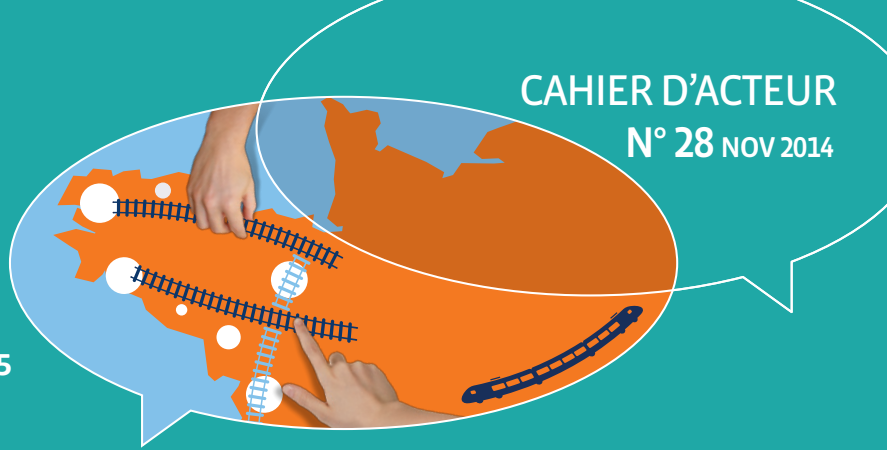


DÉBAT PUBLIC PROJET LNOBPL

DU 04 SEPTEMBRE 2014 AU 03 JANVIER 2015

CAHIER D'ACTEUR
N° 28 NOV 2014



EDITO

Ce cahier d'acteur est le résultat d'un travail commun entre les Comités Régionaux CGT de Bretagne et des Pays de la Loire, les structures territoriales de la CGT concernées par le projet ainsi que les secteurs professionnels des cheminots des deux régions. Il est aussi et avant tout l'expression des besoins des salariés dans les différentes professions. **Il est la contribution de la CGT au débat en cours.**

Pour la CGT, ce débat portant sur l'opportunité de réaliser de nouvelles infrastructures doit aborder les enjeux inhérents au projet tels qu'ils s'imposent à nous au travers du tryptique social, économique et environnemental. Il s'agit bien pour la CGT d'**analyser ce projet à l'aune de ce que seront les besoins de transports à l'échéance de sa réalisation.**

Même si ce projet se situe à long terme, pour la CGT, la réalisation de celui-ci dépendra entre autre de l'issue de la réforme ferroviaire qui, en l'état, élude la question du financement du système ainsi que de la réforme territoriale qui pose entre autre la question de la gouvernance de nos territoires en réponse aux besoins des populations. La création d'infrastructures nouvelles ne peut se concevoir sans considérer l'impact qu'elles auront à terme pour nos territoires ; la place du Service Public ferroviaire en lien avec le développement économique régional et l'emploi, le maillage du réseau et la cohérence territoriale ainsi que la question du financement. Pour la CGT, la prise en compte des réalités économiques et sociales régionales, des besoins des salariés et plus largement des populations, l'état du réseau ainsi que les contraintes techniques tout comme l'expertise des cheminots sont des éléments essentiels pour le développement d'une offre ferroviaire efficiente et efficace. **Pour la CGT, la maîtrise publique du système s'impose pour répondre aux besoins de transport.**



I. UN PROJET SITUÉ DANS UN ENVIRONNEMENT INCERTAIN POUR LE MAINTIEN D'UN SERVICE PUBLIC FERROVIAIRE DE HAUT NIVEAU

Le projet LNOBPL a été réaffirmé dans la dernière version du SNIT ainsi que dans le Pacte d'avenir pour la Bretagne. Pour la CGT, il est complémentaire de la réalisation de BGV qui doit s'achever en 2017. Pour les deux régions concernées, les besoins de mobilités vont se développer compte tenu de leur dynamique démographique. Le renchérissement des coûts énergétiques pèsera de plus en plus lourd dans le budget des ménages et pour l'économie dans nos territoires. Les conséquences de la loi MAPAM, la réforme du ferroviaire, sont des éléments à considérer tant leurs effets vont être importants en termes d'aménagement du territoire et d'organisation des transports. Si l'accessibilité de l'Ouest de la France et singulièrement de la Bretagne repose sur une offre ferroviaire complémentaire entre TER et TGV, celle-ci est la **conséquence d'une volonté publique forte** impulsée par les AOT et assumée par une entreprise publique de service public: la SNCF. **L'ouverture à la concurrence des activités voyageurs envisagée à l'horizon 2019** aura des conséquences inéluctables sur l'offre ferroviaire et singulièrement pour les territoires de Bretagne et des Pays de la Loire. De ce point de vue, l'expérience du Fret ferroviaire doit être prise en compte. Huit ans après sa libéralisation, la part modale du ferroviaire est historiquement au plus bas en France et en Europe.

DÉBAT PUBLIC PROJET LNOBPL

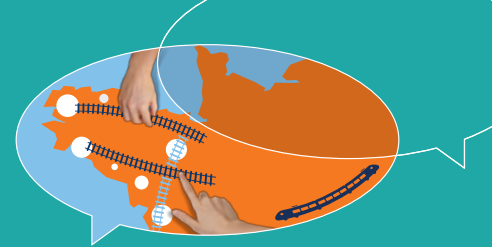


II. UN ENJEU D'AMÉNAGEMENTS DU TERRITOIRE EN RÉPONSE AUX BESOINS DE TRANSPORTS

La CGT s'est toujours positionnée en faveur d'un aménagement du territoire qui replace le développement humain durable au cœur des débats. Si ce projet améliore significativement la desserte de l'Ouest de la Bretagne en mettant la pointe finistérienne à 3 h 00 de Paris et en répondant à l'objectif d'améliorer la desserte des grandes métropoles telles Rennes, Nantes et Brest, pour la CGT, celui-ci doit avant tout profiter à tous les territoires. En effet, ce projet ne doit pas contribuer à renforcer une métropolisation porteuse de concurrence entre les régions. À ce jour, la demande de transport collectif et singulièrement ferroviaire est loin d'être satisfaite. De nombreuses lignes maillant nos territoires doivent faire l'objet d'investissements leur permettant de répondre aux objectifs de report modal de la route vers le rail qui devient une absolue nécessité si l'on considère les phénomènes de saturation des axes routiers aux abords des villes et notamment des deux grandes métropoles régionales. **Ce réseau de ligne en antennes est un atout majeur** qui outre son effet de maillage contribue à une desserte capillaire de nos territoires. Pour la CGT, l'efficacité et l'efficacités de ce projet repose sur **la complémentarité de l'offre TGV/TER/TET qui**

doit être renforcée par la réalisation de LNOBPL en lien avec l'amélioration de l'accessibilité des gares et la réalisation des Pôles d'échanges multimodaux. La question du **devenir de l'offre des trains d'équilibre du territoire (TET) à l'horizon du projet** demeure posée car améliorer la desserte Rennes-Nantes ne suffira pas à renforcer les liaisons interrégionales. **Ce projet doit renforcer la coopération entre les différents territoires. Il doit être accessible à tous notamment par la mise en œuvre d'une tarification juste et solidaire avec l'objectif de report modal.**





III. LNOBPL : DÉBATTRE DE LA MAÎTRISE PUBLIQUE DES TRANSPORTS :

• en réponse aux besoins socio-économiques

Le développement des transports, voyageurs et marchandises, doit répondre aux besoins des populations et des usagers, participer au développement industriel et à la vie économique dans les territoires. Pour la CGT, il ne peut être une réponse aux exigences des financiers pour qui les territoires ne sont qu'une « aire de jeux ». Pour la CGT, le leurre du « tout tourisme » accélère et amplifie la désertification de pans entiers de territoires. **Alors que la part modale du Fret ferroviaire n'a jamais été aussi basse** (moins de 1,5 % en Bretagne, et 2 % en PDL), **le projet doit être porteur d'une véritable ambition de redéploiement du Fret ferroviaire** attachée à l'atteinte d'objectifs concrets de report modal. Plusieurs ports tels St-Nazaire, Lorient, Brest, St Malo disposent d'équipements permettant de réorienter la logistique des entreprises vers une offre multimodale. Cela est incontournable dans un contexte de renchérissement des énergies fossiles qui alourdiront les coûts logistiques des entreprises. En outre, ce projet constitue une formidable opportunité **pour la création durable et pérenne d'emplois** dans tous les territoires. Le professionnalisme reconnu des cheminots des deux régions constitue un atout pour conserver et **développer une activité industrielle ferroviaire**.

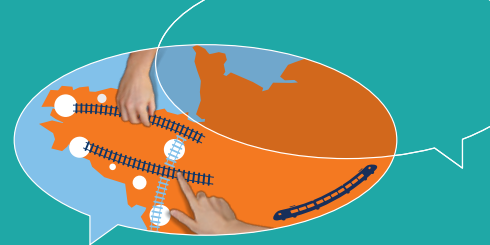
Pour la CGT, ce projet est porteur d'une dynamique permettant de connecter nos territoires aux grands flux économiques.

• en réponse aux enjeux environnementaux

Ces dernières décennies, la réalisation d'un réseau routier performant a constitué la seule réponse au désenclavement de l'Ouest de la France. Ce choix impose des contraintes environnementales fortes et plus particulièrement celles liées à la réduction des émissions de gaz à effet de serre dont les impacts sont avérés. Les coûts externes (accidentologie, contrôles, entretiens du réseau routier, aides diverses...) pèsent de plus en plus lourd dans les finances publiques. La généralisation du 44 tonnes routier, la suppression de l'Ecotaxe, les créations de

lignes autocars inter-villes envisagées, sont de très mauvais signes, envoyés par les pouvoirs publics, de par leurs conséquences **économiques, sociales et environnementales**. Cette logique exacerbe **la concurrence entre les modes** qui par définition contrarie **les obligations liées à la préservation de l'environnement**. En outre, l'emploi, les conditions de travail et la rémunération demeurent la principale variable d'ajustement des entreprises du secteur. **La mise en concurrence des salariés tire prix et prestations vers le bas**. Pour la CGT, **le chemin de fer dispose d'avantages comparatifs incontestables** et s'impose comme l'un des moyens de transport les plus vertueux d'un point de vue environnemental. **Le projet LNOBPL de part sa nature est une opportunité pour développer une offre multimodale de transport inscrite dans une logique de complémentarité entre les modes**. Pour la CGT, ce projet doit contribuer à la nécessaire réduction des émissions de GES. Néanmoins, dans nos régions où l'activité agricole est dominante, une ligne nouvelle impacterait inéluctablement le foncier ainsi que la biodiversité. L'expérience des compensations environnementales montre aussi toutes ses limites. À ce titre, **la CGT soutient la création d'un observatoire de la compensation** réunissant les professions, les représentants des collectivités, la société civile, l'Ademe.





IV. UN SCÉNARIO TOURNÉ VERS UNE RÉPONSE SOLIDAIRE AUX BESOINS DE TRANSPORTS

La CGT soutiendra un projet contribuant à une meilleure accessibilité de l'Ouest et permettant d'accroître l'efficacité et l'efficacité de la desserte ferroviaire intra et extra-régionale.

En complément des scénarios présentés, la CGT propose de prendre en compte :

- **L'amélioration de l'axe Brest-Quimper** y compris en créant de nouveaux tronçons sur cet axe pour améliorer sensiblement la relation Brest-Nantes, vers les régions Centre et Sud-Ouest notamment.
- **L'amélioration de l'axe St-Brieuc-Lorient** tant d'un point de vue voyageur qu'en réponse aux besoins du Fret ferroviaire.
- **L'amélioration de la desserte Rennes-Nantes** en n'excluant aucune possibilité. Le scénario d'une nouvelle infrastructure entre ces deux villes présente l'avantage de libérer de la capacité ferroviaire sur le réseau existant. Cependant, le tracé par Châteaubriant constitue une alternative en intégrant une portion de voie nouvelle construite à l'ouest de la ville. La modernisation de l'axe existant par Redon demeure une priorité.
- **L'entrée de Nantes par l'Ouest** devant intégrer un scénario passant par l'île de Nantes alternatif au tunnel de Chantenay saturé.
- **Le nœud ferroviaire de Rennes** : à ce titre, la CGT soutient la création d'un contournement de Rennes par le Nord en réalisant une liaison des lignes classiques Le Mans/Rennes - Rennes/St Malo - Rennes/Brest. Cela permettrait aussi une desserte ferroviaire du bassin de vie et d'emplois de Fougères qui exprime de fortes attentes et au-delà vers Caen.

Pour la CGT, compte tenu des expériences menées, **il doit être exclu** tout recours au partenariat public-privé qui revêt une opacité bien trop importante pour les citoyen-e-s. Ce type de financement renchérit le coût des projets, l'exploitation et donc in fine la tarification pour les usagers.

La CGT considère **LNOBPL** comme **un élément important pour enclencher un réel report modal**. Quel que soit le scénario retenu, l'augmentation de l'offre ferroviaire constitue une des réponses aux besoins socio-économiques et environnementaux dans nos territoires.



Le projet LNOBPL ne peut se concevoir sans considérer son impact à terme pour nos territoires. La place du Service Public ferroviaire, le développement économique régional et l'emploi, la cohérence territoriale, la question du financement, la réponse solidaire à la demande de transports plus vertueux nécessitent d'appréhender ce projet dans le cadre d'une maîtrise publique.