



LNOBPL – Lignes Nouvelles Bretagne Ouest Pays de la Loire

Contribution des Comités régionaux CGT de Bretagne et des Pays de la Loire au dialogue territorial



Sommaire

LNOBPL

Contribution des Comités régionaux CGT Bretagne et des Pays de la Loire au Dialogue territorial.....p.1-4

Un projet pour le développement humain durable

La présente contribution réactualise les propositions que les Comités Régionaux Bretagne et Pays de la Loire de la CGT avaient émises lors des précédentes consultations sur le projet LNOBPL, en 2014 et 2017.

La CGT rappelle le droit fondamental à la mobilité pour tous et toutes. Elle fait des propositions sociales, économiques, environnementales, culturelles, permettant un **développement humain durable** fondé sur l'accès garanti aux services publics, basé sur une réindustrialisation des territoires permettant d'éviter des transports inutiles et polluants.

La CGT, un acteur dans le débat pour l'avenir du territoire

La CGT a toute légitimité pour participer aux débats sur le projet LNOBPL. Elle regrette qu'elle n'ait pas été invitée à participer en tant que telle aux échanges qui ont été organisés dans le cadre du dialogue territorial 2021/2022, avec les acteurs institutionnels et les associations d'usagers. Les salariés sont, dans leur ensemble, concernés par le projet, qu'ils soient cheminots, usagers des transports et avant tout citoyens.

Un projet qui doit répondre aux enjeux d'un aménagement du territoire qui correspond aux besoins des populations

Pour la CGT, la priorité doit être de répondre aux besoins de l'ensemble des populations, alors que plus d'un million de nouveaux habitants sont attendus sur les deux régions Bretagne et Pays de la Loire d'ici à 2050.

Cette croissance démographique devrait concerner tout à la fois les actifs et actives, les jeunes et les retraité.e.s et ce avec des besoins de déplacement qui ne sont pas strictement identiques.

Le projet LNOBPL doit donc dépasser le seul enjeu des dessertes entre métropoles ; il doit bien viser l'amélioration du service ferroviaire pour l'ensemble des Breton.ne.s et des Ligérien.ne.s.

L'offre de transport devra renforcer les synergies internes aux régions Bretagne et Pays de La Loire, (Universités, recherche, hôpitaux ...) et favoriser l'interconnexion avec des territoires plus éloignés, y compris européens. Il convient d'intégrer, dans la réflexion, la desserte des ports et des aéroports, des liaisons de qualités entre zones urbaines et rurales, une offre multimodale accessible en tout point du territoire. Le raccordement des Ports de Brest et Roscoff au réseau central du RTE-T constitue une nouvelle opportunité pour le développement de l'activité ferroviaire. Dans ce cadre, la ligne Morlaix-Roscoff, coupée suite aux inondations de 2018, doit absolument être réhabilitée et développée.

Le dossier d'enquête devrait comporter un volet fret, car les transports voyageurs et marchandises se complètent, et il faut répondre aux besoins de toutes les mobilités d'ici à 2050. A ce titre, il s'agit bien d'envisager des déplacements sous des formes différentes de ce qu'impose aujourd'hui le modèle du tout routier. Les plateformes multimodales et logistiques constituent des choix stratégiques pour favoriser les transferts modaux et donc réduire les consommations d'énergies et les émissions de gaz à effet de serre. La CGT porte également l'idée d'étudier, dans une démarche de logistique urbaine soutenable, le transport de petits colis (type livraison à domicile) dans les rames TER, en heures creuses. Cela contribuerait à offrir une alternative crédible au tout camion. Le sujet du statut des personnels intervenant dans ce secteur est primordial. Dans ce cadre, la CGT dénonce l'ultralibéralisme qui sévit dans le secteur des transports, qui font des salariés des variables d'ajustement économique.

Site Internet :
www.cgt-bretagne.fr
mail :
cgt.bretagne@wanadoo.fr
Tél. 02 99 65 45 90
Fax : 02 99 65 24 98
Directeur de la
publication :
Alain LE CORRE
I.S.S.N. : 1258-7745
C.P.P.A.P. : 0723 S 07992
Bimensuel - 0,15€

Le projet a vocation de relier tous les territoires entre eux, qu'ils soient en Bretagne ou en Pays de la Loire. A ce titre, la CGT réaffirme la nécessité de remettre à niveau l'ensemble des lignes du réseau de maillage régional, qui contribuent à l'accessibilité pour l'ensemble des populations à l'offre ferroviaire. Le projet LNOBPL doit être vu comme un outil d'aménagement du territoire, au service de tous les citoyens. La CGT récuse toute politique visant à diminuer la desserte des villes quelle qu'en soit la raison. Ainsi, le gain de temps vers les métropoles ne doit pas se faire aux dépens des villes actuellement desservies.

La concurrence de l'exploitation du service ferroviaire est-elle inéluctable ?

L'ouverture à la concurrence des offres ferroviaires, telle qu'elle est prévue par la loi de 2008, conduit au développement d'offres concurrentes à celles proposées par l'opérateur national, entraînant un gaspillage de moyens humains et matériels, une désorganisation du trafic, une perte de visibilité pour les utilisateurs. La CGT demande une véritable évaluation des expériences menées ailleurs en Europe, en matière de coûts sociaux, économiques et environnementaux. La CGT observe que de plus en plus de pays ont fait le choix de revenir à un système unifié national.

Ces dernières années des dessertes ont été supprimées, les tarifs, les offres tarifaires se multiplient, trop souvent contre l'avis des cheminots ainsi que des usagers. La CGT dénonce le « yield management » (tarification en fonction de la demande) qui donne lieu trop souvent à la mise en œuvre de tarifications prohibitives. Elle propose le retour à la tarification kilométrique dégressive, gage d'égalité de traitement entre les voyageurs et une véritable péréquation tarifaire pour permettre l'égalité entre les territoires. Le découpage de l'entreprise en différentes entités rend les correspondances de plus en plus difficiles entre les offres nationales et régionales, notamment en cas d'incidents. En outre, cela risque de s'aggraver en cas d'ouverture à la concurrence de l'exploitation du TER.

La CGT considère que la gouvernance du système ferroviaire doit associer l'opérateur national, les autorités organisatrices (Etat, collectivités) et les usagers.

L'objectif d'améliorer l'accessibilité de la pointe bretonne

La CGT acte les améliorations envisagées sur l'axe Nantes/Rennes -via Redon- et sur le nord de la Bretagne. En revanche, elle regrette que le sujet des transversales nord sud ne soit pas appréhendé par le projet. L'accessibilité de la pointe Bretonne passe aussi par une véritable modernisation de l'axe Brest-Quimper, permettant de réduire le temps de trajet en-deçà d'une heure, d'augmenter l'offre ferroviaire en réponse à la demande des usagers.

Il faut également rouvrir l'axe St-Brieuc-Auray tant d'un point de vue des voyageurs qu'en réponse aux besoins du Fret ferroviaire.

La métropole Rennaise a profité pleinement de la mise en service de la LGV vers la Bretagne avec un temps de parcours inférieur à 1h30 dans ses relations avec Paris. Cependant, les temps de parcours entre Paris et la pointe finistérienne restent supérieurs à 3h et sont supérieurs à 1h30 entre la capitale bretonne et le Finistère. Pour la CGT, ce projet LNOBPL doit permettre un véritable désenclavement de la pointe bretonne.

Pour tenir l'objectif d'une desserte à 3h entre Paris et le Finistère et d'une amélioration sensible des déplacements en Bretagne, compte-tenu de la progression envisagée des flux voyageurs entre Rennes et Saint Brieuc d'une part et entre Rennes et Redon d'autre part, la création de nouvelles infrastructures paraît incontournable.

Sur la ligne nord, la modernisation de la partie Morlaix-Brest, tronçon le moins rapide sur cet axe paraît indispensable pour améliorer sensiblement la desserte tant quantitativement (offre train) que qualitativement (temps de parcours).

L'objectif de renforcer le réseau d'inter-villes et l'irrigation des territoires par un maillage de dessertes rapides et performantes

L'ensemble des scénarios de modernisation du réseau doit pouvoir être étudié (contournement de Rennes, raccordement de la ligne nord sur la ligne sud, ...).

La CGT revendique la mise en œuvre d'une véritable offre permettant à l'ensemble de la population concernée par le projet de bénéficier d'une desserte améliorée, **en particulier pour les mobilités du quotidien.**

La CGT propose de développer sensiblement la relation Brest-Nantes, ainsi que vers les régions Centre Val de Loire, l'Est de la France et le Sud-Ouest notamment.

Dans ce cadre, elle propose également le développement d'une offre inter-villes rapide et d'une offre omnibus permettant la desserte fine du territoire pour les voyageurs du quotidien.

L'objectif de rapprocher les capitales régionales Nantes et Rennes par une desserte rapide et cadencée

L'amélioration de la desserte Nantes/Rennes est un impératif pour opérer un véritable report de la route (95% des déplacements du quotidien) vers le rail (seulement 5%). La liaison actuelle n'est pas satisfaisante, au regard de la fréquence (un train par heure en heure de pointe), avec un temps de trajet d'1h 15 minimum. L'amélioration de ces deux points permettra de dynamiser la fréquentation de la ligne.

Compte-tenu du tracé actuel de la ligne, si l'on veut atteindre les temps de trajet visés par le projet LNOBPL, il faudra, pour la CGT, nécessairement créer une nouvelle infrastructure entre Rennes et Redon. Cela ne devra pas conduire à délaisser les gares et haltes actuellement présentes sur la ligne classique, qui devront être encore desservies pour préserver le maillage du territoire.

Concernant le trajet par Châteaubriant, la CGT revendique des liaisons de bout en bout entre Nantes et Rennes, en supprimant le heurtoir de Châteaubriant. Il s'agit de désenclaver le territoire pour les voyageurs. Cela nécessite de recourir à un matériel roulant ou à toute autre solution adaptée existant à ce jour.

L'objectif de dégager des possibilités d'évolution à long terme du réseau en augmentant la capacité notamment aux abords des principales agglomérations (voyageurs et fret)

Les points nodaux que constituent les gares de Rennes et Nantes doivent être traités prioritairement et préalablement à l'aboutissement du projet LNOBPL. Les solutions doivent être trouvées pour pallier à la saturation de l'axe Nantes-Angers-Sablé, et qui supporte des trafics très différents (TER, IC, TGV, fret).

La CGT propose une liaison ferroviaire classique permettant de contourner Rennes par le nord. Cette solution est peu mobilisatrice en terme de foncier et permettrait d'améliorer la capacité du réseau fret et voyageurs.

A Nantes, la CGT conteste la « déferrisation » de l'île de Nantes qui obère la possibilité de créer un franchissement ferroviaire de la Loire à la pointe de l'île (pont ou tunnel), permettant de rejoindre la voie ferrée existante et de constituer une alternative au passage par le tunnel de Chantenay, saturé et qui constitue un point de fragilité du réseau. Elle supprime toute possibilité de mise en œuvre d'une logistique urbaine ferroviaire.

Toujours à la gare de Nantes, la CGT souhaite que soit étudiée la réalisation d'un passage souterrain pour les voyageurs, desservant tous les quais, entre la gare routière et la station tramway « Manufacture ».

D'autre part, la construction d'une portion de voie à l'ouest de Savenay (une virgule en jargon ferroviaire) permettrait de relier St Nazaire à Rennes sans changement de sens à Savenay. Elle trouve son utilité pour l'acheminement du fret ferroviaire du Grand Port Maritime via Rennes et Le Mans libérant ainsi des sillons de circulation entre Savenay – Nantes et Nantes – Angers. Elle est également utile pour les voyageurs qui

pourront, sans rupture de correspondance, faire en direct Rennes - Saint Nazaire – La Baule – Le Croisic ou inversement.

Au-delà de l'infrastructure, un service ferroviaire à améliorer

La CGT souhaite l'interopérabilité de tous les trains, y compris le tram train afin de renforcer la performance du système ferroviaire. Les temps de parcours sont un élément fort dans le choix modal fait par l'utilisateur, mais fréquence et amplitude le sont tout autant.

Les fréquences doivent être améliorées, pour les dessertes périurbaines (avec création de terminus techniques) et pour les dessertes longues distances (il faut viser par exemple une desserte de 30 à 60 minutes entre Nantes et Rennes).

Le maintien, voire la réouverture, de points de vente en proximité sur l'ensemble du territoire, y compris métropolitain (ainsi, avec plus de 600 000 habitants, la métropole nantaise ne dispose par exemple que d'un seul point de vente SNCF), est indispensable pour n'exclure personne. La vente de titres en supermarché ou en maison de la presse ne peut pas suppléer le conseil des professionnels cheminots, en particulier pour les trajets les plus complexes ainsi que pour la prise en charge des personnes les moins à l'aise avec l'outil informatique, qui se retrouvent exclues de certaines offres tarifaires.

Ne pas attendre 2040 !

Les difficultés de transport sont quotidiennes pour les salariés et habitants : saturation des trains, fréquences insuffisantes, ... ceci alors que l'usage de la voiture individuelle est de plus en plus coûteux et que les flux de véhicules dans les principales villes conduisent à des pertes de temps toujours plus importantes.

Si les projets d'infrastructures nécessitent de travailler sur des temps longs, les possibilités d'améliorations immédiates doivent être étudiées sans délais, singulièrement pour les nœuds ferroviaires de Nantes et Rennes qui doivent être inscrits dans les prochains CPER.

La CGT s'interroge sur le délai prévu de réalisation du projet LNOBPL. Ainsi, il n'y a eu que 8 ans seulement entre l'annonce de la décision de construire la LGV Atlantique et la mise en service de sa branche sud-est. Après avoir été mis en sommeil durant des années, le projet LNOBPL doit maintenant rentrer dans sa phase opérationnelle pour répondre rapidement aux besoins des Ligérien-ne-s et des Breton-ne-s.

Dans un contexte de lutte à mener contre le changement climatique, il faut être au rendez-vous du changement de modèle de société. La CGT, elle, fait des propositions.

La CGT affirme que la seule solution pour le financement du projet LNOBPL et pour le rendre humainement et financièrement viable, est celle d'une maîtrise publique, lors des phases de réalisation et d'exploitation. Le coût devra être précisé, aucune évaluation n'ayant été faite depuis 2017¹.

La CGT est partie prenante du débat public, en portant la voix des salariés actifs et retraités. Il doit désormais aboutir à des décisions concrètes qui répondent à l'urgence climatique et sociale. À ce titre, le projet LNOBPL peut être une réponse, à condition qu'il soit appréhendé à l'aune de l'intérêt général, en réponse aux enjeux des mobilités du quotidien et du report modal du fret de la route vers le rail.

¹ Evaluation entre 3 et 6 Md€, mais qui incluait une nouvelle ligne Nantes Rennes via Notre Dame des Landes.