjà mis en service :

- l'extension de la ligne grande vitesse entre Sablé/Sarthe et Saint-Nazaire (comme le CESR des Pays de la Loire l'a préconisé dans son chapitre sur les transports de son rapport "Bâtir avec et pour les hommes la réussite de l'Ouest – Tome 1") ;
- la modernisation et l'électrification parfois nécessaire des lignes ferroviaires régionales et interrégionales (lignes à l'Ouest de Rennes, lignes en Vendée) : elle permettra de désenclaver les extrémités des Pays de la Loire et de la Bretagne, afin de relier leurs côtes à Paris en 3h (Brest, Quimper, Les Sables d'Olonne...).

Ces deux étapes devront intervenir sans délai, sans pour cela devoir attendre la fin de la réalisation de la seconde étape Le Mans – Rennes de la LGV Ouest. Leur réalisation constitue la garantie que les bénéfices de la LGV seront diffusés largement à l'ensemble des territoires.

3.3 L'enjeu de l'intermodalité

Ainsi que l'affirmait le CESR des Pays de la Loire dans le tome 1 de "Bâtir avec et pour les hommes la réussite de l'Ouest", et la Région Bretagne dans son Schéma régional d'aménagement et de développement du territoire (Bretagne 2015), la réalisation de la LGV va notablement améliorer les conditions de circulation des trains de marchandises desservant la Bretagne et le nord des Pays de la Loire, avec le dégagement de sillons entre les sections Le Mans – Rennes, Le Mans – Sablé, Rennes – Brest et Rennes – Quimper, et en diminuant les temps de parcours par la réduction des arrêts techniques en ligne réalisés pour permettre les dépassements par les TGV.

Cette nouvelle ligne représente donc une réelle opportunité de développer le fret ferroviaire dans l'Ouest de la France. Combinée à d'autres réalisations nouvelles, comme par exemple une voie avec priorité fret entre Saint Nazaire et Sablé-sur-Sarthe, ou comme la plate-forme multimodale à Châteaubourg, elle constituera une réponse ambitieuse aux besoins croissants de transport des marchandises. C'est ainsi le moyen de développer la complémentarité entre fret ferroviaire et transport maritime, et de faciliter l'acheminement du fret portuaire vers les plates-formes multimodales intérieures (port sec de Vierzon par exemple).

CONSEIL ECONOMIQUE ET SOCIAL DES PAYS DE LA LOIRE

CONSEIL ECONOMIQUE ET SOCIAL DE BRETAGNE

Les CESR sont très attachés à la dimension multimodale de ce projet, dont les avantages iront au-delà du simple "effet TGV" dans les villes desservies : il répondra à un enjeu de développement durable : rééquilibrer les choix modaux en faveur du rail, pour limiter l'intensification du transport routier.

3.4 Les lignes interrégionales : des lignes régionales d'intérêt national

La LGV reliant Paris au littoral atlantique est stratégique pour accompagner le développement des régions de l'Ouest de la France. Mais elle ne doit pas faire oublier que les liaisons interrégionales sont tout autant structurantes pour le dynamisme des deux régions (par exemple Caen – Le Mans – Tours, Nantes – Bordeaux ou Caen – Rennes). Le développement régional doit être entraîné par un aménagement du territoire rapide, et non freiné par des délais de réalisations décourageants. Aussi ces modifications d'infrastructures doivent-elles être planifiées rapidement.

Par ailleurs, les populations et les marchandises se déplacent sans tenir compte des frontières administratives, et les échanges entre les Pays de la Loire et la Bretagne sont importants, et doivent être favorisés. Ainsi, il est nécessaire d'améliorer la connexion ferroviaire entre Rennes et Nantes, notamment par Châteaubriant, en activant la réouverture du tronçon Nantes / Châteaubriant ainsi que sa modernisation.

C'est également dans cet esprit que la liaison Laval – Sablé/Sarthe a été préconisée plus haut dans cet avis. De même, la section Nantes – Redon doit être modernisée afin d'améliorer la connexion entre Nantes et le sud de la Bretagne (Morbihan, Finistère sud), qui est stratégique pour répondre aux nécessités de desserte des ports bretons, du port de Nantes – St Nazaire et de l'aéroport de Notre-Dame des Landes. En effet, il est indispensable que l'aéroport soit raccordé au réseau ferroviaire, afin qu'il s'intègre dans un schéma de transport cohérent.

La LGV ne doit pas cristalliser tous les efforts en matière d'aménagement ferroviaire des régions, mais au contraire elle doit être le soutien du développement de l'offre interrégionale.

En conclusion, les CESR de Bretagne et des Pays de la Loire considèrent que le dossier d'avant projet sommaire qui leur a été présenté a permis une analyse sérieuse et documentée. Néanmoins un certain nombre de points ont été occultés ou reportés.

Ils apprécient l'engagement appuyé du projet pour une cohérence intermodale et ferroviaire, et en faveur de l'aménagement et du développement des territoires.

Ils expriment leur souhait de voir se constituer un pôle public de financement, qui serait garanti par le taux de rentabilité social et économique important du projet, et par l'engagement de l'Etat.

Sous réserve de la prise en compte des observations énoncées ci-dessus, ils sont donc favorables aux conclusions du dossier d'avant-projet sommaire présenté par RFF.