LGV. Ne pas rester à quai en 2030

Emmanuel Nen

Chaud débat, mercredi soir, au Palais des congrès de Pontivy. Élus et décideurs économiques se sont unis pour que le Centre-Bretagne ne soit pas oublié dans le projet de nouvelles liaisons ferroviaires à grande vitesse dans l'Ouest. Pas question de rester à quai en 2030.

Parmi les nombreux intervenants, Cédric Cadoret, un Pontivyen, a souligné que le projet « renforce la métropolisation des grandes villes au détriment du Centre-Bretagne ».

Une salle du palais des congrès de Pontivy copieusement remplie, non pas pour un spectacle comme d'ordinaire, mais à l'occasion du débat public organisé par Réseau Ferré de France sur le projet de nouvelles liaisons ferroviaires à grande vitesse dans l'Ouest (Bretagne et Pays de Loire), à l'horizon 2030. Et c'est peu dire que le débat a été animé, trois heures durant ! Un autre genre de spectacle en somme, avec les élus et les décideurs économiques du territoire sur le devant de la scène. Il faut dire que les enjeux sont d'importance car, si le projet est retenu, « la situation sera figée pour le prochain siècle. Nous avons là une occasion unique de revoir le train s'arrêter en Centre-Bretagne », a relevé, en introduction de la soirée, Christine Le Strat, la maire de Pontivy et présidente de Pontivy Communauté.

« Le seul scénario qui nous convient c'est celui qu'il manque »

Propriétaire et gestionnaire du réseau ferroviaire national, Réseau ferré de France consulte le public jusqu'au 3 janvier, avant de dresser un bilan. « Il aura trois mois pour publier sa décision quant à la poursuite, ou non, du projet, en tenant compte des remarques formulées. Votre contribution est importante car l'avenir de la mobilité en Bretagne se joue lors de ces débats », annonce Martine Pattou, de la commission nationale du débat public.

Seulement voilà, des trois scenarii présentés par les responsables du projet, aucun, véritablement, ne convainc l'assistance. Tout au plus le troisième, appelé « vert », serait le plus approprié. C'est aussi le plus ambitieux en termes de création de réseaux donc le moins rentable financièrement. Celui qui « cherche un tronc commun pour la desserte du nord et du sud, entre Vannes et Saint-Brieuc », pour un coût estimé entre 5 milliards et 5,5 milliards d'euros selon l'option choisie. Il pourrait convenir, mais à la condition de construire un tronçon supplémentaire qui dessert le Centre-Bretagne, entre Auray et la préfecture des Côtes-d'Armor, dont il n'est pas question pour l'heure. Ce que Christian Troadec, maire de Carhaix, a fait remarquer : « Le seul scénario qui nous convient, c'est celui qui manque, celui qui irriguera l'ensemble du territoire breton ». Une remarque très largement partagée. Jean-Jacques Videlo, le maire du Sourn, parle de « double peine, avec deux lignes qui passent au nord et au sud de notre territoire, en plus de la disparition de la liaison nord nord-sud pour le frêt ».

« On n'est pas une réserve d'Indiens ! »

Les Costarmoricains sont sur la même ligne d'attaque. « Tout cela fait apparaître un ventre mou, le Centre-Bretagne », tance Guy Le Helloco, le président de la Cideral. « On n'est pas une réserve d'indiens ! On gardera notre attractivité si on a les infrastructures nécessaires. On ne se laissera plus enfumer, on n'acceptera plus que le Centre-Bretagne soit le défouloir de bobos parisiens qui veulent respirer notre air pur ! ».

Ancien président du conseil général, Jo Kerguéris s'est dit « frustré de la discussion ». Et le désormais « retraité » de proposer « des solutions alternatives le plus vite possible : une halte en amont de Rennes serait un gain énorme pour les habitants du Centre-Bretagne. On peut le faire tout de suite. Et cela permettrait de tester en grandeur nature la solidité du projet d'ici 2030 ». Mercredi soir, les habitants du Centre-Bretagne ont surtout démontré qu'ils ne voulaient pas rater le train du développement de leur territoire.

Les points clefs

Pas avant 2030
Le « projet LNOBPL », pour liaisons nouvelles Ouest Bretagne - Pays de la Loire, soit le grand projet ferroviaire ouest, ne verra pas le jour, au mieux, avant 2030. « Ça peut paraître très, très loin, mais c'est déjà demain pour nous », plaide Stéphane Leprince, directeur régional de Réseau ferré de France. Ce projet compléterait l'ouverture de la ligne Le Mans-Rennes (en 2017) et « fera gagner 37 mn pour toute la Bretagne ».

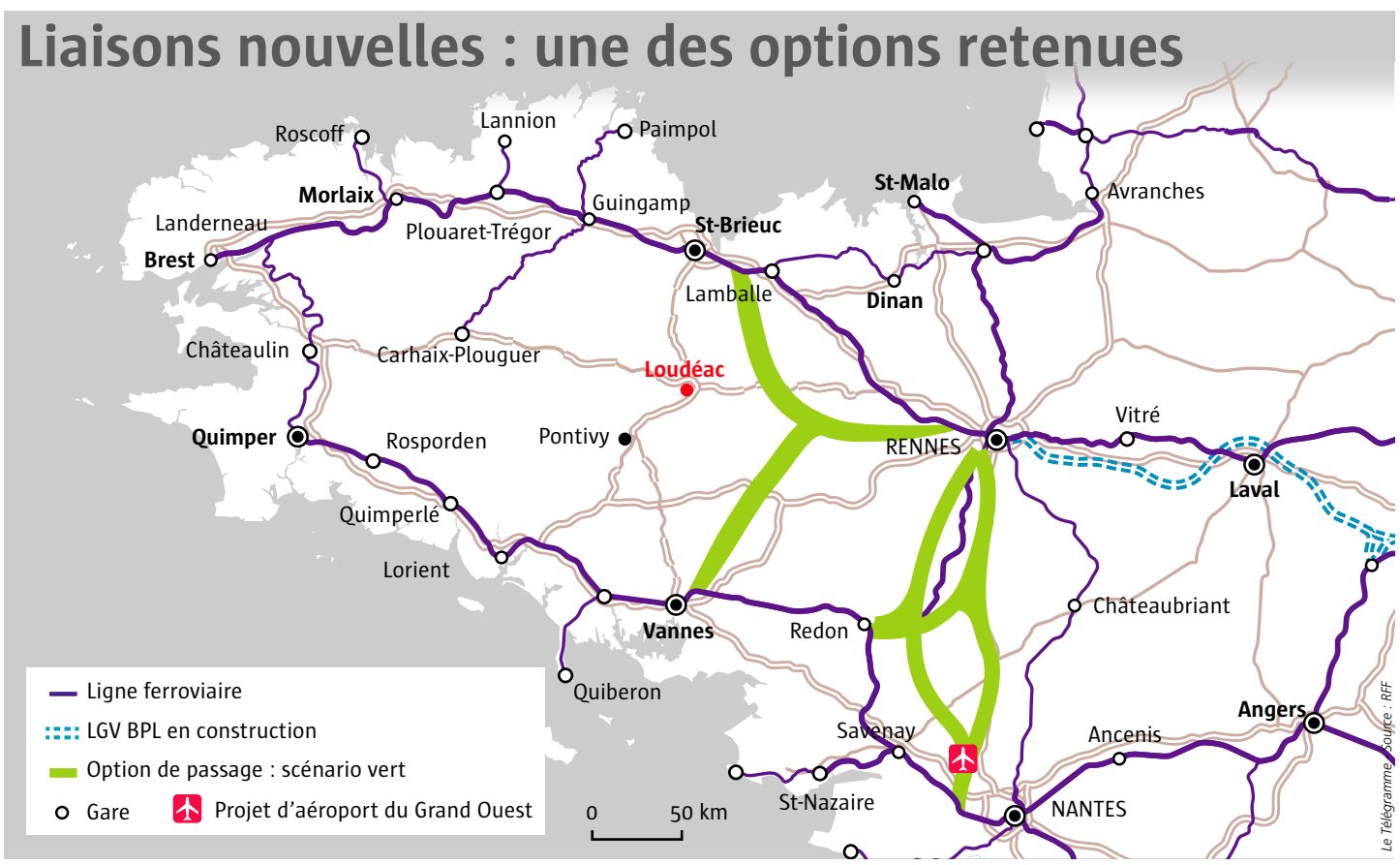
Cinq objectifs
Le projet, s'il est retenu, s'articulera autour des métropoles Rennes, Nantes et Brest, en s'appuyant sur les réseaux existants. Il vise cinq objectifs : mettre Brest et Quimper à trois heures de Paris, renforcer le réseau inter-villes, rapprocher Nantes de Rennes, les deux capitales régionales et desservir le futur aéroport de Notre-Dame-des-Landes (en cas de création).

Fin de la consultation le 3 janvier
Propriétaire et gestionnaire du réseau ferroviaire, Réseau ferré de France a, depuis le 4 septembre, lancé une grande consultation à travers seize réunions publiques et un atelier, jusqu'au 3 janvier. Puis, après avoir dressé un bilan, il aura trois mois pour publier sa décision quant à la poursuite, ou non, du projet.

5 Mds

C'est, en euros, l'estimation minimale du financement du scénario vert, plébiscité.

La phrase

« Le seul scénario qui nous convient, c'est celui qui manque, celui qui irriguera l'ensemble du territoire breton ».

Christian Troadec, maire de Carhaix