

**LNOBPL – Liaisons ferroviaires Bretagne - Loire**

VERBATIM DE LA RÉUNION PUBLIQUE  
Saint-Brieuc, le 1<sup>er</sup> octobre 2014, 19h00 à 22h00

**En tribune****Commission particulière du débat public :**

Olivier GUERIN, *président*  
Paola OROZCO-SOUËL, *membre*  
Martine PATTOU, *membre*

**Maîtrise d'ouvrage**

Stéphane LEPRINCE, *Directeur régional Bretagne – Pays de la Loire (RFF)*  
Arnaud GODART, *chef de mission LNOBPL (RFF)*  
Benoît FORMSTECHE, *chef de mission adjoint LNOBPL (RFF)*  
Virginie FIORIO, *responsable environnement LNOBPL (RFF)*  
Sophie DANET, *responsable antenne Rennes (RFF)*

(Début de la réunion à 19 h 08)

**Olivier GUÉRIN, président de la CPDP**

Bonsoir. Nous allons commencer cette réunion. Je vous invite, les personnes qui sont encore à l'entrée, à vous asseoir.

Donc, cette réunion sur ce projet de liaison nouvelle, ferroviaire, Ouest-Bretagne-Pays-de-la-Loire, sera animée par Paola OROZCO-SOUËL, qui est membre de la Commission Particulière du Débat Public, qui anime ce débat. Martine PATTOU est une autre membre de cette commission, que je préside. Après, Réseau Ferré de France présentera son projet, et la parole sera à vous pour apporter – questionner et donner votre point de vue sur ce projet.

Mais d'abord, je donne la parole à madame DIOURON, pour – en la remerciant de nous accueillir ici.

**Marie-Claire DIOURON, 1ère adjointe au maire de Saint-Brieuc**

Oui, bonsoir à toutes et à tous, je suis, au nom de Monsieur le Maire et de la ville de Saint-Brieuc, heureuse de vous accueillir pour ce débat public, pour le nouveau, le projet important, puisque c'est un projet d'amélioration du réseau ferré sur l'ouest de la Bretagne, donc, sur la Bretagne. Et c'est très important. Participer au débat public, c'est essentiel. Vous êtes venus ce soir, sans doute pas assez nombreux, on peut le regretter, maintenant, peut-être que les personnes vont encore entrer.

C'est important de se projeter dans l'avenir, surtout pour des projets comme cela, qui vont impacter assez considérablement nos territoires. On sait que les réseaux de transports, qu'ils soient routiers ou qu'ils soient ferroviaires, sont essentiels pour le développement économique et le développement d'un territoire. Et c'est important de pouvoir, en tant qu'élu ou en tant que citoyen, de pouvoir s'exprimer par rapport aux besoins de la population, par rapport à votre ressenti, par rapport à ce que vous pouvez penser sur des projets comme cela, qui sont quand même très importants pour l'avenir. C'est beaucoup d'investissement, et normalement, cela doit pouvoir apporter un plus aux territoires, à tous les territoires bretons, que ce soit notre région – bien sûr, on est au cœur de la Bretagne, j'ai souvent envie de le rappeler, c'est vrai qu'on est bien situé, nous, ici à Saint-Brieuc puisqu'on est au cœur de Saint-Brieuc, à peu près à équidistance de Rennes, de Brest, de Quimper, de Lorient, de Vannes. Un peu plus loin de Nantes, mais en tous les cas on est bien situé, ici à Saint-Brieuc. Mais il n'empêche pas moins que des travaux comme cela qui seront effectués et des projets doivent pouvoir bénéficier à l'ensemble des territoires, y compris un peu plus éloignés, des nouvelles lignes qui vont nous être présentées.

Mais en tous les cas, je vous invite tous à vous exprimer. C'est une première, je crois, enfin c'est une des premières rencontres avant – on est très en amont du projet. Donc, on est là pour s'exprimer, on est là pour exprimer nos besoins, et les projets peuvent être bien compris lorsqu'ils sont bien expliqués, et je pense que c'est le but de la réunion ce soir.

Voilà, merci à toutes et à tous.

**Paola OROZCO-SOUËL, membre de la CPDP**

Merci, Madame DIOURON, pour ces paroles de bienvenue.

Donc, comme disait monsieur Olivier GUERIN, président de la CPDP, je suis Paola OROZCO-SOUËL, membre de cette commission. Et avant de commencer les échanges, je vais vous rappeler quelques principes de ce débat public, et également pour la réunion de ce soir.

Le débat public est régi par deux principes fondamentaux, et notamment un cadre réglementaire qui se base sur la convention d'Aarhus, qui, elle, vise à garantir l'accès et le droit à l'accès à l'information sur l'environnement et à la participation aux processus décisionnels des citoyens, et le Code de l'Environnement, lui, à travers la Commission Nationale du Débat Public, entérine ce droit et donne à cette commission la charge de veiller à ce qu'effectivement, les citoyens puissent participer et s'informer sur les questions concernant les projets environnementaux et d'aménagement et équipement territorial.

Les principes du débat public donc, c'est pouvoir mettre à la disposition des citoyens la capacité de s'exprimer sur l'opportunité du projet – donc, ce projet dont on va parler ce soir – sur ses objectifs, mais également sur les caractéristiques principales. Je vous rappelle que le projet n'est pas encore décidé, n'est pas encore fait, donc le débat

## LNOBPL – Liaisons ferroviaires Bretagne-Loire

vient en amont de la réalisation du projet. Et donc, vous avez tout à fait la possibilité d'exprimer, de questionner, de suggérer, peu importe votre avis, sur l'opportunité, les objectifs et les caractéristiques du projet.

L'organisation du débat : la Commission Nationale du Débat Public nomme une Commission Particulière de Débat Public, dont vous avez aujourd'hui trois membres. Cette commission est composée de 7 membres et d'un Secrétariat Général de 4 membres. Cette commission est indépendante, indépendante du porteur du projet, du maître d'ouvrage, et indépendante également de tous les acteurs et parties prenantes de ce projet, et elle est également neutre. Nous n'avons pas de position ni d'avis sur le projet.

La commission, donc, comme je vous le disais, composée de 7 membres et des 4 personnes du Secrétariat Général, anime et organise la préparation de ce débat.

Le rôle de cette commission : donc, comme je vous le disais, animer et préparer le débat, afin de vous permettre de vous informer sur le projet, d'exprimer des avis, des critiques, des suggestions, des questions bien évidemment. Et nous veillons également à ce que trois principes soient respectés : celui de la transparence, c'est-à-dire que l'information sur le projet doit être disponible, ainsi que les réponses aux questions que vous posez soient données, et de manière précise et complète ; nous avons également le rôle de veiller à ce qu'il y ait une équivalence, c'est-à-dire à ce que chacun puisse s'exprimer dans les mêmes conditions ; et enfin, nous veillons également à ce qu'il y ait une argumentation sur ces expressions. Ce débat, et le débat en règle générale, n'est pas un sondage ni un référendum, mais l'occasion pour chacun d'exprimer son point de vue, de dire s'il est pour ou contre le projet de manière argumentée.

Enfin, le rôle du maître d'ouvrage, puisque bien évidemment il s'agit d'un projet porté par quelqu'un, et ce maître d'ouvrage aujourd'hui, c'est Réseau Ferré de France, propriétaire et gestionnaire du réseau ferré national. Et sur la base du dossier qu'il a réalisé sur le projet, que vous pouvez consulter, qui est disponible à l'entrée de cette salle, mais également sur Internet – sur cette base, il va vous présenter le projet et répondre à toutes vos questions.

Après, bien évidemment, il prendra la décision de voir s'il poursuit ou pas le projet.

Le débat public : ce débat public sur le projet LNOBPL, donc Liaison Nouvelle Ouest Bretagne-Pays de la Loire, porte sur 4 mois. Il a commencé le 4 septembre et il terminera le 3 janvier 2015. 16 réunions et un atelier sont prévus, et les principales thématiques sont le développement économique, l'aménagement du territoire et le tourisme, l'agriculture et l'emprise foncière ainsi que le service ferroviaire. Pour ce qui est de la rentabilité socio-économique et du financement du projet, ainsi que des liaisons Rennes-Nantes et du fret ferroviaire, ces sujets vont faire l'objet d'une expertise complémentaire, dont les résultats seront présentés très bientôt, lors d'une réunion le 27 novembre, si je ne m'abuse. En tout cas, vous aurez de toute façon le calendrier des réunions.

La participation de tous les publics : l'objectif de la Commission Nationale du Débat Public, mais également de toutes les commissions particulières de débat public, c'est effectivement de faire participer le public le plus large possible, de mobiliser et d'innover dans ces pratiques d'implication. La commission LNOBPL a souhaité intégrer des publics différents dans ce débat, et notamment de faire appel à un public étudiant. Dans ce cadre, 3 pôles universitaires sont concernés par ce projet, et participent activement dans le débat LNOBPL, et ce sont donc les pôles universitaires de Rennes, Brest et Nantes, sous différentes formes. Nous pouvons avoir des débats au sein du débat qui vont être organisés par ces pôles universitaires, comme également la production d'analyses, de réflexions et de synthèses sur le débat, et notamment sur les questions et avis qui ont été exprimés, qui se sont exprimés pendant ces 4 mois.

Toutes ces conclusions, tous ces travaux sont disponibles et seront disponibles au fur et à mesure qu'ils avanceront, sur le site du débat et du projet – donc, le site Internet dont vous voyez ici l'adresse –, mais également, on aura des points d'étape où on pourra suivre donc cette participation, cette implication.

Le site Internet du projet vous donne, vous diffuse une information de manière large, tous les documents du débat sont disponibles en ligne, le dossier du maître d'ouvrage également, et les études réalisées pour le projet. Il y a un système de questions-réponses qui permet également aux gens qui ne participent pas aux réunions publiques, de pouvoir le faire sur Internet, et nous veillons encore une fois à ce que ces questions soient traitées, et ces réponses également, par le maître d'ouvrage. Vous trouverez également sur le site du projet des espaces de discussion, pour poursuivre les débats après les réunions publiques, et pour échanger avec les internautes sur les différents points de vue, contributions et cahiers d'acteurs qui existent, sur vos points de vue à vous. Et vous trouverez également toutes les contributions de tous les

# LNOBPL – Liaisons ferroviaires Bretagne-Loire

acteurs sur le site du projet. Il y a des réunions qui font l'objet de retransmissions directes sur Internet, et vous les trouverez également sur le site.

L'évaluation du débat : encore une fois, dans le souci d'améliorer la participation du public, la CNDP met à la disposition, par le biais de questionnaires, un moyen d'évaluation sur l'information et l'implication des participants au débat. Nous vous invitons à les remplir, et à nous les restituer, et bien évidemment c'est fait de manière anonyme.

Les suites du débat : il y a 4 mois de débat, du 4 septembre au 3 janvier 2015, dans les deux mois qui suivent la fin du débat, la CPDP fait un compte-rendu sur le débat, et la CNDP, la commission nationale donc, rédige le bilan de ce débat. Ensuite, le maître d'ouvrage dispose d'un délai de 3 mois pour publier sa décision, et nous dire s'il poursuit ou pas le projet.

Enfin, comment va se dérouler la réunion de ce soir ? Il va y avoir une présentation globale du projet par les maîtres d'ouvrage, les représentants de RFF : monsieur Stéphane LEPRINCE, Directeur Régional de Réseau Ferré de France, va nous introduire le projet, et ensuite monsieur Arnaud GODART, chef de mission LNOBPL, qui nous donner de manière plus large et précise de quoi il s'agit ce soir, et monsieur Benoît FORMSTECHE, qui va également contribuer à la présentation de ce projet, adjoint et chef de mission LNOBPL. Suite à la présentation, la parole est à la salle. Il y a donc un temps pour les questions, un temps pour les avis, un temps qui est, lui, réglementé ou en tout cas limité – je pense que nous aurons le temps, tous, d'en discuter tranquillement, donc peut-être qu'il n'y aura pas trop de restriction par rapport au timing.

Je vous laisse la parole. Merci de votre attention.

## **Stéphane LEPRINCE, Directeur régional - RFF**

Bonsoir à tous. Madame le Maire, merci de nous accueillir dans cette belle ville qui a vu, il y a maintenant plus de 150 ans, un illustre personnage du ferroviaire, Louis HAREL de la NOË, œuvrer pour le chemin de fer en Bretagne. Donc, c'est vrai que le réseau ferroviaire est très ancien dans la région : il a vécu, il a évolué, l'électrification à Rennes est arrivée il y a 50 ans, à Saint-Brieuc, il y a une trentaine d'années. Et c'est vrai qu'on essaie de s'adapter, tout simplement, en fonction du temps, et un réseau, même s'il est ancien, il doit pouvoir répondre aux attentes de chacun.

Alors, en 2017, il va y avoir une nouvelle grande étape, avec l'arrivée de la ligne Le Mans-Rennes. Par ailleurs, avant de vous présenter, et avant qu'Arnaud et Benoît vous présentent le projet, 2030, c'est loin, il se passe beaucoup de choses en ce moment : il y a un pôle d'échanges à Saint-Brieuc qui va se réaliser, il y a des travaux sur l'ensemble du réseau pour l'arrivée de CLGV, c'est quasiment 400 millions d'euros par an qu'on investit sur les régions Bretagne et ligérienne en ce moment-même. Des travaux gigantesques de renouvellement, mais aussi des travaux de modernisation comme Plouaret-Lannion. Donc, le réseau vit, le réseau évolue, il a évolué dans le passé avec par exemple un abandon de certaines voies métriques, mais qui ont évolué vers autre chose. Et bien voilà, on essaie de s'adapter. En 2030, les mobilités auront évolué, la Bretagne étant très dynamique, sa démographie va évoluer, et donc, notre réseau doit s'adapter, et tout simplement, dans ce cadre, au-delà même de tous les chantiers en cours, le contrat de plan État région qui va être bientôt finalisé pour la période 2015-2020 fera beaucoup de choses, et bien il faut qu'on arrive à se projeter, parce que ces évolutions demandent du temps. Vous l'avez vécu avec la ligne Le Mans-Rennes, il faut plus de 20 ans avant de voir aboutir un tel projet. Et donc, pour nous, 2030, c'est vraiment quasiment demain, et il faut qu'on vous écoute pour faire évoluer, faire mûrir ce projet, donc j'espère que ce soir, vous serez très nombreux à nous interpeller, parce que nous sommes justement simplement là pour cela, pour améliorer ce projet qu'Arnaud et Benoît vont vous présenter.

## **Arnaud GODART, chef de mission LNOBPL - RFF**

Bonjour à tous. Je suis Arnaud GODART, donc le chef de mission du projet Liaison Nouvelle Ouest-Bretagne-Pays-de-la-Loire. Je suis accompagné de Benoît FORMSTECHE, mon adjoint, qui répondra tout particulièrement à vos questions techniques. Également en salle, des collègues RFF et SNCF qui pourront également intervenir.

Effectivement, je m'associe aux propos de Stéphane LEPRINCE pour appuyer la nécessité de construire ensemble ce projet, bien en amont. Rien n'est figé, et nous sommes heureux donc de participer à cette phase de début public fructueuse.

## LNOBPL – Liaisons ferroviaires Bretagne-Loire

Avant de vous présenter les scénarios d'aménagement proprement dits, il est important de rappeler le contexte et les objectifs de ce projet. Tout d'abord, ses principales caractéristiques. Alors, en termes de géographie, le projet concerne les axes Rennes-Brest, Rennes-Quimper, Nantes-Rennes, et Nantes-Quimper. Quelques caractéristiques majeures : le premier point, c'est que le projet s'intègre dans le réseau existant. Il prend en compte les travaux d'amélioration réalisés – et je pense ici aux opérations Rennes-Brest, Rennes-Quimper, phase 1, qui sont actuellement en phase d'achèvement, mais aussi, et cela a été rappelé, les pôles d'échanges multimodaux, en cours d'étude, ou en cours de réalisation. Il s'agit aussi de s'intégrer dans les réseaux d'infrastructures en dehors du monde ferroviaire – je pense notamment aux réseaux routiers – dans une logique d'intermodalité. Ce projet est à l'ouest de Nantes et de Rennes, dans la poursuite du projet LGVBPL Le Mans-Rennes, en cours de réalisation et qui sera mis en service en 2017. Troisième caractéristique : ce projet adresse les déplacements pour le territoire à plusieurs échelles. 4 échelles : vers Paris, l'Europe, mais aussi à l'intérieur du territoire, entre Brest et Rennes, entre Quimper et Rennes, entre Nantes et Rennes, dans toutes les liaisons des villes intermédiaires. Nous avons aussi, quatrième niveau de déplacements, des sujets de proximité autour de Nantes et de Rennes. Enfin, cela a été dit, la caractéristique majeure de l'horizon de réalisation du projet, 2030, qui est un horizon tout à fait classique à l'échelle d'un tel projet de grande envergure, donc c'est demain pour nous, le ferroviaire, et cela nous laisse aujourd'hui donc l'opportunité d'y réfléchir sereinement, bien en amont du projet.

Mais pourquoi ce projet ? Quelles en sont les motivations ? Ce projet de territoire s'appuie sur un constat largement partagé, en trois points. Le premier : le dynamisme de la région en termes démographiques – de la région, des régions Bretagne et Pays de la Loire, deux fois plus dynamiques que les moyennes nationales en termes de démographie. Deuxième caractéristique, le besoin de maintien d'attractivité économique, dans un contexte de situation géographique relativement excentrée à l'échelle européenne. Enfin, un enjeu de cohésion territoriale, au niveau de territoires vastes comme Bretagne et Pays de la Loire entre l'ouest, l'est, le nord, le sud, de façon à assurer la coopération entre les villes, et un développement équilibré.

Ceci a des répercussions immédiates sur des enjeux de transports, et de transport ferroviaire notamment. Il y aura mécaniquement donc plus de déplacements à l'horizon 2030-2040 sur notre territoire – ceci, au niveau des différentes échelles de déplacements que nous avons vues tout à l'heure : internes au territoire, et du territoire vers l'extérieur. Ceci concerne bien sûr les transports de voyageurs, mais également de fret. Deuxième répercussion : sur la performance du transport. Il s'agit d'améliorer le transport à deux niveaux : les temps de parcours, mais aussi la fréquence, la capacité du réseau, pour permettre de mettre plus de trains. Je me permets d'insister sur ce sujet, parce que nous verrons, il s'agit des deux leviers majeurs sur lesquels l'exposé va être donné. Ces deux leviers, le temps et la capacité, sont les deux leviers du projet LNOBPL. Or, nous savons qu'à ce jour, sur le réseau existant, à l'échelle de 2030, le réseau ne saura pas répondre aux enjeux du territoire.

Des partenaires ont donc fixé des objectifs à ce projet, des objectifs de service partant de ce constat que nous venons de partager rapidement ensemble. Les partenaires sont : l'État, les deux régions Bretagne et Pays de la Loire, les 4 départements bretons, le département de Loire-Atlantique, les 3 métropoles Brest, Rennes et Nantes, et, bien sûr, Réseau Ferré de France. Ces partenaires ont été associés, au travers d'une cinquantaine de réunions organisées autour de comités de pilotage, comités techniques, depuis 2010.

Quels sont les objectifs fixés au projet ? Il s'agit d'améliorer l'accessibilité de la pointe Bretagne ; mettre Brest et Quimper à 3h de Paris ; il s'agit de renforcer le réseau inter villes et l'irrigation des territoires, ceci à l'échelle des déplacements que nous avons vus précédemment ; il s'agit de rapprocher les capitales régionales de Nantes et de Rennes ; améliorer les fréquences ; réduire les temps de parcours ; il s'agit de desservir le futur aéroport du Grand Ouest, ceci pour l'ensemble des utilisateurs des deux régions ; enfin, de dégager des possibilités d'évolutions à long terme du réseau, notamment en termes de capacité, le nombre de trains possibles, ceci au bénéfice du fret et des voyageurs. Ces objectifs fixés pour 2030, RFF les a intégrés, a étudié dans quelle mesure le réseau ferroviaire actuel – nous sommes partis du réseau actuel, pour voir dans quelle mesure le réseau était capable de répondre à ces objectifs, et de proposer des évolutions. À l'horizon 2030, mais évidemment, nous n'attendons pas 2030 pour agir d'ores et déjà : 2017 sera, vous l'avez vu, une échéance extrêmement importante avec la mise en service du projet Le Mans-Rennes, projet de grande vitesse, qui bénéficiera à l'ensemble de la Bretagne avec un gain de temps de 37 minutes. Cette étape majeure sera l'occasion de revoir le cadencement des trains – nous y reviendrons sans doute.



Nous travaillons en parallèle sur le réseau existant, depuis de nombreuses années, pour améliorer la qualité de service du réseau existant. Stéphane LEPRINCE y a fait référence, nous avons des chantiers en cours en ce moment même entre Rennes et Redon, entre Plouaret et Lannion, entre Carhaix et Guingamp – ce ne sont que des exemples, des études sur Brest-Quimper par exemple. Ceci pour de nombreuses années, puisque le grand programme de modernisation du réseau est la priorité de RFF à l'échelle nationale pour de nombreuses années. Il sera décliné donc à l'échelle régionale, dans le cadre notamment du contrat de projets État région. Il vise quoi ? Il vise à améliorer la fiabilité du réseau, la régularité des trains, au bénéfice des trains du quotidien. C'est la priorité du moment pour Réseau Ferré de France, ses partenaires, avant bien sûr l'échéance de 2030 qui devrait comporter un saut de performance pour répondre aux objectifs que nous avons vus précédemment.

Alors, des sauts de performance par rapport à des limites que nous avons essayé d'illustrer à présent. Les limites du réseau – vous vous souvenez, deux paramètres que nous adressons aujourd'hui : la capacité, le nombre de trains possibles, et les temps de parcours. Je vous propose de commencer par les temps de parcours pour voir les limites du réseau à l'horizon 2030. Paris-Brest et Paris-Quimper seront à 3h10 en 2017, il ne sera pas possible de faire moins sans LNOBPL. Nantes et Rennes seront à 1h14 l'une de l'autre, il ne sera pas possible de faire moins que 1h14 en termes de temps de parcours sans LNOBPL. Voilà une illustration au niveau des temps de parcours – ceci concerne, donc, les trois axes d'étude. De même au niveau capacité, nombre de trains possibles : nous avons entre Rennes-Lamballe et Rennes-Redon un goulot d'étranglement. Ce goulot d'étranglement concerne l'ensemble des axes Rennes-Brest, Rennes-Quimper. Nous ne pourrons pas mettre plus de trains que 5 trains par heure, par sens, en heures de pointe, et 7 respectivement sur les axes en 2017. Au-delà, nous ne pourrons donc pas faire mieux sans LNOBPL. Entre Nantes et Rennes, un train par heure au mieux, nous ne pourrons pas mettre plus de trains sans LNOBPL, ceci du fait de la saturation – nous pourrons y revenir – des deux axes concernés.

Voilà le constat. Je vous propose à présent de vous présenter, Benoît FORMSTECHEER va le faire, les propositions d'aménagement, les scénarios projets.

### **Benoît FORMSTECHEER, RFF**

Bonsoir à tous. En réponse aux objectifs que vous a présentés Arnaud et aux limites du réseau ferroviaire identifiées, je vais vous présenter les trois familles de scénarios qu'on présente au débat public.

Avant de vous les présenter en détail, quelques principes retenus dans leur élaboration, qu'il nous semble intéressant de rappeler. Tout d'abord, premier grand principe, les trois familles de scénarios qui vont vous être présentées répondent à l'ensemble des objectifs, les 5 objectifs détaillés tout à l'heure, et donc répondent aux leviers de temps de parcours et de capacité qu'a présentés Arnaud. Deuxième grand principe : on essaie au maximum de s'appuyer sur le réseau existant. Donc, le réseau existant, c'est toutes les opérations qu'on a pu mener, de modernisation, de relèvement de vitesse – enfin, sur le territoire des Côtes-d'Armor, on a quelques exemples, de relèvement de vitesse, notamment près d'ici entre Tramain et Yffiniac, qui ont été mis en service avec des vitesses jusqu'à 220 km/h. Aussi, s'appuyer sur l'existant, c'est-à-dire s'appuyer sur les gares – donc, c'est aussi une caractéristique de l'ouest d'avoir un réseau de gares, notamment TGV, très fourni. Donc, c'étaient deux grands principes qu'on essaie d'intégrer dès le début. Optimiser les coûts : derrière ce principe, on a essayé de rechercher des solutions communes. Concrètement, c'est des troncs communs entre les axes qu'on essaie de moderniser, par exemple entre Rennes-Brest, Rennes-Quimper, ou entre Rennes-Quimper, Rennes-Nantes, pour essayer de mutualiser les investissements pour bénéficier au plus grand nombre. Et donc aussi, bénéficier au plus grand nombre, c'est rechercher des aménagements sur les sections les plus chargées en termes de voyageurs, mais qui peuvent bénéficier donc à tous les Bretons, les usagers de l'ouest, au maximum. Et dernier grand principe : prendre en compte dès la conception des familles de scénarios, les enjeux environnementaux, donc un vaste diagnostic des enjeux environnementaux a été réalisé, pour essayer de déterminer ensuite dès l'amont des options de passages qui essaient d'éviter au maximum les principaux enjeux, et pour s'inscrire dans la démarche qui est maintenant propre à tous les grands projets, d'être dans une démarche d'abord d'éviter, puis réduire et compenser les impacts éventuels. Donc, dans une démarche progressive, au cours des études qui vont se réaliser sur les prochaines années dans le cas de la poursuite des études.

Donc, autre point qu'il nous semble important de signaler, c'est que le projet, à l'horizon 2030, concernera potentiellement 18 millions de voyageurs. 18 millions de voyageurs concernés par le projet, par une partie de

l'aménagement, et donc qui bénéficieraient des améliorations liées. Et donc, parmi ces 18 millions de voyageurs, 2 millions de voyageurs qui seraient apportés par le projet, c'est-à-dire des voyageurs qui se reporteraient d'autres modes comme la route ou l'avion, ou, ce qu'on appelle aussi dans le trafic des « induits », des gens qui ne se déplaceraient pas avant, et qui se déplaceraient grâce au projet.

Alors, la première grande famille d'aménagements, le scénario mauve, d'aménagements dits « au plus proche de l'existant ». Le principe constructif vous est présenté sur le petit schéma. Donc, là, c'est vraiment la solution d'aménagement qui s'appuie le plus sur ce qui a été réalisé sur le réseau existant. Donc, dans le prolongement des opérations de relèvement de vitesse, de modernisation, on a essayé d'aller plus loin, donc de poursuivre les secteurs aménagés à 220 km/h – cela consiste à relever au maximum la ligne à 220 km/h, sauf que dans le cas de ce scénario, on rentre dans des aménagements beaucoup plus conséquents et beaucoup plus lourds que ce qui a été fait jusqu'à maintenant. C'est-à-dire que maintenant, on rectifie des courbes, en sortant des emprises ferroviaires on crée des petits barreaux de lignes nouvelles pour contourner des zones sinueuses, et donc, c'est un aménagement beaucoup plus conséquent que ce qui a pu être réalisé jusqu'à présent.

Comment cela s'organise sur le territoire ? C'est ce qui figure sur la carte, donc en mauve : vous voyez, donc, les zones d'aménagement se retrouvent sur les axes du projet. Donc, entre Rennes et Lamballe, principalement, pour la branche nord, et après, si on continue sur la branche nord, une autre zone d'aménagement qui correspond, entre Plouaret et Morlaix, à la zone du Ponthou. Sur la branche sud, on retrouve le même type d'aménagement entre Rennes et Redon, et également entre Quimperlé et Quimper. Et les aménagements ci-après pour aller vers Nantes, avec un barreau de ligne nouvelle pour desservir au passage l'aéroport du Grand Ouest. Donc, au total, pour répondre aux objectifs, on se rend compte qu'on a 250 kilomètres de lignes aménagées sur l'ensemble du territoire. Donc, pour un linéaire total entre Rennes-Brest, Rennes-Quimper, Rennes-Nantes, de près de 600 kilomètres – donc, vous voyez un peu l'ampleur des aménagements, et donc un coût total de 4,2 milliards d'euros.

Deuxième grande famille d'aménagement : le scénario bleu qui, lui, repose sur un autre principe constructif, c'est la création de sections de lignes nouvelles, plus longues de quelques dizaines de kilomètres – au minimum, 40 à 50 kilomètres – et donc, là, qui, comme vous le voyez sur le schéma, ménage la desserte des gares TGV et s'inscrit en parallèle du réseau existant qui reste toujours opéré. Donc, le principe de construction sur le territoire, c'est la recherche d'un tronçon commun entre Rennes et Redon, entre Rennes-Quimper et Rennes-Nantes. Donc, mécaniquement, on a une section d'aménagement de lignes nouvelles pour la branche nord entre Rennes et Lamballe, d'une soixantaine de kilomètres de ligne nouvelle, et après, un tronçon commun entre Rennes et Redon, et qui se connecte à Redon pour aller desservir ensuite Quimper, et continue vers Nantes pour desservir l'aéroport et se connecter ensuite à proximité de Nantes. Donc, là, ce qui vous est présenté, c'est une option, qu'on appelle « Nord-Vilaine », qui correspond donc à un passage du tronçon commun Rennes-Redon au nord de Redon sur la rive plutôt ouest de la Vilaine. Donc, pour un linéaire de 165 kilomètres et un coût de 3,1 milliards d'euros, on a distingué deux options, l'option également sud-Vilaine, qui est une alternative, qui s'inscrit dans la même famille de scénarios, parce que la Vilaine représente un enjeu environnemental majeur. Et comme vous devez le connaître un peu, la ligne ferroviaire actuellement entre Rennes et Redon s'inscrit concrètement dans le lit de la Vilaine. Et donc l'option sud Vilaine, qui vous est présentée en alternative, elle, représente un linéaire un peu plus important, 185 kilomètres, et 3,65 milliards d'euros. On constate que sur la branche nord, il n'y a pas d'alternative, c'est toujours le même aménagement dans le cadre de la famille bleue. Donc, au final, sur la carte vous sont présentées les deux options, donc les deux alternatives.

Dernière famille d'aménagements qui vous est présentée, scénario vert, qui repose toujours sur le même principe de construction : la recherche de sections de lignes nouvelles. Donc, j'ai oublié de le préciser pour le scénario bleu, mais les sections de lignes nouvelles permettent des vitesses de 220 à 320 km/h, on recherche plutôt des sections à 320 km/h, notamment sur les zones où sont opérés les TGV. Donc là, l'autre principe de construction, c'est la recherche d'un barreau commun, d'un tronçon commun entre Rennes-Brest et Rennes-Quimper. Donc, concrètement, cela se traduit par un barreau qui file à l'ouest de Rennes en se connectant, en sortie de Rennes, sur la ligne Rennes-Lamballe-Saint-Brieuc, et qui part donc vers le centre Bretagne, et deux branches se dédoublent. Une branche dessert, va se connecter un peu avant Saint-Brieuc, et une autre branche se connecte juste avant Vannes. Mais comme le projet doit répondre à l'ensemble des objectifs, on retrouve également, pour la liaison Rennes-Nantes, des sections d'aménagement de lignes nouvelles, qu'on avait déjà dans le scénario bleu. Donc, on retrouve les deux variantes nord et sud-Vilaine. Donc, au

## LNOBPL – Liaisons ferroviaires Bretagne-Loire

total, sur l'option nord-Vilaine, vous avez 250 kilomètres d'aménagement pour un coût total de 5 milliards d'euros, du fait du linéaire d'aménagement plus conséquent, notamment du tronçon commun Rennes-Brest, Rennes-Quimper. Et sur l'option sud, 270 kilomètres et 5,55 milliards d'euros.

Donc là, les caractéristiques techniques des 3 familles de scénarios vous ont été présentées, maintenant je voulais présenter rapidement – donc là, on voit les deux variantes – les effets de ces 3 scénarios sur les deux leviers qu'a présentés Arnaud GODART : la capacité et les temps de parcours.

Donc d'abord, les gains de capacité. Donc, les gains de capacité, c'est le nombre de trains qu'on arrive à faire circuler par heure, par sens, c'est un indicateur. Voilà, donc, c'est ce qui figure sur le petit schéma qui vous présente de manière schématique l'étoile de Rennes, donc la gare de Rennes. L'illustration de gauche vous montre la situation en 2030 possible, au mieux, sur l'étoile de Rennes et les branches. Donc, si on prend juste l'exemple de la ligne Rennes-Lamballe, on voit qu'on a 5 trains possibles au maximum par heure et par sens. Alors, pourquoi seulement 5 trains ? C'est parce qu'on a un mix de trains rapides, comme des TGV, des trains plus lents qui desservent toutes les gares périurbaines entre Rennes et La Brohinière, après on a des trains un peu mixtes, qui sont terminus Lamballe ou Saint-Brieuc, qui desservent des gares intermédiaires un peu plus loin. Et donc, cette mixité de circulation fait qu'on ne peut pas mettre plus de 5 points.

Alors, avec le projet LNOBPL, c'est ce qui figure dans le schéma de droite, en rouge, on peut rajouter un train par heure et par sens. C'est vraiment un train toutes les heures potentiellement, donc sur une journée cela peut représenter plusieurs trains, évidemment. Et, concrètement, ce train supplémentaire, il permet de lever une alternative qui existera, c'est, typiquement, le choix entre un TGV caboteur, qui s'arrête partout, toutes les gares, et un TGV direct qui dessert peu de gares intermédiaires pour filer à Brest. Là, avec tous les trains qu'on a en ce moment, sur une heure de pointe, il faudrait choisir l'un ou l'autre, concrètement. Donc, avec le projet, on peut faire circuler les deux sans enlever d'autres circulations. Donc, voilà, concrètement, l'ajout de ce train supplémentaire, cela pourrait représenter cela.

En orange vous sont indiqués les ajouts complémentaires qu'on pourrait avoir grâce à des aménagements situés en gare de Rennes. Donc, ces aménagements en gare de Rennes, ce sont : un quai, plus de voies sur ce quai, et le traitement du petit tronçon commun en sortie de gare de Rennes entre la ligne Rennes-Brest et la ligne Rennes-Saint-Malo. Donc, là ce serait concrètement de mettre de 2 voies à 4 voies ces 2, 3 kilomètres en sortie de la gare de Rennes. Si on fait ces deux aménagements, qui représentent un investissement certes important, mais abordable, de 250 à 200 millions d'euros, donc en plus du projet, là on pourrait rajouter encore 2 trains supplémentaires sur la ligne Rennes-Lamballe. Donc, on passerait de 5 à 8 trains par heure et par sens. Donc, concrètement, c'est +60 % de trains entre Rennes et Lamballe et desservant après la pointe bretonne.

Voilà, c'était peut-être un petit peu long, mais c'était pour faire sentir les enjeux. Donc, on retrouve cela également sur le nœud de Nantes, et les branches vers Redon, mais je ne m'y étends pas.

Alors, le deuxième levier d'indicateur de performance, c'est les gains de temps permis par le projet. Et donc là, on va vous présenter sur les grandes liaisons, les gains de temps, avant de se focaliser après sur le cas de Saint-Brieuc.

Donc, sur Rennes-Brest et Rennes-Quimper, les gains permis par les trois familles de scénarios vous sont présentés là sur les petits schémas. Donc 10 à 11 minutes sur les scénarios mauve et bleu, pour les deux, Brest et Quimper, et le scénario vert, si vous vous souvenez, qui était plus ambitieux, avec le tronçon commun se connectant au niveau de Saint-Brieuc et au niveau de Vannes, un gain de 15 minutes pour la branche nord, et donc pour Saint-Brieuc notamment, et les gares au-delà, et 23 minutes – quand même, 23 minutes – pour la branche sud en se connectant juste au niveau de Vannes. Sur la liaison Nantes-Quimper, les trois scénarios sont assez similaires en performance : 6 à 7 minutes. Et enfin, sur la liaison Nantes-Rennes, un fort contraste entre le scénario mauve qui ne fait gagner que 7 minutes par rapport aux scénarios bleu et vert qui, dans le cas d'une circulation à 250 km/h, feraient gagner 25 minutes entre Rennes et Nantes. Donc concrètement, c'est passer de 1h15 à 50 minutes sur ce trajet. Et on vous a indiqué en gris ce que cela pourrait – le facteur vitesse, ce qu'il influe sur la liaison : donc si on circulait à 220, on ne gagnerait que 20 minutes, et à 320, près d'une demi-heure.

Pour aller au-delà en termes de gains de temps, on a présenté aussi, cela figure dans notre document, des ajouts possibles, qui sont des compléments, aux trois familles de scénarios, qui vous sont présentés de manière agrégée sur la



carte. Ces ajouts possibles sont en orange. Donc, il y a 4 ajouts qui ont été identifiés, et chaque ajout permet de gagner 5 minutes sur les relations vers Brest et Quimper, et coûtent, chacun, 500 millions d'euros. Donc, pour la branche nord, si on se focalise sur la branche nord, on voit qu'on a un ajout qui s'inscrit dans le prolongement des scénarios bleu et mauve, qui contourne Lamballe, et un autre ajout, qui serait une section de ligne nouvelle entre Morlaix et Landerneau. On retrouve le même type d'aménagement sur la branche sud. Donc cela, cela ne figure pas dans le cas de base des 3 scénarios, ce sont des ajouts bien supplémentaires. Les petits logos de couleur vous montrent dans quels cas on peut appliquer tel et tel ajout, sur quel scénario.

Alors maintenant qu'on est à Saint-Brieuc, on va essayer de montrer quelques exemples concrets sur les temps de parcours, ce que pourrait apporter le projet. Le tableau est un peu détaillé, mais on peut se focaliser sur quelques relations, peut-être un peu emblématiques. Par exemple, sur la deuxième ligne, la liaison avec Rennes, on voit que sans le projet LNOBPL, les meilleurs trains mettront 44 minutes sans arrêt. Voilà, en gros 45 minutes, trois quarts d'heure. Avec le scénario mauve, on rapprocherait à 37 minutes, mais on peut voir que le scénario bleu, et le vert, permettent d'atteindre quasiment une demi-heure de temps de parcours sur un train sans arrêt, type Saint-Brieuc-Rennes en TGV, profitant au maximum de la vitesse à 320 km/h sur la ligne nouvelle. Autre relation qu'il peut être intéressant de souligner, on retrouve les gains de temps aussi sur Paris, mais c'est peut-être plus intéressant de montrer sur la liaison avec Nantes. La liaison avec Nantes, c'est l'avant-dernière ligne du tableau : on peut avoir des effets cumulés entre les aménagements entre Rennes et Lamballe et entre Rennes et Nantes. Là, ce qui vous est indiqué, ce sont des temps en correspondance en gare de Rennes. Donc, on a intégré un quart d'heure de correspondance. Sans le projet, on serait à 1h54 avec une correspondance en gare de Rennes. Avec le projet, dans le cadre du scénario mauve, on descendrait à quasiment 1h40 ; dans le scénario bleu, 1h32, enfin, quasiment 1h30, voire 1h15 dans le scénario vert, potentiellement, au mieux. Donc des gains de temps assez significatifs pour un service ferroviaire assez performant sur une liaison – Saint-Brieuc-Nantes, en voiture, c'est 2h15 minimum. Voilà, donc c'étaient quelques exemples.

On retrouve aussi des temps d'accès assez performants pour accéder à l'aéroport : selon les scénarios, 1h40, voire autour de 1h30, voire moins de 1h30 pour les scénarios les plus performants – toujours en correspondance à Rennes.

Sur la fréquence, je ne reviens pas sur le sujet, je l'ai un peu présenté en détail tout à l'heure.

Et enfin, pour terminer, une petite carte que je vais vous présenter rapidement, mais on pourra y revenir, notamment en commentaire avec notre collègue environnementaliste. Ce sont quelques enjeux d'insertion locale pour les scénarios, donc zoomés autour de Saint-Brieuc et Lamballe. Donc, sur la carte, apparaissent les quelques contraintes ou enjeux environnementaux : en bleu, ce sont des champs captant, des périmètres de captage ; le détour en vert, c'est un massif boisé à recenser en ZNIEFF ; en rose, au sud de la carte, en bas, on retrouve le site inscrit du village de Moncontour. Et donc, les principaux enjeux concernent essentiellement les vallées qu'on traverse : le Ouessant notamment, un peu avant Lamballe.

Les scénarios qu'on a étudiés, comment ils s'inscrivent dans le territoire, ici ? En hachures, vous sont présentés les aménagements du scénario mauve, de relèvement de la ligne existante. Donc, on voit que, pourquoi c'est en, il y a deux sections ? C'est parce qu'on vient se connecter à une zone qui a été relevée, avant Lamballe, au niveau de Tramain jusqu'à Plestan, qui est déjà en service. Donc, on vient se connecter à 220 sur cette zone déjà à 220, on aménage la zone au niveau de Lamballe et après, entre Lamballe et Saint-Brieuc, on retrouve encore une zone qui a été réaménagée jusqu'à Yffiniac, à 220. Donc on arrive à faire un itinéraire quasiment complet à 220 km/h.

Les autres options qui apparaissent sur la carte – donc là, c'est ce qui correspond au scénario bleu, des variantes de connexion, donc on se connecte juste avant Lamballe, donc on arrive soit par le sud soit par le nord de la ligne existante. Le prolongement en hachures, qui vous était présenté, de contournement de Lamballe, l'ajout, l'ajout qui permet de gagner 5 minutes, qui était en orange tout à l'heure, qui se connecte plutôt sur des solutions sud. Et, pour terminer, ce qui figure là, ce sont l'arrivée du scénario vert, qui en réalité reprend à peu près le même axe qu'un éventuel prolongement au contournement de Lamballe.

On pourra revenir un peu plus en détail si vous avez des questions sur le sujet. Je repasse la parole à Arnaud pour la conclusion.

**Arnaud GODART, chef de mission LNOBPL - RFF**

Voilà, nous vous avons présenté de façon la plus synthétique possible, le projet. Je rappelle que vous disposez de l'ensemble de la documentation disponible, tant du document du maître d'ouvrage que des études, notamment sur Internet.

Qu'attend-on du débat qui s'ouvre au niveau de RFF ? D'abord, de partager les objectifs avec vous. Des objectifs, nous l'avons vu, de deux ordres : de fréquence, de gain de capacité, et puis de temps de parcours. Nous souhaitons recueillir votre avis sur les scénarios d'aménagement tels que proposés : dans quelle mesure répondent-ils effectivement de manière pertinente aux objectifs ?

Enfin, nous souhaitons, grâce à notre échange, pouvoir enrichir les aménagements proposés. Nous l'avons vu, Benoît l'a illustré, les vitesses ne sont pas figées : nous avons des scénarios qui se situent entre 220 ou 320 km/h. Nous avons des réflexions autour d'ajouts possibles, pour améliorer encore les gains de temps possibles ; des compléments envisageables pour des gains de capacité encore ; et bien sûr, ensemble, à réfléchir sur l'insertion à différents titres : l'environnement, le bâti, l'agriculture. Voilà.

Tout ceci, et je me permets de le rappeler, à un niveau d'étude qui est bien en amont, et qui effectivement ne permet pas des études toujours très précises à ce stade. Je vous remercie de votre attention.

**Paola OROZCO-SOUËL, membre de la CPDP**

Merci au porteur du projet pour cette présentation qui, j'espère, suscite déjà des réactions dans la salle.

Avant de vous donner la parole, je voudrais juste vous rappeler que pour des questions techniques et afin également de ne pas perdre vos avis, vos commentaires, questions, nous rédigeons un verbatim, et donc que du coup, il vous faut à la fois un micro, et avant de faire votre intervention, de vous présenter.

Maintenant, la parole est à la salle.

Qui veut poser la première question ?

La première question est toujours très difficile, on va passer à la deuxième question. Qui veut poser la deuxième question ? Monsieur. Il y a un micro pour Monsieur, ici, devant, s'il vous plait ?

**Stéphane LE SALLIER DUPIN, conseiller régional et conseiller municipal à Lamballe**

Stéphane LE SALLIER DUPIN, conseiller régional et conseiller municipal à Lamballe, donc au cœur de votre carte de tout à l'heure. Je vais essayer de tenir la minute – si je ne tiens pas, je reprendrai une autre minute après.

**Paola OROZCO-SOUËL, membre de la CPDP**

Ne vous inquiétez pas, nous avons tout le temps là pour en discuter.

**Stéphane LE SALLIER DUPIN, conseiller régional et conseiller municipal à Lamballe**

L'échelle de l'étude me semble la bonne, c'est-à-dire c'est l'échelle des 5 départements bretons, finalement. Donc, cela me semble la bonne échelle. Le deuxième point, plus inquiétant : on nous parle de 2030, j'ai conscience que tout cela prend du temps, j'ai aussi conscience que Marseille est déjà à 3h de Paris, et que Bordeaux va être à 1h30, on va être dans ces eaux-là, assez rapidement – donc, notre ouest breton, on a du retard dans cette histoire. Et 15 ans, grossièrement, entre 2017, arriver à Rennes, et 2030, théoriquement, mise en œuvre, c'est très long. C'est très long, alors qu'on va avoir une ville de Rennes à 1h30 de Paris, et une ville de Brest à 1h30 de Rennes. C'est-à-dire qu'on va avoir une équidistance en temps entre d'un côté Brest et Rennes, et de l'autre côté, Rennes et Paris. Cela va avoir des incidences qu'on ne soupçonne pas sur l'aménagement du territoire breton.

Point suivant : en lisant votre document, il y a une approche très « métropoles » de la géographie bretonne, c'est-à-dire qu'on est très axé sur les métropoles de Brest, de Rennes et de Nantes – allez, un peu plus sur celles de Rennes et de Nantes que celle de Brest. Notre logique bretonne, elle a toujours été une logique de territoire, et pas de métropole. C'est-à-dire qu'effectivement, il y a des villes importantes, on ne va pas le nier, mais il y a un chapelet de villes moyennes qu'on ne peut pas faire oublier. On n'est pas dans une logique toulousaine, où on arriverait dans une ville-métropole qui,

elle-même, fonctionnerait à la parisienne : en étoile. D'où l'importance, me semble-t-il – alors, c'est vrai que c'est plutôt de l'ordre de la SNCF que de RFF, mais – de pouvoir garantir l'accès à la grande vitesse des villes moyennes qui aujourd'hui bénéficient du TGV. Vous allez me dire que je parle pour ma paroisse de Lamballe, mais cela vaut pour l'ensemble des villes qui, sur la ligne nord, sont desservies par le TGV à l'heure qu'il est.

Autre réflexion : le cas singulier de notre département qui n'a pas de métropole, qui a la belle ville de Saint-Brieuc, mais qui a d'autres belles villes sur son territoire, et qui a notamment deux villes desservies par le TGV en plus de Saint-Brieuc, qui sont Guingamp et Lamballe. Moi, cela me semble important qu'on ait une réflexion qui permette de réfléchir – mais cela, je l'ai dit à plusieurs reprises – de réfléchir sur un pôle ferroviaire comprenant ces 3 gares, et pas exclusivement sur un pôle Briochin. Aujourd'hui, malgré toute la qualité de l'aménagement, à la gare de Saint-Brieuc, ce n'est pas toujours facile. Je connais beaucoup de gens en Bretagne intérieure qui font le choix de se rendre par exemple à Lamballe ou à Guingamp pour prendre le TGV. Voilà. Il faut intégrer dans la réflexion le fait qu'il n'y a pas de métropole départementale, qu'on n'a pas à réfléchir en étoile à partir d'une ville, mais qu'il y a ces 3 villes qui constituent un pôle ferroviaire à part entière.

Et puis, dernière réflexion : moi, évidemment, c'est le schéma bleu qui retient un peu mon attention, j'ai bien compris que le shunt de Lamballe était une option qui vient après la nouvelle ligne débarquant entre Plestan et Lamballe, premier point. J'ai bien compris que dans le scénario vert, là, le shunt, il était automatique puisqu'on rejoignait la ligne existante un petit peu en amont de Saint-Brieuc, en passant exactement sur Bel-Air, si j'ai bien compris votre cartographie. Donc, je vous invite à aller faire un tour dans cet endroit magnifique qu'est Bel-Air, qui est le point culminant de notre département, et qui, à mon avis, en termes d'aménagement ferroviaire, mènera à poser un certain nombre de questions.

Voilà les quelques points. Mais ce qui me semble important, c'est : on a une spécificité bretonne d'aménagement du territoire, qui n'a rien à voir avec d'autres régions françaises. Ce projet-là est un projet qui va définir la géographie des années à venir. Notre art de vivre, il est lié à ce territoire, il est lié au fait qu'on n'a pas une ville centre et le reste. Il faut en tenir compte.

#### **Paola OROZCO-SOUËL, membre de la CPDP**

Merci. Je vous donne la parole, donc, qu'est-ce qu'on fait des spécificités locales ?

#### **Benoît FORMSTECHE, RFF**

Oui, alors, peut-être pour – il y avait beaucoup d'éléments dans votre intervention, mais, alors, peut-être qu'on ne l'a pas assez développé, mais c'est vrai que, vous avez tout à fait raison, la grande caractéristique de la France de l'Ouest et a fortiori de la Bretagne, c'est son réseau de villes hiérarchisées, avec des métropoles, des grandes villes, des villes moyennes. Et donc, nous, voilà, le projet tel qu'il a été présenté, c'est plutôt, enfin ce n'est pas conforter les métropoles face à un autre territoire, c'est plutôt d'essayer de se connecter au maximum au réseau existant, donc de trouver des liaisons et des aménagements, vous avez pu le constater, plutôt assez courts, pour pouvoir ménager, avec des raccordements – typiquement, à Lamballe, éventuellement, il y aura dans le scénario bleu une connexion à Lamballe. Si on imagine un prolongement ultérieur, la connexion à Lamballe sera toujours là. Il y a juste, effectivement, dans le cas du scénario vert où le contournement de Lamballe est effectif. Mais, voilà, la recherche a été de s'appuyer au maximum sur ce réseau ferroviaire existant, pour pouvoir permettre aux AOT, aux entreprises ferroviaires, de pouvoir continuer à opérer toutes les dessertes possibles et faites aujourd'hui, en essayant de faire le maximum de temps au plus de voyageurs.

C'était peut-être, sur le plan du projet, ce qu'on pouvait dire. Après, sur les autres points...

#### **Paola OROZCO-SOUËL, membre de la CPDP**

Mais il y a peut-être aussi l'idée de faire un, ou de penser à un pôle ferroviaire différent. En l'absence de métropole, justement, départementale, est-ce que, par rapport au projet tel qu'il est conçu aujourd'hui ?

## LNOBPL – Liaisons ferroviaires Bretagne-Loire

**Arnaud GODART, chef de mission LNOBPL - RFF**

Je pense que cela dépasse un petit peu les prérogatives de Réseau Ferré de France. Voilà, nous nous appuyons sur le réseau existant, sur les gares existantes, et nous avons pris comme hypothèse les dessertes existantes. Voilà.

**Paola OROZCO-SOUËL, membre de la CPDP**

Merci. D'autres questions ou interventions, suggestions ou avis ? Allez-y, Monsieur.

**Philippe COLAS, particulier**

Philippe COLAS, habitant du quartier.

Moi, j'aurai 3 petites questions. La première : en quoi ce projet va-t-il impacter le fret ferroviaire ? Est-ce que cela va être dommageable pour le fret ferroviaire ? Est-ce que cela va le favoriser ? Est-ce qu'il ne serait peut-être pas plus judicieux de se concentrer justement sur ce trafic ferroviaire qui permettrait d'éviter des centaines de semi-remorques sur les routes, et puis les pollutions qui sont liées à cette circulation ? Cela, c'était la première question.

La deuxième question, c'est la capacité du réseau : dans une précédente réunion, à l'occasion justement d'une conférence sur le 150<sup>ème</sup> anniversaire du train à Saint-Brieuc, quelqu'un de RFF évoquait un « verrou » – alors, je ne me rappelle plus de la localisation – à la sortie de Paris, qui conditionne en quelque sorte le nombre de trains vers Rennes et Bordeaux. Ce verrou semble insurmontable. Est-ce que, là, on n'a pas déjà un véritable problème qui n'est pas étudié ? Et est-ce que le réseau qui est déjà, vous l'avez dit à plusieurs reprises, qui est déjà saturé, est-ce que ce réseau ne va pas être encore plus fragile ? C'est-à-dire, est-ce qu'il ne va pas se retrouver comme en région parisienne, avec un réseau trop utilisé, et qui au moindre fonctionnement, s'écroule complètement ? Donc là, on a un véritable problème, et le mirage des quelques minutes gagnées vers Paris s'effondrera immédiatement. Sans compter, évidemment, le coût du trajet qui va augmenter et qui va écarter un grand nombre de gens de ces lignes ferroviaires. Donc, les capacités ou limites.

Concernant justement cet investissement énorme, est-ce qu'il ne serait pas plus judicieux de mobiliser un tel investissement pour travailler sur les mobilités du quotidien ? Alors, je comprends bien que pour quelques personnes, gagner une dizaine de minutes sur Paris régulièrement, c'est intéressant, mais quand les transports du quotidien sont si difficiles pour ceux qui sont déjà les plus défavorisés, en particulier pour beaucoup de ceux qui cherchent à trouver du travail, est-ce que cet investissement énorme, qui se chiffre en milliards, ne serait-il pas plus judicieux pour travailler sur les déplacements et les mobilités du quotidien ?

**Paola OROZCO-SOUËL, membre de la CPDP**

Merci beaucoup. Donc deux questions, une proposition.

**Arnaud GODART, chef de mission LNOBPL - RFF**

Je commence à l'envers, si vous le permettez. Sur votre dernière intervention, le transport du quotidien. On disait tout à l'heure que les transports du quotidien constituent aujourd'hui la priorité pour Réseau Ferré de France, mais aussi pour la SNCF, je crois, sous le contrôle bien entendu du Directeur Régional.

Sur, en fait, les trains du quotidien : nous avons – et je pense que Gérard LAHELLEC effectivement pourra appuyer ces propos – des projets d'investissements sur les lignes actuelles, qui contribuent aux transports du quotidien. Cela, je pense que c'est important de ne pas opposer les choses : nous avons ici un débat public sur le projet LNOBPL, nous avons d'autres projets en cours avec les partenaires, que nous pourrions détailler. Je pense à Plouaret-Lannion, par exemple, en cours de rénovation. C'est un exemple parmi d'autres : nous parlions de Rennes-Brest, Rennes-Quimper, qui est réalisé. Voilà.

Le projet LNOBPL est aussi un projet du transport du quotidien. Je ne sais pas si on a assez insisté, mais il n'y a pas que la grande vitesse et la liaison vers Paris dont il s'agit, il s'agit aussi d'améliorer les transports entre les villes du territoire.

Je ne sais pas si un ajout pourrait être utile ?

**Paola OROZCO-SOUËL, membre de la CPDP**

Vous souhaitez intervenir, Monsieur LAHELLEC, là-dessus ? Un micro devant, s'il vous plaît.

**Gérard LAHELLEC, Vice-Président de la région en charge des Transports**

Oui, merci et bonsoir.

Tout d'abord, sur les transports du quotidien : il y a d'ores et déjà des choses qui se font. Les gammes tarifaires régionales, les trains nouveaux qui arrivent, 17 rames qui vont arriver, des dessertes plus fréquentes – il y a toute une série de choses qui se font dans le cadre des déplacements au quotidien. En 2017, il y a des choses supplémentaires qui vont se faire. Ainsi, en 2017, par exemple les gains de temps vont être maximisés pour les coins les plus longs, c'est-à-dire pour la pointe finistérienne. C'est-à-dire les gens qui prendront les TGV pour aller dans le Finistère, et bien le premier arrêt sera Rennes, ce qui permettra de gagner plus de temps. Il y aura la complémentarité entre TGV et TER, ce qui est une exception nationale. Et puis, je crois qu'il faut le mesurer, c'est quelque chose d'important, ce n'est pas le TGV seulement affairiste, si je puis m'exprimer ainsi, c'est aussi un TGV d'aménagement du territoire en ce sens que le billet des trains TER permettra également d'accéder aux TGV. Et c'est de bonne gestion, parce que cela maximise la fréquentation du TGV, c'est-à-dire qu'on ne met pas deux trains là où un seul, cela suffit.

Bon, cela, ce sont des éléments positifs. Il y a encore un autre élément positif pour 2017 : c'est que les gares actuellement desservies par le TGV continueront à être desservies par le TGV. Mais une fois qu'on a fait tout cela, on n'a toujours pas résolu nos problèmes. Une fois qu'on a fait cela, on n'a toujours pas résolu nos problèmes. C'est bien de cela dont il s'agit ici. C'est-à-dire que nos réseaux sont saturés, aux heures de pointe, on ne peut plus faire passer un plus grand nombre de trains, il y a d'autres besoins d'acquiescer d'autres trains pour le service public au quotidien, parce que tout simplement nous savons que nous serons à saturation de l'utilisation du service public à l'échéance 2020. Donc, par conséquent, il faut une nouvelle ambition publique, après 2017, et s'il le faut sans attendre 2030. Vous voyez ce que je veux dire ? Moi, je ne suis pas en train de dire – on nous avait dit aussi qu'on n'aurait jamais le TGV, qu'on était les derniers, et puis en se battant comme il faut, on finit par les avoir un peu plus vite.

Donc, ce que nous faisons, ce n'est pas gagner du temps ou des 10 minutes qui coûtent des millions. D'ailleurs, ce n'est pas 10 minutes. On ne va pas attendre 50 ans encore avant de faire quelque chose entre Rennes et Nantes. C'est une vraie catastrophe, aujourd'hui quand on a envie d'aller par le train de Rennes à Nantes, c'est quasi – enfin, essayez le samedi matin, et c'est le VP Transports de la région Bretagne qui vous le dit. Vous voyez ? Donc, ici on a besoin d'aller plus vite, de façon plus confortable. On a besoin d'aller plus vite de Quimper à Rennes. On a besoin d'aller mieux de Quimper à Nantes. Et puis, on a besoin d'aller mieux aussi de Rennes à Brest.

D'où le débat public d'aujourd'hui. Mais il consiste bien à améliorer les dessertes au quotidien quels que soient les usages, au premier rang desquels évidemment, les usages d'utilité publique et de service public, dans une perspective d'ambition publique, comme nous le faisons jusque-là – sachant quand même qu'on a multiplié par 2 la fréquentation, à peu près, des TER, en moins de 10 ans, à peu près cela, en augmentant considérablement l'offre et, je dirais, sans forcément augmenter considérablement la facture. Je le dis aussi au passage. Preuve s'il en était besoin qu'augmenter l'ambition publique, cela ne veut pas dire automatiquement augmenter la dépense ou la charge publique.

Voilà.

**Paola OROZCO-SOUËL, membre de la CPDP**

Merci pour ces précisions. Il restait quand même deux questions : sur le fret, donc les impacts, et sur le réseau, est-il capable d'intégrer le projet ?

**Benoît FORMSTECHE, RFF**

Oui, alors, pour répondre, j'ai d'abord commencé à répondre à la question sur la capacité du réseau, et notamment vous évoquiez un verrou à la sortie de Paris, pour aller vers l'ouest. Alors, on n'a pas d'illustration là, mais il faut voir qu'actuellement, pour faire un peu schématique, en partant de Montparnasse, on a 11 créneaux possibles par heure pour desservir toute la façade Atlantique, donc de Brest à Toulouse, qui se répartissent : 6 créneaux pour l'ouest, donc Bretagne-Pays de la Loire, 5 pour le sud-ouest. Et donc les 6 créneaux, c'est : en gros, 3 pour la Bretagne, 3 pour les



## LNOBPL – Liaisons ferroviaires Bretagne-Loire

Pays de la Loire. Avec l'arrivée des LGV et la modernisation auprès de la signalisation sur le tronçon commun qu'on appelle « Massy-Courtin » notamment, et jusqu'à Connerré et jusqu'à Saint-Pierre-des-Corps, vers Tours, on va augmenter la capacité possible, le nombre de trains qu'on pourra faire circuler, pour passer à 15 sillons. Voilà, donc concrètement, cela va être 7 trains pour l'ouest, donc un de plus, et donc 8 trains vers le sud-ouest.

Alors, concrètement, cela va être, pour la gare de Rennes, au maximum, à l'horizon 2030, ce que le réseau pourra offrir, c'est 3 trains en provenance de Paris, et un train en provenance d'autres régions, le nord, l'est de la France. Donc 4 TGV – enfin voilà, c'est ce que le réseau pourra permettre à cet horizon-là. Donc, il y aura peut-être des problèmes – enfin, peut-être qu'il y a un verrou actuellement, mais en tout cas, je pense qu'il sera assez largement levé à ces horizons. Donc, c'est assez compatible avec le projet.

En ce qui concerne le fret ferroviaire, de quelle manière le projet impacte cette question du fret ferroviaire ? Alors, il ne représente aucunement une contrainte pour le développement du fret, et c'est même plutôt l'inverse, parce que quand – si on revient un petit peu sur le schéma, si vous pouvez le passer, en régie, les gains de capacité. En fait, le fait de basculer sur des sections de ligne nouvelle ou des aménagements permet de différencier les trains lents des trains rapides. Donc, les trains rapides type TGV ou TER, rapides, Rennes-Saint-Brieuc-Brest par exemple, circuleraient sur la ligne nouvelle, ce qui permet de dégager des créneaux possibles sur la ligne classique, qui peut être mobilisée par des trains périurbains ou des trains de moyennes distances, mais également des trains de fret. Donc, en soi, c'est plutôt, le projet n'a pas fait d'étude à proprement parler de développement du fret, mais je pense que le projet représente une vraie opportunité pour améliorer le service ferroviaire pour le fret dans l'ouest.

**Paola OROZCO-SOUËL, membre de la CPDP**

Vous croyez qu'on pourrait du coup passer la slide ? Cela pourrait être intéressant pour illustrer ?

**Benoît FORMSTECHE, RFF**

Oui, c'est peut-être, pour revenir – enfin, c'était l'illustration de tout à l'heure sur, si on peut la passer, l'illustration sur la capacité des nombres de trains.

Voilà. C'est, peut-être pour s'y attarder un instant, si on reprend toujours l'exemple de Rennes-Lamballe : donc 5 trains par heure par sens. Voilà, physiquement, c'est ce qu'on peut faire. Et, ce qu'il faut voir, c'est la situation cible, donc c'est le projet plus les quelques aménagements en gare de Rennes, donc le quai plus le traitement de la sortie de la gare de Rennes, donc c'est plus 3 trains. Donc, concrètement vous avez des trains qui peuvent bénéficier au périurbain ou au fret. Alors ce qu'il faut voir, c'est que si on ne fait pas le projet LNOBPL, pour arriver à ces 3 trains supplémentaires, il faudrait mettre à 4 voies la ligne existante jusqu'à Lamballe quasiment. Donc, en fait, c'est : on investit 3, 4 ou 5 milliards d'euros, et on réinvestit encore 150 millions d'euros, et on arrive à un système, je pense, très performant. Si on n'investit pas ces 3 ou 4 milliards d'euros, et bien il faudra investir je ne sais pas combien, mais à mon avis, faire un projet dans le même style de montants d'investissements – parce que la mise à 4 voies sur 60 ou 70 kilomètres, c'est potentiellement un projet aussi qui se chiffrera en milliards ou en tout cas en plusieurs centaines de millions, cela, c'est sûr.

Donc voilà, c'est pour montrer qu'il n'y a pas en soi de fausse manœuvre à faire ce projet, qui peut représenter aussi une opportunité pour le développement, pour tous.

**Paola OROZCO-SOUËL, membre de la CPDP**

Il y avait une question là-dessus, qui avait été posée notamment dans les autres réunions publiques : le coût du billet, éventuellement, à ce moment-là, ce serait quoi ?

**Benoît FORMSTECHE, RFF**

Le coût du billet. Alors, à ce stade, évidemment, vu qu'on est à l'horizon 2030, en projection, c'est un petit peu compliqué de vous dire quel sera le prix concret du billet. Il se trouve que cela dépend de plein de paramètres : de la politique tarifaire aussi bien du côté de Réseau Ferré de France, que des transporteurs ou d'éventuels nouveaux entrants. Enfin voilà, pour avoir des compléments.

Ce qu'on peut vous dire, c'est que dans le cadre des études de trafic qu'on mène, on repose, on se base sur des hypothèses. C'est-à-dire que quand on fait gagner du temps à un voyageur, on considère que ce temps, si on le

transforme en argent, voilà on dit, on a des valeurs normées, qui sont définies par le Ministère – c'est-à-dire qu'une heure gagnée, en moyenne, c'est monétarisé 20 €. Voilà, donc ce sont des normes qui sont prises dans les calculs socio-économiques – si vous allez voir dans les bilans socio-économiques, vous verrez le détail des hypothèses, qui sont en ligne sur le site du débat. Et donc, ce qu'on applique comme principe, c'est qu'on considère que le système ferroviaire va capter, si on gagne 10 minutes, un tiers de cet avantage monétarisé des 10 minutes. Donc c'est, alors concrètement, cela veut dire que, donc 10 minutes, 20 €, donc cela doit faire à peu près moins de 3 €, 10 minutes – donc, on dit qu'on va venir capter en moyenne cela pour financer le système ferroviaire ou le projet en partie.

Donc, concrètement, cela représente, sur un Paris-Brest, 1 €. Ou de l'ordre de 1 % ou 2 %. Voilà, c'est concrètement ce qu'on peut dire, mais sans préjuger du tout de la politique tarifaire. Et ce qu'il faut dire, c'est que ce sont des méthodes qu'on applique sur tous les grands projets, donc c'est homogène, et c'est plutôt dans une logique d'évaluation, de comparaison. Et cela ne préjuge en rien de la politique tarifaire qui sera appliquée réellement en 2030.

**Paola OROZCO-SOUËL, membre de la CPDP**

Merci. J'ai une intervention devant, s'il vous plaît, un micro. Et une autre derrière, après, Madame, troisième, quatrième, cinquième.

Très bien. Allez-y, présentez-vous, s'il vous plaît.

**Jean-Pascal SALOMON, Particulier**

Je suis SALOMON, Jean-Pascal, j'habite à Saint-Brieuc. J'ai..., cela paraît peut-être, surprenant ma question. Là, j'ai entendu qu'il y a un an et demi qu'on rabotait des quais. Cela coûte de l'argent. Avec votre projet, vous allez pas faire des erreurs comme là. Et ça rentre dans le même budget que vous avez évoqué le budget ou pas ? Avec le nouveau TGV. Avec le nouveau TGV, on aurait pu penser, Dinan, il est oublié de la carte... et au milieu de la Bretagne.

**Paola OROZCO-SOUËL, membre de la CPDP**

Alors, est-ce qu'on a anticipé, justement, au niveau budgétaire, là-dessus ?

**Gérard LAHELLEC, Vice-Président de la région en charge des Transports**

Je peux vous dire qu'on a anticipé, que tous les TER que nous avons achetés, les fameux Regio 2N, vont circuler tout à fait normalement, qu'ils ne seront pas immobilisés dans les gares, et que les quais permettront effectivement l'accueil de ces trains.

Mais il va des trains comme des avions : quand on change d'aéronef, il faut refaire des pistes, quand on change les trains, il faut adapter aussi quelques fois un peu les gares. Il se trouve qu'on a pris des trains qui sont des trains larges, très capacitaires, et c'est ce qui explique que, par endroits, il a pu y avoir des problèmes. Enfin, des petits problèmes, mais pas insurmontables. Et d'autre part, Réseau Ferré de France a eu l'amabilité de porter en propre les quelques travaux d'aménagement là où cela a été nécessaire.

Mais il n'y a pas de souci : ils arriveront en temps, en heure, et ils rouleront.

**Paola OROZCO-SOUËL, membre de la CPDP**

Alors, avant de donner la parole à Madame, je voudrais, Monsieur LAHELLEC, que vous vous présentiez peut-être pour la salle, car...

**Gérard LAHELLEC, Vice-Président de la région en charge des Transports**

Gérard LAHELLEC, Vice-Président du Conseil Régional de Bretagne, et il m'arrive de m'occuper un petit peu des transports de temps en temps.

**Paola OROZCO-SOUËL, membre de la CPDP**

Très bien, merci.

Madame, vous avez la parole.

**Danièle MAUDUIT, Particulière**

Alors, Danièle MAUDUIT, de Saint-Brieuc. J'aurais voulu poser quelques questions concernant l'impact de la grande vitesse sur l'aménagement du territoire, et en particulier sur la métropolisation, puisqu'un peu partout, plus on va vite, et plus cela profite aux grandes villes. Ne pensez-vous pas que les villes moyennes de Bretagne vont être desservies au profit de Rennes, par exemple, ou de Nantes, et Rennes, au profit de Paris, d'une part ? D'autre part, l'étalement de ces métropoles n'amène-t-il pas justement, ne renforce-t-il pas le problème des mobilités du quotidien, où il faut aller de plus en plus loin ? Alors, quand je vois qu'aujourd'hui, on nous refuse par exemple la gratuité des bus, qui pourrait profiter aux plus pauvres, et qu'on projette de dépenser jusqu'à 10 milliards pour gagner un peu de minutes, je voudrais savoir quand même si cela ne manque pas un petit peu de sérieux.

Alors, d'autre part, j'aurais voulu savoir combien de temps il faut pour aller de Lorient à Saint-Brieuc.

Concernant le coût du trajet et concernant le coût de ces travaux : comment va être assuré le financement ? Vous avez répondu un peu sur le prix du billet, qu'en est-il de la privatisation ? Dans les années à venir, qu'en sera-t-il de la privatisation et des conséquences éventuellement sur les prix ? Est-ce qu'il y aura un tarif unique pour tout le monde ? Parce que là, aujourd'hui, le tarif à la SNCF change d'heure en heure pratiquement.

Vous avez prévu des lignes nouvelles, est-ce que vous avez calculé les surfaces agricoles qui vont être laissées, perdues dans cette affaire ?

**Paola OROZCO-SOUËL, membre de la CPDP**

Merci. Il y a plusieurs questions. Il y a des personnes devant qui souhaitent répondre également. Je vous donne la parole et je vous la – vous souhaitez répondre en premier, Monsieur LEPRINCE ?

**Stéphane LEPRINCE, Directeur régional - RFF**

Bonsoir. Stéphane LEPRINCE, directeur régional.

Ce projet n'est pas un projet de ligne à grande vitesse entre deux villes comme nous avons eu l'habitude de le faire, et comme c'est d'ailleurs, à être mis en service entre Le Mans et Rennes en 2017. C'est un projet à la fois nouveau pour nous, puisqu'il a vocation à irriguer le territoire, et vous avez vu qu'il s'étale sur l'ensemble des deux régions. Et c'est en cela que c'est un projet un peu nouveau – vous avez vu des vitesses différentes apparaître. Donc, ce n'est absolument pas un projet de ligne nouvelle à grande vitesse. On a conçu ce projet avec les partenaires pour s'appuyer sur tout ce qui a été fait sur le passé, conserver les dessertes qui existent. Quand vous faites une ligne à grande vitesse entre deux villes, vous évitez certaines villes. Et là, cela n'a absolument pas été l'objectif du projet, cela a été de poursuivre l'irrigation du territoire.

Donc, toutefois, toutefois, comme cela a pu être expliqué, le réseau existant, il a certaines limites. Et donc, pour répondre aux dessertes du quotidien de demain, avec une population qui va croître, le réseau doit s'adapter. Il a été électrifié dans le passé, il a évolué, les trains doivent aussi s'adapter – on peut reprendre cette question des quais qui a vu aussi le réseau s'adapter. On doit, en permanence, adapter le réseau. Aujourd'hui, il y a eu beaucoup de travaux qui ont été faits entre Rennes-Brest et Rennes-Quimper – on est aux limites de ce que peut donner l'existant.

On vous a présenté 3 familles de scénarios. Une première famille qui est très, très proche de l'existant, pour pouvoir voir ce qu'on pouvait faire de mieux avec le patrimoine ferroviaire en région. Cela nécessite des investissements, vous avez vu, plus importants qu'un scénario avec des sections de lignes nouvelles. Et, à travers ces différents scénarios très contrastés, on veut proposer des évolutions, les soumettre à débat – vous avez remarqué que ce scénario mauve est plus que le scénario bleu, parce qu'il présente plus de linéaire à une vitesse plus faible.

Donc voilà, le réseau a des limites. S'il n'y avait pas eu des investissements passés, il y a des investissements en cours, et bien à l'horizon 2030 avec une évolution démographique, il ne pourrait plus répondre.

Alors, voilà, ces 3 solutions sont des solutions qui sont ouvertes au débat, il y a d'autres solutions qui peuvent être envisagées. Mais c'est aussi cela – donc, on attend aussi de ces échanges, des contributions. Ce projet construit avec les partenaires est là pour irriguer l'ensemble du territoire, et donner des solutions aux enjeux qui sont les vôtres. Il y a

# LNOBPL – Liaisons ferroviaires Bretagne-Loire

des évolutions aussi dans d'autres domaines qui sont possibles – en tout cas, c'est notre proposition, mais peut-être que sur les autres questions, Arnaud, tu peux préciser.

## Arnaud GODART, chef de mission LNOBPL - RFF

Concernant les surfaces agricoles, je vous propose que notre responsable environnement vous apporte un éclairage, si vous le permettez.

## Virginie FIORIO, responsable environnement RFF

Bonsoir. Virginie FIORIO, donc je suis responsable environnement RFF.

Oui, concernant votre question sur les impacts sur l'agriculture, je peux déjà dire qu'en moyenne, on considère qu'un projet comme celui-là impacte environ – enfin, les emprises d'un tel projet, c'est environ 10 hectares par kilomètre. On compte cela à peu près, c'est-à-dire 100 m de large pour une infrastructure linéaire, enfin ferroviaire. Donc, c'est vrai que comme on essaie d'éviter d'impacter le bâti, les zones à enjeux naturels les plus intéressantes, c'est vrai qu'effectivement ce sont les zones agricoles souvent qui sont impactées par ce genre de projets, on ne peut pas dire le contraire.

Une petite diapo pour montrer qu'effectivement – là, c'est l'exemple de la GVBPL, où actuellement, sur les 214 km de linéaire de la LGV, on est à peu près à 2500 hectares d'emprise, ce qui fait un peu moins de 120 m de large. Donc, ces 2500 hectares vont diminuer, parce que là, c'est en phase travaux. Donc effectivement, on réduit sensiblement ces emprises à la mise en service.

Donc, on parle de 100 m en moyenne, parce que c'est vrai que les petits schémas qu'on montre là montrent que si on est en déblai ou en remblai ou à niveau, effectivement la largeur de l'infrastructure peut varier.

## Paola OROZCO-SOUËL, membre de la CPDP

Par rapport au projet justement, la question était – parce qu'on vient de voir comment vous procédez par rapport aux emprises foncières, mais la question est un peu : qu'est-ce que ce sera si jamais le projet se fait ? Si jamais on a une idée de ce que cela va être, cette emprise foncière.

Concernant le projet LNOBPL, est-ce que vous savez aujourd'hui, à peu près, de combien d'hectares on aurait besoin pour que ce projet se fasse ou pas ? Est-ce qu'il y a des études qui sont en cours ? Est-ce qu'il y a des études qui vont se mettre en place après ?

## Virginie FIORIO, responsable environnement RFF

Donc, oui, c'est vrai qu'on sait à peu près. C'est vrai qu'on est très en amont, donc là ce que je disais, c'est qu'il faut partir quand même sur 10 hectares d'emprise par kilomètre. Donc, ce projet-là ne sera pas différent des autres. Même quand on parle du scénario mauve, avec des sections, on a des courtes sections de lignes nouvelles, donc cela reste de la ligne nouvelle, ou même des rectifications de courbes, on reste aussi, on empiète aussi sur le territoire.

Donc, on est à peu près sur cet ordre de grandeur. Après, si on peut parler plus des études sur le foncier et l'agriculture, c'est vrai qu'on est très amont donc aujourd'hui on n'a pas regardé en détail encore ce qu'on risquait d'impacter comme exploitations. On sait, effectivement, où sont les zones en AOC ou en AOP aujourd'hui, cela, on l'a regardé. Mais on ne peut pas dire dès aujourd'hui ce qu'on va impacter, le nombre d'exploitations.

On sait que sur LGVBPL par exemple, on a une cinquantaine d'exploitations qui ont été impactées de façon importante sur les 214 km, dont 25 qui ont dû être vraiment déplacées.

## Paola OROZCO-SOUËL, membre de la CPDP

Merci beaucoup. Vous souhaitez donc faire une intervention par rapport à la question de Madame.

## Stéphane LE SALLIER DUPIN, conseiller régional et conseiller municipal à Lamballe

Oui, simplement par rapport à la personne qui est intervenue, mais que je n'ai pas vue tout à l'heure – c'est vous, Madame. Sur la métropolisation, on était plusieurs à en parler, c'est un vrai danger, on en est conscient, je pense qu'elle est en partie partie – déjà, elle a déjà commencé en Bretagne. Simplement, la réponse était assez judicieuse : je crois

que si nous, on pose le problème dans ce type de débats et tout au fur et à mesure du projet et de sa vie, on est en mesure, me semble-t-il, d'éviter ces pièges-là. Simplement, il faudra en permanence avoir le souci de le répéter – Docteur RAYMOND [mot incompris, à 1 :24 :29] - trouvait que je répétais pour Lamballe tout à l'heure, mais – il faudra avoir le souci de répéter en permanence, parce que la tendance de nos deux villes que sont Nantes et Rennes sera à la métropolisation.

Donc, tout au long de ce débat, soyez certains qu'on répétera les choses sur ce thème-là.

Sur la question de « faut-il mettre les sous ? Tant de sous, cela fait beaucoup, et ce, à une échéance 2030, on est en crise, on n'a plus de sous – est-ce que cela vaut le coup ? ». C'est parfois difficile de se dire qu'on engage des travaux, on engage une réflexion pour des choses que, si cela se trouve, on ne verra pas, et qui pourra servir la génération d'après. Moi, je reste convaincu que si on n'engage pas les travaux là, si on n'engage pas ce processus, ceux qui l'utiliseront en 2030 seront perdants. J'entendais tout à l'heure les propos disant : « il faut améliorer les relations du quotidien, et peut-être ne pas mettre tant de sous dans quelque chose d'aussi important ». C'est aussi l'enjeu économique de la région qui est là. C'est-à-dire que pour que ces gens qui sont dans la relation du quotidien puissent avoir un boulot, et bien il faut qu'on soit connecté au reste de l'Europe. Et si on est connecté au reste de l'Europe en retard, ils n'auront pas de boulot. Donc, ayons le courage de voir loin pour une génération qui naît aujourd'hui, et disons-nous qu'effectivement, même si ce n'est pas uniquement une relation business qui se fait par la ligne grande vitesse, elle est importante également si on veut pouvoir maintenir et développer une activité économique chez nous.

Voilà.

#### **Paola OROZCO-SOUËL, membre de la CPDP**

Merci de cette précision. Je pense que, Madame, il y a encore deux questions sur lesquelles, à mon avis, vous pourrez apporter des précisions, et des questions concernant notamment le temps entre Lorient et Saint-Brieuc et notamment son coût, mais aussi une possible, une éventuelle privatisation. Qu'est-ce que cela aurait comme impact ?

#### **Benoît FORMSTECHE, RFF**

Je réponds très rapidement – si on peut passer la diapo – sur le temps de parcours permis par le projet entre Saint-Brieuc et Lorient.

Donc, malheureusement, sur le tableau que je vous ai présenté tout à l'heure, il n'y a pas Lorient, mais il y a Vannes. Donc, cela va être peut-être un peu compliqué à commenter, parce qu'il va falloir rajouter des minutes. Donc, on voit qu'entre Saint-Brieuc et Vannes, sur le projet, on est à quasiment 2 heures avec une correspondance à Rennes, et si on se met dans le cas du scénario bleu, on arriverait à 1h30, à peu près. Et entre Vannes et Lorient, on peut compter qu'il y a à peu près une trentaine de minutes de temps de parcours ferroviaire, donc on pourrait dire que dans le cadre du scénario bleu, le service en correspondance en gare de Rennes – performant, 15 minutes, c'est une correspondance tout à fait possible dans le cas d'un système organisé, on peut faire même mieux, une dizaine de minutes. Mais donc, on serait à un temps de parcours, sur le cas du scénario bleu, Lorient-Saint-Brieuc, de 2 heures. Voilà, à peu près.

#### **Olivier GUÉRIN, président de la CPDP**

Oui, c'est-à-dire que de – il faut passer par Rennes, il n'y a pas de liaison directe nord-sud. De ce côté-là, les choses ne changent pas.

#### **Benoît FORMSTECHE, RFF**

C'est en s'appuyant sur le réseau principal.

#### **Gérard LAHELLEC, Vice-Président de la région en charge des Transports**

Non, non, non. Moi, quand je vais à Vannes ou à Lorient, de Saint-Brieuc, je ne passe pas par Rennes.

Il y a une liaison de service public quotidienne qui existe entre Saint-Brieuc et Vannes, et Saint-Brieuc et Lorient, sur laquelle s'applique la gamme tarifaire régionale, qui est une gamme tarifaire sociale.



# LNOBPL – Liaisons ferroviaires Bretagne-Loire

Deuxièmement, cela n'interdit pas non plus de mettre en perspective, sans attendre 2030, la remise en œuvre de la ligne Auray-Loudéac-Pontivy-Saint-Gérand, et jusqu'à Saint-Brieuc. Cela n'est pas exclusif de cela.

Donc, je veux dire par là que ce projet n'interdit pas les autres, pas plus que cela n'interdit la réalisation des travaux sur Carhaix-Guingamp, pas plus que cela interdit les travaux qui ont cours actuellement entre Plouaret et Lannion.

Donc, ces services-là sont en cours, pas plus que Quimper-Brest qui devront aussi se faire.

## **Olivier GUÉRIN, président de la CPDP**

Monsieur le Vice-Président, vous indiquez que plusieurs projets peuvent être réalisés ensemble. Il y avait aussi une question sur le financement, est-ce que vous pouvez nous apporter des précisions sur ce financement ? Qui finance et à quelle hauteur ?

## **Arnaud GODART, chef de mission LNOBPL - RFF**

Nous avons, traditionnellement, sur ce type de projets d'infrastructures, deux types de financements : le financement par l'utilisateur, et des financements publics.

Je propose que Benoît nous présente le fonctionnement classique sur le réseau ferroviaire, de ce type de financements.

## **Benoît FORMSTECHE, RFF**

Voilà, donc c'est une petite diapositive qui va vous présenter vraiment les principes de financement d'un grand projet.

Donc, on a d'un côté le voyageur, donc le voyageur, il acquitte auprès du transporteur le prix de son billet, et le transporteur qui circule sur le réseau ferroviaire paye un droit de passage, un péage pour faire circuler son train. Donc, le péage sert à couvrir notamment les coûts de maintenance, les coûts d'exploitation, et peut participer, suivant son montant, à l'amortissement du projet.

Donc voilà, c'est la variabilité du péage qui détermine le montant que peut mettre RFF. Donc, schématiquement, plus le péage est élevé, plus le prix du billet est élevé, et plus RFF participe. Voilà, c'est mécanique, c'étaient les règles sur les grands projets jusqu'à maintenant. Et plus le péage est faible et plus le prix du billet est faible, donc mécaniquement la participation de RFF est plus faible.

Alors, l'autre volet, c'est que les grands projets d'infrastructures ferroviaires sont des grands projets d'investissement public, et donc reposent très largement sur les concours des fonds publics – donc, les collectivités, l'État, éventuellement l'Union Européenne, on peut citer par exemple Rennes-Brest, Rennes-Quimper, phase 1, 300 millions d'euros d'investissement de relèvement de vitesse financés à hauteur de 100 millions d'euros par l'Union Européenne notamment. Et après, on peut ajouter des financements de l'État et de la région. Sur la LGV Bretagne-Pays-de-la-Loire par exemple, un financement de 1 milliard d'euros des collectivités bretonnes essentiellement et ligériennes, de 1 milliard, 1 milliard également pour l'État. Donc, voilà, ce sont des leviers assez importants pour financer les projets.

Et donc, évidemment, la source de financement des collectivités et de l'État découle des impôts et donc du contribuable. In fine, on a donc à la source deux financeurs possibles : le voyageur ou le contribuable.

## **Olivier GUÉRIN, président de la CPDP**

Il y avait également une question sur la privatisation. Vous pouvez expliquer un peu le fonctionnement du service ferroviaire et l'ouverture éventuelle à la concurrence ?

## **Arnaud GODART, chef de mission LNOBPL - RFF**

Alors, précisons que Réseau Ferré de France est un établissement public. Précisons que dans le cadre du quatrième paquet ferroviaire en cours de discussion au niveau européen, des réflexions sont en cours pour permettre l'ouverture à la concurrence à une échéance à déterminer, de certains types de transports de voyageurs. Précisons qu'aujourd'hui, effectivement, le fret ferroviaire est soumis à la concurrence. Voilà.

Donc, quand on parle de privatisation, il faut bien préciser le rôle du gestionnaire d'infrastructures et des entreprises ferroviaires. Mais je crois que Stéphane LEPRINCE souhaite apporter des précisions.

**Paola OROZCO-SOUËL, membre de la CPDP**

Je vous redonne la parole, et ensuite on passe à la question de Monsieur, parce qu'il y a encore 4 personnes qui souhaitent poser des questions. Il y aura, de toute façon, le temps de faire un tour à nouveau.

**Stéphane LEPRINCE, Directeur régional - RFF**

Donc, le vrai sujet pour le ferroviaire, qui est devant nous, ce n'est pas, je pense, l'ouverture proprement dite du réseau ferroviaire à d'autres entreprises ferroviaires. Cela existe déjà, et cela arrivera.

L'enjeu que l'on a, je pense aussi, collectivement, c'est un sujet multimodal. La principale concurrence du fret ferroviaire, ce sont les marchandises sur la route. Aujourd'hui, on a un événement qui s'appelle le transport – et vous connaissez tous, ou vos proches utilisent peut-être, par exemple BlaBlaCar. Eh bien, c'est un autre mode de déplacement qui existe. Et l'enjeu pour le ferroviaire, échéance je pense 2030, cela ne va pas être d'autres compagnies ferroviaires, cela va être quel mode on va utiliser, quel mode sera mis en place entre le bus, le train, la voiture, avec des éléments – et donc, la concurrence, je pense, sera certainement intermodale plus qu'intra modale à cet horizon. Par contre, cette concurrence intramodale, donc ferroviaire, elle est prévue, et on s'y prépare tout simplement.

Mais je crois que l'enjeu pour nous, collectivement, ce sont les bus, les voitures et les trains, et cela, c'est un enjeu bien plus important. Nous, ce qu'on veut modestement, à travers ce projet, c'est apporter des éléments de solutions ferroviaires pour pouvoir répondre aux transports du quotidien, avec – cela fait partie aussi, je pense, de la vie du réseau, il y a eu des lignes, je pense que, Monsieur le Président, vous pourriez intervenir, mais il y a eu des lignes qui ont été fermées. Et puis, récemment, il y a aussi des lignes qu'on a pu rouvrir en Pays de la Loire, Nantes-Châteaubriant. Cela fait partie des évolutions de la vie du réseau ferroviaire. Et tout n'est pas décidé, et des choses peuvent évoluer.

Donc, la concurrence, elle existe, mais je crois, beaucoup entre les modes.

**Paola OROZCO-SOUËL, membre de la CPDP**

Merci. Je vous propose de passer à la question donc de Monsieur, s'il vous plaît. Il y avait deux autres questions ici, ensuite Madame, et ensuite je vous donne la parole.

Merci. Monsieur.

**Gérard CHENE, Côtes-d'Armor Nature Environnement**

Bonsoir. Gérard CHENE, Côtes-d'Armor Nature Environnement.

Je parle au nom de Côtes-d'Armor Nature Environnement, mais aussi plus globalement au nom d'un collectif d'associations qui sont toutes fédérées à FNE. On a d'ailleurs déposé déjà un ou deux documents sur le site de la CPDP, que vous pouvez consulter facilement.

Donc, déjà une première remarque, je pense, sur laquelle on sera tous d'accord, c'est que vous parlez de « sans LNOBPL, ce sera comme cela ». Je dirais : « sans évolution du réseau, ce sera comme cela ». C'est un petit peu différent. On pourrait imaginer, peut-être, d'autres scénarios. Donc, c'était juste une remarque, ce n'est pas le fond de mon propos.

Je vais revenir à des choses qui sont peut-être plus terre à terre, des questions de sous, et en particulier à l'évaluation socio-économique, qui me tient à cœur un petit peu. C'est un élément assez déterminant dans un projet. Alors, je sais qu'il va y avoir des compléments apportés prochainement sur cette question-là, mais toutefois sur le document que vous nous avez communiqué, voire sur le document qui est en ligne, qui est plus complet, sur l'évaluation socio-économique, on a communication d'un tableau qui reprend les 3 scénarios – on va dire 5 scénarios, mais 3 familles de scénarios – avec 2 indicateurs, qui sont le taux de rentabilité interne pour la collectivité, et le bénéfice actualisé pour la collectivité, ce qui peut s'appeler aussi la valeur actuelle nette. Alors, cela peut paraître barbare, mais ceci dit, quand on les regarde, on peut comprendre des choses, et c'est ce que j'ai essayé de faire.

Le bilan socio-économique reprend l'intégralité des plus et des moins qu'on peut trouver dans tous les domaines, que ce soit le financier – on dépense des sous – que ce soient les services qu'on va gagner, ou les chiffres, le temps par

exemple, les fréquences, que ce soient les impacts environnementaux ou que ce soient les coûts d'exploitation. On intègre globalement tout ce qui va toucher le projet, qu'on appréhende pour la société.

On s'aperçoit, quand on regarde les bilans, qu'on a 2 familles de scénarios, le scénario mauve et le scénario vert, qui sont assez caricaturalement négatifs. Le Vannes - ? [mot incompris à 1 :38 :19], il est moins 2 à 3 milliards. Tout cela sur une approche qui est long terme, c'est sur 50 ans, cette approche. Avec – bon, je ne vais pas rentrer dans le tri sur ces scénarios-là, mais il s'avère que ce sont deux scénarios qui paraissent aujourd'hui relativement irréalistes, puisque globalement, ils diraient : « la société va dépenser des sous sans bénéfice, à perte, et de façon significative ». Donc, peut-être une première question : est-ce qu'il était bien pertinent d'avoir 3 scénarios dans la mesure où on en a deux dont on saurait, avec l'analyse socio-économique qu'ils sont peu rationnels ? C'est une première question.

Si on regarde le scénario bleu, alors là, on s'aperçoit qu'il est proche du zéro en termes de bénéfice financier, purement financier – enfin, bilan rapporté à des finances, bilan global rapporté à des finances. Effectivement, il fait apparaître un plus dans son scénario nord-Vilaine, mais si on croise avec le TRI, qui est l'autre indicateur, on s'aperçoit que le bilan est proche du zéro, même plutôt du zéro moins. Donc, c'est perturbant. Donc, arrivé là, on pourrait se dire : « globalement, le projet ne présente pas d'intérêt ». On va être plus positif que cela, on va se dire : « en quoi est-ce qu'on pourrait trouver un intérêt quand même à faire évoluer le réseau ? », parce qu'on pense qu'il y a – on le pense au niveau de nos associations, il y a un besoin d'évolution du réseau. On souhaite qu'il y ait un transfert modal entre la route par exemple, et le train, pour des raisons écologiques certes, pour des raisons aussi sociales, parce que le carburant augmente. Tout un tas de raisons comme cela. Donc, on pressent et on milite pour qu'il y ait effectivement une évolution du réseau. Donc, on se pose des questions, et en particulier, on pourrait comprendre que le bilan socio-économique ne soit pas clairement positif sur ce projet, ou sur un projet d'évolution du train, dans un contexte où il participerait à une stratégie globale de transport multimodal, multi-usage, qui nécessiterait cet élément. Alors, soyons clairs : dans le document, ou globalement dans les communications qu'il y a, on ne pressent pas vraiment, sinon à travers les interventions de notre Président, on ne perçoit pas vraiment cette interaction, enfin cette complémentarité de projets éventuels, qui permettrait de repositionner un projet d'évolution ferroviaire. Je pense que c'est une lacune, et cela mériterait d'être expliqué. Parce qu'aujourd'hui, ce n'est pas évident.

#### Paola OROZCO-SOUËL, membre de la CPDP

Est-ce que vous avez encore une question là-dessus ou une intervention ?

#### Gérard CHENE, Côtes-d'Armor Nature Environnement

J'aurais un deuxième point, j'aurais même trois points que je voudrais évoquer. Un second point porterait sur le besoin d'avoir des détails, enfin une analyse plus fine. Il est clair que dans le dossier, il y a certainement des points qui sont plus négatifs, d'autres plus positifs. Donc, avec une évaluation globale, on ne peut pas voir ce qu'on pourrait a priori soutenir, ou au contraire, contester ou avoir des réserves. Donc, il est important pour nous de connaître, d'avoir un détail dans les, d'avoir plus de détails dans l'analyse.

Et puis enfin, si les bilans sont si peu positifs – c'est un euphémisme – il est peut-être intéressant de se poser d'autres questions : est-ce que les contraintes qu'on s'est données dans le cahier des charges sont trop fortes ? Si les contraintes sont trop fortes, il faut chercher où on peut les modifier. Alors, il y en a une que je vous ai déjà évoquée dans d'autres contextes, c'est le temps. C'est-à-dire qu'aujourd'hui on a, en 2017, on aura atteint 95 % de l'objectif temps entre Paris et Brest, entre Paris et Quimper, 95 %. Un projet qui arrive à 95 % de son résultat, c'est déjà bien. Les 5 %, forcément, coûteront très cher. C'est une règle classique dans tous les projets. Donc, est-ce que cette contrainte forte de 3h symboliques, parce que finalement, on s'aperçoit qu'on n'en est pas loin, est-ce qu'elle est pertinente ?

Donc, cela nous ramène à d'autres questions qui ont été posées, mais là je la remets face à l'aspect financier de la question, face au bilan socio-économique.

Et puis, un autre élément, où on peut s'interroger : est-ce que la question Rennes-Nantes, donc qui vous a été posée aussi, est-ce que l'approche Rennes-Nantes est bien l'approche à la fois économique et à la fois en termes de services, qui est la plus intéressante ?

Donc, voilà un ensemble de points qui sont à la fois des questions et à la fois des remarques, mais qui me semblent fondamentaux puisque, j'y reviens, le bilan socio-économique est finalement pas très porteur.

**Paola OROZCO-SOUËL, membre de la CPDP**

Merci beaucoup. Justement, donc comme vous avez bien dit, des questions et des avis, donc je vous laisse répondre.

**Arnaud GODART, chef de mission LNOBPL - RFF**

Merci pour votre intervention, parce qu'on est tout à fait dans l'esprit du débat. Vous le disiez en préambule, ce n'est pas effectivement avec ou sans LNOBPL comme quelque chose de figé, c'est avec une évolution. Et c'est bien dans cet esprit que nous nous situons aujourd'hui.

Nous sommes partis, si je puis m'exprimer ainsi, avec une mise de départ : 3 scénarios. Et notre réflexion, que nous soumettons dans le cadre du débat public est de réfléchir à des aménagements qui pourraient être légèrement différents. Des mix de scénarios. Voilà. C'est vrai que nous sommes partis – cela, je pense qu'il faut le rappeler – sur les 5 objectifs, comme un tout, d'aménagement du territoire, comme un outil d'aménagement du territoire qui répond à certaines autres interventions précédentes, pour bénéficier sur différents paramètres et horizons de déplacements, à l'ensemble du territoire.

Donc, c'est bien comme un tout que nous présentons ici le projet, mais avec 3 scénarios qui peuvent être, évidemment, améliorés. Et vous en avez émis quelques suggestions – alors, tirées par l'outil socio-économique, mais je pense qu'il est important de dire que la socio-économie, l'analyse socio-économique est un outil. Un éclairage. Comme tout outil, il faut aussi savoir l'interpréter, et à ce jour, quand on voit 3 scénarios, et encore une fois, il peut y avoir d'autres scénarios, des combinatoires. Nous avons effectivement un scénario, une variante qui s'annonce, en termes de rentabilité, peut-être plus positive que d'autres. Est-ce qu'il s'agira du scénario qui effectivement sortira du débat public ? Voilà, c'est tout l'intérêt que d'éclairer cela pour aider à la réflexion sur quel scénario nous pourrions envisager ensemble pour concevoir les scénarios. Sachant que ce n'est qu'un outil, mais ce n'est aussi que partiel, parce qu'il y a d'autres considérations à prendre en compte, comme l'environnement, comme le service offert. Et quelque part, nous avons ici une analyse multicritères que nous devrions avoir ensemble pour évaluer des avantages, des inconvénients, et composer ensemble le scénario le plus approprié.

C'est l'objet du débat public.

**Olivier GUÉRIN, président de la CPDP**

Je rappelle que, comme vous le savez certainement, il y a eu des expertises complémentaires, à la fois sur l'analyse socio-économique que vous venez de développer, et aussi sur la liaison Rennes-Nantes, avec une variante sans desserte de Notre-Dame-des-Landes. Ces expertises, qui ont été décidées par la Commission Nationale du Débat Public, sont en cours. Donc, leurs résultats ne sont pas encore connus. Ils seront discutés lors des réunions publiques, à Nantes le 27 novembre en ce qui concerne la liaison Nantes-Rennes, et à Rennes le 2 décembre en ce qui concerne le bilan socio-économique, dont l'expertise sera présentée.

Je rappelle aussi, vous le savez, que le débat a lieu sur le site Internet, et que bien sûr, les résultats de ces expertises seront diffusés sur le site et pourront donner lieu à un débat sur le site.

**Paola OROZCO-SOUËL, membre de la CPDP**

Merci. Je vais finir le tour de table avec les personnes qui attendent pour prendre la parole, et ensuite – ne vous inquiétez pas, on aura vraiment le temps d'en discuter. Il y a encore trois personnes qui attendent.

Je suis désolée, parce que sans micro, on ne va pas pouvoir vous entendre.

Je vous propose qu'on donne la parole aux trois personnes qui attendent, et ensuite on revient sur vous pour que vous puissiez préciser votre question.

Allez-y, Monsieur.

**Marc BOIVIN, Particulier**

Bonsoir, Marc BOIVIN. J'aurais quelques questions rapides, et puis quelques remarques à faire.

Vous avez parlé, au début du débat, d'objectifs. Mais qui a fixé ces objectifs ? Peut-on le savoir ?

Vous avez aussi parlé de « trains du quotidien ». Que faites-vous de la ligne Saint-Brieuc-Auray-Vannes-Lorient, et que faites-vous de la ligne Brest-Quimper, qui sont beaucoup plus utiles que de gagner 10 minutes ?

Vous avez, d'autre part – mais là, vous venez juste de rattraper la chose, j'allais poser la question – vous avez, on n'a pas du tout vu, là, l'alternative par Châteaubriant pour Rennes-Nantes, en omettant Notre-Dame-des-Landes qui, vraisemblablement, ne se fera pas. Donc, ce n'est pas la peine d'étudier un trajet s'il n'y a pas d'aéroport, cela ne sert à rien.

D'autre part, les terres agricoles : bon, la question a été posée, vous avez répondu, vous parlez de 2500 hectares, on verra au final quand vous aurez affiné les scénarios.

Et, d'autre part, concernant ce que vous appelez les « shunts », c'est-à-dire le dédoublement de lignes, vous n'avez pas mentionné le fait tout bête que cela va multiplier par 2 les frais d'entretien.

Et enfin, un dernier point : vous avez parlé de « réseau saturé », de « sillon maximum », mais vous n'avez jamais évoqué, puisque vous parlez d'un total de 18 millions de voyageurs – cela, on ne sait pas d'où sort ce chiffre – dont 2 millions dus à ces nouvelles infrastructures, mais vous n'avez jamais parlé, par exemple, de TGV à deux niveaux, qui ont une capacité de 50 % supérieure à un TGV standard.

**Paola OROZCO-SOUËL, membre de la CPDP**

Merci beaucoup. Donc, je vous laisse répondre à ces nombreuses questions.

**Arnaud GODART, chef de mission LNOBPL - RFF**

Alors, tout d'abord, concernant les objectifs, nous avons précisé dans le slide qui apparaît ici même, donc le comité de pilotage du projet Liaison Nouvelles Ouest-Bretagne-Pays-de-la-Loire, avec les partenaires que je peux rappeler si je n'ai pas été entendu tout à l'heure : il s'agit de l'État, des régions Bretagne et Pays de la Loire, des 4 départements bretons, des 3 métropoles Brest, Nantes, Rennes, et bien sûr Réseau Ferré de France. Voilà les partenaires qui ont défini les objectifs du projet.

Concernant les lignes de Saint-Brieuc-Auray-Vannes-Lorient et Brest-Quimper également : effectivement, ces lignes ne font pas directement partie du projet LNOBPL que nous présentons ici. Ceci étant, nous travaillons sur ces lignes au travers d'autres actions menées avec le Conseil Régional – je regarde bien sûr monsieur LAHELLEC – dans d'autres projets qui font l'objet aujourd'hui de préparations du contrat de projet de Plan État-Région à venir, mais qui font d'ores et déjà l'objet d'études dans le cadre du contrat de projets en cours.

**Benoît FORMSTECHE, RFF**

Pour terminer de répondre sur les deux autres points de votre question : alors, l'alternative, en tout cas via Châteaubriant, je pense que c'est du ressort de l'expertise, la Commission en a parlé. En tout cas, les résultats seront présentés aux réunions du 27 novembre et du 2 décembre.

Moi, je voulais revenir sur le, quand vous mentionnez donc les shunts ou le doublé de lignes qui fait qu'on multiplie par 2 les frais d'entretien. Alors, vous avez tout à fait raison, et donc, ce point est intégré, naturellement, dans les bilans socio-économiques. Enfin, voilà, le bilan socio-économique tel que l'a présenté tout à l'heure le monsieur de Côtes-d'Armor-Environnement, voilà, c'est une somme d'avantages et d'inconvénients. Et donc, forcément, si on accroît le linéaire du réseau, on accroît également les coûts. Donc, tout cela, c'est intégré dans les bilans socio-économiques. Donc, ce n'est pas évacué du tout à ce stade.

Et après, pour répondre à la saturation : donc, vous évoquiez la réponse matériel roulant, donc sans rentrer dans le détail, ce qu'on peut vous dire, c'est qu'on a pris des hypothèses de matériel roulant dans les études de trafic,



raisonnables. Donc, aussi bien pour le TER, que pour le TGV, partagé avec les AOT régionales, donc Bretagne-Pays-de-la-Loire pour le TER, et discuté aussi avec les collègues de la SNCF. Donc, à l'horizon 2030, concrètement, sur le TGV, on est parti dans l'hypothèse où toutes les rames atlantiques, donc les fameuses rames en cours qui opèrent sur notre réseau, qui sont à simple niveau, mais de 10 caisses, seront intégralement remplacées par ce qu'on appelle les « TGV Duplex », les fameux TGV à doubles niveaux comme vous parlez. Et donc, enfin, c'est vraiment intégré dans nos études. Donc, je ne sais pas si Jean-Philippe DUPONT, directeur adjoint, veut compléter, mais – et après pour le TER, évidemment, on s'est mis dans des hypothèses raisonnables de matériel roulant capacitaire : comme l'évoquait monsieur LAHELLEC, de Régionalis ou de Régio 2N, parce que ces deux types de matériels sont commandés par nos deux régions.

Donc, voilà, les études de trafic intègrent tout cela, et ce qu'il faut bien voir, c'est que la demande, et les 18 millions de voyageurs que vous évoquiez, repose sur ces hypothèses-là, et sur des hypothèses de croissance aussi, très forte, des deux régions, telles qu'elles ont été observées et telles qu'elles sont prévues aussi dans le cadre des statistiques produites par l'INSEE. On évoquait tout à l'heure +20 % d'habitants sur Bretagne et Pays de la Loire – concrètement, par rapport à 2008, c'est 1,4 million d'habitants en plus. Et c'est le scénario dit « central » des prévisions de l'INSEE, qui n'est pas le scénario ambitieux, c'est le scénario moyen.

#### **Olivier GUÉRIN, président de la CPDP**

Peut-être pouvez-vous apporter des précisions sur des 18 millions de voyageurs : comment ils sont calculés ? Vous avez une fiche, une image. Et puis les évolutions, le gain qui paraît possible selon les différents scénarios ? Et parler peut-être aussi du report modal : est-ce que ce sont des nouveaux voyageurs ? Est-ce que ce sont des voyageurs qui empruntent d'autres modes de transport ?

#### **Benoît FORMSTECHE, RFF**

Alors, une petite illustration, avec 4 barres : donc, la barre de gauche vous présente ce qu'on appelle la situation sans le projet, ou la référence. Donc, on est à l'horizon 2030. Ce qu'on voit, c'est qu'en fait, le réseau, enfin, le projet va intéresser les usagers du TGV, les usagers du TER sur les relations intervillees, donc ce qu'on appelle les TER Rennes-Brest, Rennes-Quimper, par exemple. Donc, on voit – cela, c'est ce qui figure en vert et en bleu ciel – concrètement, donc, en vert c'est l'axe Rennes-Brest, donc en sortie de Rennes, à l'horizon 2030, c'est ce que nous disent nos prévisions de trafic, sans le projet on a déjà 6,8 millions de voyageurs qui emprunteront le TGV et les TER sur l'axe. 6,8 millions de voyageurs par an. On retrouve sensiblement le même volume sur l'axe Rennes-Quimper. Et après, les deux derniers axes sont Nantes-Rennes, 1,1, et Nantes-Quimper, 1,0.

Et donc après, les trois autres barres correspondent aux scénarios mauve, bleu et vert : on voit que le gain est assez homogène suivant les scénarios, et donc on arrive bien à un total d'environ 18 millions de voyageurs, avec – donc, si on peut expliciter en détail les gains, dans ce tableau-là : donc, on retrouve les gains, donc les 2 millions de voyageurs ventilés par nature, sur les scénarios mauve, bleu, vert, donc on voit que c'est 1 million à 1,3 million de voyageurs qui sont reportés de la voiture. Donc, des gens qui utilisaient la voiture et qui choisissent après de prendre le train du fait de l'amélioration de la performance – les gains de temps, les gains de capacité : gain de temps sur Rennes-Brest, Rennes-Quimper, gain de temps et de capacité sur Nantes-Rennes puisqu'un des apports importants du projet c'est d'aussi permettre davantage de fréquence sur Nantes-Rennes. C'est un exemple. Et après, on a des reportés de l'avion – alors, qui sont assez, de manière assez faible puisque cela correspond aux relations où on est en concurrence avec l'avion, donc c'est sur Paris-Brest, Paris-Quimper essentiellement. Et donc, après, des reportés des transports en commun, donc les autres modes de transport.

Alors, concrètement, qu'est-ce qu'il y a derrière cela ? C'est le système de transports en commun qui est prévu à la mise en service de l'aéroport du Grand Ouest, pour y accéder. Donc en fait, ce sont des gens qui se rabattent par exemple de navettes autocars qui seraient prévus et qui seraient donc abandonnés après au profit du transport ferroviaire.

Et après, dernière ligne, c'est ce qu'on appelle les « induits ». Donc les induits, ce sont des choses qu'on retrouve classiquement dans toutes les études de trafic : c'est, quand on améliore le service voyageur, les induits sont des gens qui ne se déplaçaient pas et qui se déplacent du fait de l'amélioration du service.

**Paola OROZCO-SOUËL, membre de la CPDP**

Merci, un complément de monsieur LEPRINCE, ici devant. Vous souhaitez...

**Stéphane LEPRINCE, Directeur régional - RFF**

Oui, pour les sujets un peu capacitaires, vous avez indiqué ce qu'on pouvait faire, et c'est vrai qu'avec le nouveau matériel TER, il va être déjà plus capacitair, on sait faire des TGV à deux niveaux. Mais c'est aussi en cela que le projet est un projet du quotidien : aujourd'hui, le projet en termes de capacité entre Nantes et Rennes va permettre de faire une fréquence plus importante. Est-ce que pour les transports du quotidien, on peut se satisfaire d'une desserte à l'heure ? En périurbain, on peut passer de desserte à la demi-heure, au quart d'heure.

Donc, c'est en cela que ce projet est un projet du quotidien, parce qu'il permet non pas juste en capacité intrinsèque de volume transporté, mais d'augmenter les fréquences. Et cette augmentation de fréquence, elle est très utile pour les déplacements du quotidien. On essaie d'aller au bout du système avec du matériel, avec des systèmes de signalisation – il y a un moment où il y a des paliers. Et ces paliers, pour les transports du quotidien, ils existent aussi. Et l'infrastructure telle qu'elle est ou qu'elle sera et qu'elle pourra évoluer, si on veut augmenter la fréquence, le nombre de trains par heure, pour le périurbain par exemple sur Rennes ou entre Nantes et Rennes, il faut qu'on fasse des évolutions de notre infrastructure.

**Paola OROZCO-SOUËL, membre de la CPDP**

Merci. Vous souhaitez apporter des précisions ou je donne la parole à la salle ? Allez-y.

**Arnaud GODART, chef de mission LNOBPL - RFF**

Oui, toujours en réponse, je m'aperçois un peu tardivement avoir oublié un partenaire, et j'en suis désolé : c'est le département de Loire-Atlantique. Voilà.

**Paola OROZCO-SOUËL, membre de la CPDP**

Merci, c'était important effectivement.

Monsieur souhaitait donc parler, et ensuite on a deux questions ici aussi, devant, après. Merci.

**Louis BOUAN, Association Ferroviaire Bretagne Nord**

Je m'appelle Louis BOUAN, et je suis administrateur de l'Association Ferroviaire Bretagne Nord, qui a son siège à Dinan. Et donc, nous venons jusqu'à la petite métropole de Saint-Brieuc pour discuter.

Nous sommes effectivement favorables à ce projet qui est bien présenté – bon, après, cela, il faut l'étudier bien en détail, mais on suit tout à fait monsieur SALLIER-DUPIN quand il dit que si on veut avoir du développement économique, en dehors des améliorations du quotidien qui sont aussi visées, et bien c'est un projet qui est porteur d'avenir. On le saisit d'autant mieux que nous, Dinan, on est dans une zone un peu blanche. En dehors de Monsieur tout à l'heure qui a cité le nom, on a parlé de beaucoup de villes intéressantes en disant qu'on est dans des villes moyennes, mais Dinan a été largement oubliée. Et, quand on regarde la carte de votre brochure, page 13, et bien il n'y a plus de liaison entre Saint-Brieuc et Dole, elle n'a pas été reportée. Alors, je sais bien que ce sont les principales relations, mais, je sais qu'on est une petite ligne un petit peu, pas une grande ligne, mais un arbre qui pousse, il faut aussi des feuilles, et si on supprime les feuilles, un jour, cela gêne un petit peu l'arbre. Et vous avez quand même mis la ligne de Châteaubriant qui, à ma connaissance, a des performances techniques qui sont à peu près du même ordre. Or, et monsieur LAHELLEC tout à l'heure a dit qu'il y avait des tas de projets – Plouaret-Lannion – en cours, mais il a oublié de dire qu'il a bien fait avancer le projet Dinan-Dole, qu'il n'a pas cité, mais qui existe tout de même, et sur lequel il y a un tronçon qui a été fait, et sur lequel il nous promet le deuxième tronçon pour 2018, avec 2 directs allers et retours Dinan-Rennes, ce qui est tout à fait important, et qui mérite d'être cité, puisque c'est quand même un progrès pour nous tout à fait significatif.

Mais il faudrait aller autre part, parce que cela nous intéresse aussi d'améliorer des liaisons avec Lamballe – surtout quand Lamballe sera raccordée rapidement, pour nous aller aussi dans les lignes rapides. Et puis, aller à Saint-Malo, parce qu'effectivement les cadences ne sont pas suffisantes et il faut un croisement à Miniac pour qu'on ait aussi des

## LNOBPL – Liaisons ferroviaires Bretagne-Loire

directs avec Saint-Malo. Donc, de manière à ce que la Bretagne Nord soit irriguée, y compris qu'elle ne s'arrête pas à Lamballe, que la communication aille un petit peu plus loin.

Donc, je sais que c'est mineur par rapport – mais, ce sont les feuilles par rapport à l'arbre.

**Paola OROZCO-SOUËL, membre de la CPDP**

Merci. Donc, comment vous faites pour connecter tout le monde ?

**Arnaud GODART, chef de mission LNOBPL - RFF**

D'abord, effectivement, en page 13 du document, il s'agit tout simplement d'une limite de formalisation, vous nous en excuserez – il y en a d'autres, entre parenthèses, où effectivement l'excès de simplification ne laisse pas les feuilles, comme vous le dites, s'exprimer.

Voilà, j'en suis effectivement conscient, et vous nous en excuserez, c'est un... C'est une erreur. Un excès de simplification.

Sur le projet, sur le fond, peut-être que Sophie DANET, tu peux apporter des éléments de réponse pour RFF ?

**Sophie DANET, Responsable antenne Rennes - RFF**

Bonjour, Monsieur. Sophie DANET, responsable de l'antenne de Rennes de Réseau Ferré de France.

Du coup, je suis les études en cours sur l'axe que vous avez mentionné. Donc, nous sommes prêts à lancer ce qu'on appelle les études d'avant-projet. Et nous nous sommes certainement rencontrés à ce sujet. Donc, nous, tout est prêt pour tenir les délais. Nous sommes encore dans les délais de 2018, comme prévu.

**Arnaud GODART, chef de mission LNOBPL - RFF**

Juste en complément, par rapport au premier sujet, sur le graphique, Monsieur : voilà, on vous présente un schéma non simplifié qui répond à vos remarques.

**Benoît FORMSTECHE, RFF**

Alors, cela, c'est typiquement pour faire référence au dossier G1, qui figure donc sur le site du débat public, qui est relatif au service ferroviaire. Donc cela, typiquement, c'est un schéma de ce qu'on peut tracer comme nombre de trains sur une heure, seulement une heure, sur tout le réseau ouest. Donc, vous voyez qu'on a essayé de simplifier, donc forcément, quand on simplifie, on perd de l'information. Et donc, c'était pour un peu vous rassurer, donc tout en haut on voit bien des connexions Saint-Brieuc-Dinan, Dinan vers Dole, voilà. Donc, je vous invite à aller voir dans le dossier « service ferroviaire ».

Donc cela, c'est, avec le projet LNOBPL, un service potentiel que pourrait permettre l'infrastructure. Cela ne représente pas le schéma de desserte qui sera réellement opéré, mais c'est ce que permet l'infra.

**Paola OROZCO-SOUËL, membre de la CPDP**

Merci. Merci pour ce schéma.

Alors, il y avait deux questions devant, ensuite je vous donne la parole, Madame. Madame DIOURON, vous souhaitez encore intervenir ou pas ? D'accord, très bien.

Monsieur, s'il vous plait, ensuite Madame, et ensuite on repart pour un tour.

**Jean-Pascal SALOMON, Particulier**

Oui, c'est encore moi. Je ne sais pas s'il y a eu une enquête pour le TGV qui va arriver en 2017 pour faire Saint-Brieuc-Paris ? Et là, on est obligé de réserver notre billet à l'avance, au moins 3 mois à l'avance, pour ne pas que cela coûte trop cher – si vous partez dans 15 jours, ce n'est pas possible, cela coûte trop cher le voyage. Il vaut mieux prendre la voiture. Le monsieur avait parlé tout à l'heure, pour aller à Dinan, c'est pareil, c'est des petites lignes, la voie n'est pas électrifiée. Et si on veut accueillir plus de voyageurs, il faut améliorer les quais des gares. Ce n'est pas accueillant.

## LNOBPL – Liaisons ferroviaires Bretagne-Loire

**Paola OROZCO-SOUËL, membre de la CPDP**

Très bien. Merci pour cette intervention, et notamment cette remarque. Est-ce que vous souhaitez, là-dessus apporter... l'amélioration des gares, peut-être ?

**Arnaud GODART, chef de mission LNOBPL - RFF**

En termes d'accessibilité au sens large, et – parce que j'ai cru comprendre qu'il y avait peut-être un sujet de tarification, n'est-ce pas ?

**Jean-Pascal SALOMON, Particulier**

À Saint-Brieuc, il n'y a que 3 quais, dont une voie qui ne sert à rien. Avec les nouveaux TGV, si on veut avoir les nouveaux TGV, il faut avoir d'autres quais, mieux, et avec marqué quel wagon arrive.

**Paola OROZCO-SOUËL, membre de la CPDP**

C'est un problème d'accès pour les trains et pour les passagers, finalement.

**Arnaud GODART, chef de mission LNOBPL - RFF**

Oui, alors sur l'aspect accessibilité, dans le cadre du pôle d'échange multimodal, des pôles d'échanges multimodaux, mais celui de Saint-Brieuc par exemple, effectivement l'aspect accessibilité aux trains, sur les quais, est un sujet pris en charge, et pris en charge notamment sur le périmètre de Réseau de Ferré de France. Donc, le projet en cours, mais peut-être que des partenaires souhaiteront apporter plus de précisions, est un sujet qui est effectivement étudié.

**Olivier GUÉRIN, président de la CPDP**

Pardon, vous pouvez être un peu plus précis ? Parce que l'accessibilité, c'est un terme qui – est-ce que ce sont des escaliers mécaniques ? Est-ce que ce sont des ascenseurs pour passer d'un quai à l'autre ? Quels sont les problèmes d'accessibilité ? C'est un problème qui est parfois cité par les personnes handicapées, il y a des règles dont on ne connaît pas exactement les échéances – qu'est-ce qui est fait éventuellement par vous, éventuellement par d'autres partenaires qui sont chargés de l'organisation des gares ?

**Arnaud GODART, chef de mission LNOBPL - RFF**

Rappelons que les sujets d'accessibilité concernent effectivement un programme national pour Réseau Ferré de France, de bout en bout. Donc, effectivement, nous sommes, en ce qui nous concerne, Réseau Ferré de France, en charge de l'accessibilité aux quais, et puis il y a évidemment des problématiques bout en bout, du parvis, dans la gare, etc., qui intègrent aussi la SNCF, la collectivité. Voilà.

Nous avons plusieurs solutions pour l'accès aux quais, typiquement, avec des choix parfois d'ascenseurs, parfois de rampes, et qui, selon les problématiques d'aménagement, au cas par cas, sont proposées. Dans le cas spécifique de Saint-Brieuc, je ne sais pas vous répondre spécifiquement au niveau d'études où nous sommes, mais je ne sais pas si les partenaires veulent apporter cet éclairage sur le PEM spécifique de Saint-Brieuc.

**Marie-Claire DIOURON, 1ère adjointe au maire de Saint-Brieuc**

Oui, juste par rapport à la gare de Saint-Brieuc, par rapport au PEM gare, il est prévu donc une passerelle pour permettre l'accès entre la gare nord – enfin, le nord de la gare et le sud de la gare. Aux extrémités de la gare, il y aura des ascenseurs qui permettront d'accéder à la passerelle, parce que c'est très important que cette passerelle, qui crée un lien réel entre le nord et le sud de la gare, puisse se faire. Donc, il y aura des ascenseurs aux deux extrémités, et il y aura des ascenseurs également qui descendront sur chaque quai. Donc, il y a une accessibilité à tous les niveaux, au niveau de la gare de Saint-Brieuc, pour accéder aux quais. Voilà.

**Paola OROZCO-SOUËL, membre de la CPDP**

Merci pour cette précision. Dernière remarque ici.

**Benoît FORMSTECHEUR, RFF**

Oui, juste pour compléter sur votre interrogation sur le dimensionnement du nombre de quais : moi, je suis sous l'angle technique et capacitaire. On peut vous assurer qu'avec 3 quais et les voies à quai, c'est amplement nécessaire pour opérer le service ferroviaire prévu en 2017 et à l'horizon du projet avec les renforts indiqués. Et les voies supplémentaires qui figurent au sud et qu'on voit sur l'illustration, sont des restes d'anciens faisceaux de la SERNAM, si je ne m'abuse, et qui peuvent encore nous servir régulièrement pour entreposer notamment les matériels pour les rénovations de lignes, l'entretien. À ce stade, il n'y a pas de besoin complémentaire de quais pour la gare de Saint-Brieuc, qui est, par exemple, si on compare avec une gare comparable comme Vannes, est mieux équipée d'ailleurs – à Vannes, je pense qu'il n'y a que deux quais et 4 voies à quai. Voilà.

**Paola OROZCO-SOUËL, membre de la CPDP**

Merci. Madame.

**Martine FRAPPIN, Adjointe mairie de Montauban-de-Bretagne**

Bonsoir. Martine FRAPPIN, adjointe mairie de Montauban-de-Bretagne. Donc, Montauban : 2 gares, dont La Brohinière, une gare de fret. Si les nouvelles liaisons vertes et bleues sont adoptées, quelles seront les améliorations apportées sur le réseau existant ? Je crois que vous avez répondu en partie à cette question.

Et la gare de La Brohinière, il était prévu une plateforme de ferroutage. Des entreprises sont en train de s'installer. Alors, est-ce qu'avec ces nouveaux réseaux, mettons, verts et bleus, est-ce que notre gare sera aussi attractive ? Et comment vont faire les entreprises avec des trafics assez importants ? Est-ce qu'on risque de voir des poids lourds sur la route ? Voilà.

Et il n'y a pas que notre gare, il y en a bien d'autres : on n'a pas parlé de Montfort, enfin de toutes ces gares qui sont évitées dans ces projets-là.

**Paola OROZCO-SOUËL, membre de la CPDP**

Merci. Donc, les conséquences du projet ?

**Benoît FORMSTECHEUR, RFF**

Bien, alors, bon, je n'ai pas d'illustration là, qui est revenue, mais je vais peut-être essayer de mettre cette diapositive-là. Bon, c'est peut-être un peu vu de loin – ce qu'il faut bien voir, alors peut-être que je n'ai pas été suffisamment explicite, c'est que l'aménagement de lignes nouvelles dans le cadre du scénario bleu et du scénario vert impliquent de fait le maintien de la ligne existante entre Rennes et Lamballe, et concrètement, constitue une opportunité, à notre sens, pour le développement du transport périurbain, donc pour Montfort, Montauban, notamment, avec des renforts potentiels. Stéphane LEPRINCE l'évoquait tout à l'heure. Avec les aménagements, c'est potentiellement un doublement de fréquences, une demi-heure passée à un quart d'heure en heures de pointe, à long terme bien entendu. Et je pense que pour le fret, on retrouve exactement la même opportunité, et en fait le projet n'interfère en rien sur les fonctionnalités fret de la zone de La Brohinière. Voilà. Il y aura toujours le raccordement sur la ligne classique, et je pense même que cela peut constituer plutôt une opportunité, en déchargeant les TGV, les trains rapides, sur un itinéraire alternatif. C'est un peu comparable à une rocade, pour faire un peu simple, faire une analogie avec le mode routier. Voilà, la desserte fine est toujours possible.

Je vais peut-être aussi passer la parole à ma collègue Sophie DANET, qui vous répondra aussi sur le fret.

**Sophie DANET, Responsable antenne Rennes - RFF**

Oui, donc pour ce qui est des études sur la plateforme fret de Montauban-Bretagne, donc on en est au stade des études de faisabilité, que nous devrions rendre prochainement, et ce projet serait connecté directement à la ligne actuelle, entrée et sortie, donc permettant une optimisation des dessertes fret.



**Paola OROZCO-SOUËL, membre de la CPDP**

Merci beaucoup.

Je vous propose de faire un tour, et notamment pour ceux qui ne se sont pas encore exprimés et qui souhaitent le faire, de lever la main. Et s'il n'y a pas de nouveaux, on donnera la parole à ceux qui l'ont déjà fait.

Est-ce qu'il y a des nouvelles personnes qui souhaiteraient parler, donner un avis, poser une question ?

Allez-y, Monsieur.

**Gérard CHENE, Côtes-d'Armor Nature Environnement**

Donc, une petite précision par rapport à ce que disait monsieur GODART tout à l'heure : le bilan socio-économique intègre bien l'intégralité des questions qui se posent autour du projet, en termes d'impact, de service, de coûts, d'environnement, d'exploitation – c'est tout au moins son ambition.

À ce titre-là, c'est quand même, le bilan socio-économique est quand même un pivot majeur de l'évaluation d'un projet. Je déplore un petit peu que, hormis l'étude complémentaire qui va être demandée, il ne soit pas un des éléments présentés dans les réunions. Je pense que c'est un point majeur, et en particulier faire apparaître si c'est positif, si c'est négatif, peut-être expliquer un petit plus comment il est élaboré, mais c'est lui qui donne la vision complète du projet. Intégré, certes, il demande à être expliqué, il demande à ce qu'on précise ses limites, quelle marge d'erreur – j'espère qu'il y en a une, pour que le projet devienne positif.

Voilà.

Donc, j'avais un second point que je voulais...

**Paola OROZCO-SOUËL, membre de la CPDP**

Ce n'est pas grave, vous aurez la parole juste après, si vous voulez. Il n'y a pas de problème.

Allez-y, je vous laisse répondre.

**Arnaud GODART, chef de mission LNOBPL - RFF**

Oui, l'aspect socio-économique intègre effectivement une part de sujet environnement, une part de sujet services – Benoît va peut-être pouvoir le détailler.

Dans la présentation initiale, nous ne rentrons pas, effectivement, directement sur ce sujet relativement aride, pour effectivement l'exposer plus avant dans les documents. C'est dans les dossiers du maître d'ouvrage, et c'est effectivement, et on va le faire encore là, explicité dans le cadre des questions-réponses, voilà, pour une question de synthèse, encore une fois.

**Benoît FORMSTECHE, RFF**

Je profite de l'occasion, si vous pouvez remettre la diapo, pour vous présenter – alors, je vais essayer d'être rapide et clair – le principe du calcul socio-économique, parce que c'est peut-être intéressant quand même de le préciser. Alors, cela, c'est un schéma très théorique. Donc, c'est pour présenter la mécanique du bilan socio-économique. Donc, en vert figurent tous les avantages du projet, donc vous voyez qu'à une année définie, au milieu, là, on commence à avoir des avantages, en vert là : donc, c'est à la mise en service du projet. Et en rouge, c'est donc les coûts, donc c'est, avant la mise en service, les coûts d'investissement, les travaux, qui sont assez élevés, et après, les coûts liés au projet, d'exploitation, de maintenance, pour le transporteur, pour RFF, et éventuellement pour les autres intervenants.

C'est une méthodologie qui est extrêmement normée, qui est définie par des circulaires ministérielles. RFF en tant qu'établissement public de l'État se doit de les appliquer. Donc, ce qu'il faut voir, c'est que tous les projets sont évalués sur une période d'analyse de 50 ans. On peut noter quand même qu'effectivement les résultats socio-économiques sont, on va dire tangents, ou négatifs, franchement, sur certains scénarios. On peut aussi constater que là, aujourd'hui, on parle de l'évolution d'un réseau ferroviaire qui a 150 ans. On a fêté les 150 ans du réseau ferroviaire l'année dernière, je pense, à Saint-Brieuc. On est encore en train de l'améliorer. L'ambition d'un projet tel que LNOBPL, aussi structurant et

aussi important en termes d'investissement public, je pense que c'est au-delà de 50 ans. Enfin, en tout cas, je pense que c'est tout son intérêt.

Donc, de fait, je serais tenté de dire que le bilan socio-économique, par prudence, en réservant l'analyse sur 50 ans, voilà, est peut-être un peu réducteur sur des infrastructures extrêmement lourdes comme le ferroviaire. Voilà, pour faire juste, un peu préciser les choses. Donc, on peut dire qu'on pêche un peu par prudence.

Donc après, au niveau du projet, donc, le tableau tout à l'heure, on vous l'avait commenté, on vous l'avait présenté, je ne reviens pas dessus. C'est peut-être un peu le détail qui est intéressant là, par scénario. Donc, on retrouve le scénario mauve, bleu, et vert. On retrouve encore le principe des coûts et des avantages. Et donc, on voit que ce qui différencie les différents scénarios en termes d'avantages, c'est tout ce qui a des couleurs bleue et verte et mauve, on voit que le scénario mauve crée un petit peu moins d'avantages que les autres scénarios, mais qu'au final, ils ne sont pas si différenciés que cela en volumes. On se rend compte qu'entre le bleu et le vert, il n'y a pas un écart si important en termes de créations d'avantages.

Donc, ces avantages, comment ils sont calculés ? C'est essentiellement du gain de temps, c'est des effets environnementaux dus au report modal, et des gains aussi pour le système ferroviaire. Et donc, on voit que ce qui est assez prépondérant dans la rentabilité du projet, c'est le coût du projet qui, entre le scénario mauve, bleu et vert, on voit que les écarts sont assez significatifs. C'est toute la barre orange. Et donc, on voit que le scénario vert, qui est certes le plus performant et qui fait gagner le plus de temps, il fait gagner plus de temps à moins de monde, mécaniquement, puisque plus on s'éloigne, moins il y a de gens. Donc, finalement, c'est cela la balance du bilan socio-économique.

Alors, vous avez raison de préciser que c'est un outil intéressant, parce qu'il est intégré et permet de monétariser une somme de paramètres très divers, depuis l'effet de serre jusqu'au temps de parcours et l'investissement. Par contre, c'est un indicateur qui a aussi ses limites, ses lacunes : on ne prend pas en compte tout, non plus, on peut donc – voilà. Cela nous semble un indicateur important à présenter à la connaissance du public, par contre il y a d'autres – voilà, les enjeux environnementaux, les conséquences sont aussi un autre regard. On peut avoir une hiérarchie qui se dégage sur les bilans socio-économiques qui n'est pas la même sur l'insertion environnementale, et arriver à des conclusions rédhibitoires sur l'environnement, mais favorables sur les études socio-économiques.

Voilà, c'est, peut-être, voilà les limites. Je pense, pour conclure sur le bilan socio-économique : c'est un bon outil, mais qui a aussi ses limites puisque tout n'est pas non plus intégré.

#### **Paola OROZCO-SOUËL, membre de la CPDP**

Merci. On ne peut donc pas tout prendre en compte.

Je vous laisse compléter votre propos puisque vous venez de vous souvenir, et ensuite, je vous le dis, assez court, parce qu'il y a vraiment deux personnes qui attendent pour intervenir, donc juste pour compléter ce que vous vouliez dire tout à l'heure.

#### **Gérard CHENE, Côtes-d'Armor Nature Environnement**

Effectivement, j'avais une question pour monsieur GODART : j'ai cru comprendre dans sa réponse qu'un scénario – alors, basé sur du mixte, ou basé sur peut-être des évolutions – serait en gestation. Est-ce qu'il fera l'objet d'une présentation dans le contexte des études complémentaires ? Est-ce qu'il y a bien un scénario, déjà ? Et s'il n'est pas dans les présentations associées, il nous semble important qu'il soit connu, parce que d'abord ce serait un scénario de choix, puisque ce serait le meilleur, et plus tôt il sera connu, plus tôt on pourra avoir un regard critique de façon positive ou négative, je n'ai pas d'a priori sur le positif ou le négatif, mais plus tôt il sera connu, plus tôt on sera capable d'en discuter dans le contexte du débat.

#### **Arnaud GODART, chef de mission LNOBPL - RFF**

Je me suis mal fait comprendre. En fait, ce que je disais, c'est que c'est à l'issue du débat, et grâce à votre échange et grâce à vos contributions que nous pourrions, ensemble, éventuellement, trouver un scénario mixte.

Voilà ce que j'ai voulu dire.

**Paola OROZCO-SOUËL, membre de la CPDP**

C'est en fait avec vous que cela va se faire.

**Olivier GUÉRIN, président de la CPDP**

Je précise, pour avoir participé à et animé un autre débat sur une autre ligne, où effectivement, au cours du débat, un autre scénario est apparu. Il a été mis à la discussion, et présenté par Réseau Ferré de France. Nous ne sommes pas, à ma connaissance, et cela vient de vous être confirmé par monsieur GODART, nous ne sommes pas dans ce stade-là. C'est uniquement après, il n'y a pas, au moins au jour d'aujourd'hui, un autre scénario en gestation comme vous dites. Il pourra y avoir, en fonction des conclusions et des expressions de ce débat, Réseau Ferré de France pourra prendre un mix ou autre chose.

Mais nous n'en sommes pas du tout à ce stade-là.

**Paola OROZCO-SOUËL, membre de la CPDP**

Merci pour la précision.

Allez-y, Monsieur. Je vous invite à vous présenter d'abord.

**Alain LECLERC, Particulier**

Alain LECLERC, juste un habitant de Saint-Brieuc.

Je donne juste une impression que j'ai, parce que dans toutes les études SCNF on part de Paris. Donc, 3h10 de Paris, la presse, vous-mêmes, dites : « on se met proche de Paris ». Il faut savoir que si, en habitant Saint-Brieuc, ou si je veux aller à Londres, je suis à 2h. Parce que je vais prendre l'avion à Saint-Malo, Dinard, Pleurtuit. Et donc, je suis plus proche de Londres, donc de la Grande-Bretagne, que de la France, Paris. Ce n'est pas du, je ne suis pas breton de souche, donc, c'est juste un jeu de mots que je fais.

Voilà, donc j'ai l'impression, donc les territoires, ensuite il y a eu, les gens qui habitent la Bretagne, est-ce qu'ils quittent la Bretagne souvent, ou est-ce qu'ils se déplacent en Bretagne ? Quitter la Bretagne, personnellement je la quitte une fois par an. Mais est-ce qu'il y a beaucoup de gens qui quittent la Bretagne ?

Donc, quand vous parlez d'une augmentation de la fréquentation, etc., etc., est-ce que les gens vont quitter la Bretagne ? Quotidiennement, je parle, pour leur travail, même pour leurs loisirs, est-ce qu'il va y avoir cette masse de population ? J'ai du mal à imaginer aussi peut-être.

Mais voilà, c'est deux approches. Et donc, Paris, oui, cela existe, mais il y a aussi Londres, il y a aussi d'autres villes qui existent, Nantes, en partant de Nantes, qui peuvent aller dans toute l'Europe.

**Paola OROZCO-SOUËL, membre de la CPDP**

Merci beaucoup. Donc, à qui s'adresse ce projet ?

**Arnaud GODART, chef de mission LNOBPL - RFF**

Nous avons précisé, dès le début de la présentation, deux choses qui peuvent être illustrées de manière quantitative. Mais, déjà, sur les principes, on a précisé que le projet était effectivement à 4 échelles de déplacements : on a parlé des échelles vers Paris, vers l'Europe éventuellement, mais aussi, et Stéphane LEPRINCE a insisté, j'allais dire surtout au sein du territoire. Nous avons parlé davantage pour des transports du quotidien au sein du territoire. Aussi, le périurbain autour de Nantes et de Rennes.

Voilà, donc premier élément de réponse : le projet traite plusieurs types de déplacements, et certainement de manière exclusive. Il traite aussi et surtout peut-être des trains du quotidien au sein du territoire. Premier point.

Deuxième point : la caractéristique, c'est que nous ne sommes pas dans un système fermé, et effectivement, l'intermodalité et la possibilité d'utiliser d'autres modes de transports, et la connexion à l'aéroport du Grand Ouest en est l'illustration, c'est aussi favoriser des déplacements de mobilité au sens large, avec le fer et les autres modes.

Voilà, donc c'est la complémentarité entre les modes qui est importante, Stéphane LEPRINCE l'a exprimé aussi tout à l'heure en d'autres termes.

Nous pouvons aussi l'illustrer quantitativement, si vous le permettez ?

**Benoît FORMSTECHE, RFF**

Juste une illustration, si vous pouvez me mettre la diapositive sur qui voyage en Bretagne, on avait fait réaliser quelques enquêtes il y a déjà deux ans maintenant. C'est une illustration sur les usagers des trains en Bretagne, qu'on a enquêté donc, essentiellement les TGV au sein de la Bretagne et les TER intervilles.

Alors, ce qu'on peut voir, c'est que près des trois quarts, 71 % des usagers – là, c'est la grosse part du camembert – sont des usagers bretons. Mais, ce qui est intéressant de noter aussi, c'est qu'on a 14 % + 8 % – c'est ce qui est en orange-rose dans le coin en haut à gauche, ce sont des gens qui viennent d'Ile-de-France et des autres régions, Basse-Normandie et voilà.

Donc, en fait, on a quand même – donc cela, c'est concrètement, on a enquêté des gens en leur demandant quel était leur lieu de résidence. Donc, ce qu'on voit, c'est que si on prend l'exemple du TGV, et là, ce sera une autre illustration que je vais mettre, c'est, par exemple sur la colonne tout à gauche, le Bretagne-Paris, ou Paris-Bretagne, cela marche dans les deux sens, c'est que les usagers du TGV, c'est à la fois des Bretons qui vont à Paris pour des motifs professionnels ou loisirs, mais on a aussi – je pense que voilà, le week-end des Parisiens qui viennent aussi en Bretagne, ou pour motifs d'affaires aussi. Et donc, la structure des déplacements est un peu plus équilibrée que ce qu'on peut imaginer.

Ce qui peut être intéressant aussi de noter, c'est que 46 % des déplacements Bretagne-Paris, ce sont des motifs personnels. C'est-à-dire que – parce que souvent on oppose le TGV en disant que ce n'est que pour les professionnels ou les hommes d'affaires, bon, on se rend compte que quasiment la moitié des gens qui se déplacent dans le TGV, c'est pour des motifs personnels. Ce sont des loisirs, aller voir des amis, des vacances, voilà.

**Paola OROZCO-SOUËL, membre de la CPDP**

Merci. Intéressant, effectivement.

Monsieur, allez-y.

**André CORRE, ancien conducteur SNCF**

Oui, bonsoir. André CORRE, ancien conducteur à la SNCF. Dans différentes interventions, vous avez parlé du fret SNCF, mais il est quasi-inexistant en Bretagne. Il y a un train, privé d'ailleurs entre Morlaix et Rennes, et quelques dessertes dans les coopératives, mais il est quasi-inexistant.

**Olivier GUÉRIN, président de la CPDP**

Vous pouvez peut-être donner quelques indications sur le nombre de circulations par semaine ? Les origines, destinations ?

**Sophie DANET, Responsable antenne Rennes - RFF**

En effet, la part du ferroviaire en Bretagne n'est pas très élevée. Elle représente 2 % du trafic total en Bretagne, sachant que le routier est le principal pourvoyeur de fret en Bretagne, puisque nous sommes essentiellement sur des trafics intra-Bretagne. Ensuite, nous avons évidemment un transporteur qui part de Morlaix, mais également de Rennes, où nous avons remis en service deux plateformes de fret, celle de Morlaix et celle de Rennes. Ensuite, nous avons beaucoup de transports de céréales, sur Lamballe, sur Plestan, sur Auray, sur Pontivy. Donc, nous avons quand même 6 circulations jour de fret.

Mais nous travaillons pour que demain, il y en ait plus.

**Paola OROZCO-SOUËL, membre de la CPDP**

Vous souhaitez éventuellement compléter ou on peut passer... Il y a d'autres personnes qui souhaiteraient intervenir ?

Madame, allez-y, s'il vous plait.

**Madame CHAMBON, Particulier**

Madame CHAMBON, habitant Saint-Brieuc. Je vois beaucoup de chaises vides dans cette salle, et je me demande si certains, si les non-occupants de ces chaises vides n'ont pas tiré une conclusion personnelle à la question que je voudrais poser : quelle est la, qui va tirer les conclusions de ce débat public ? Et de quelle façon ?

Il n'y a pas l'air d'avoir de vote prévu – d'ailleurs, qui voterait ? Je ne sais pas. Bon, peut-être que c'est mieux que ces débats aient lieu plutôt que s'ils n'ont pas lieu, mais ce n'est pas la conclusion de ceux qui n'occupent pas les chaises. Ils ont plutôt conclu dans l'autre sens, apparemment.

Et la présentation de 5 objectifs, dont un éminemment contestable, laisse perplexe et fait craindre que ces 5 objectifs, dont un contestable, soient maintenus. Vous voyez peut-être quel est le cinquième objectif dont j'estime qu'il est contestable, et que l'auteur doit en être sans doute le « Saramirana du Val » [mot incompris à 2 :33 :56], paix à ses cendres, parce qu'il existe à l'heure actuelle un aéroport international à Nantes, je connais beaucoup de gens qui en usent pour des voyages internationaux. Par conséquent, je ne vois pas il y en aurait besoin d'un autre. Bon, donc, je pense que ce cinquième objectif mériterait d'être exclu du paysage et de l'étude. Et cela exclurait un certain nombre de milliards de frais, je pense. Cela réduirait sérieusement le coût de l'opération, ce qui serait déjà un intérêt.

**Paola OROZCO-SOUËL, membre de la CPDP**

Merci pour ce commentaire, je vais donner la parole au président de la Commission, qui va répondre sur cette question.

**Olivier GUÉRIN, président de la CPDP**

Merci, Madame.

Donc, comme cela a été dit tout à l'heure, en réalité, il n'y a pas de conclusion. Il y a un compte-rendu du débat, ce débat se déroule jusqu'au 3 janvier. La Commission Particulière du Débat Public fera le compte-rendu. Le compte-rendu, ce n'est pas un avis, ce n'est pas une enquête publique, nous ne sommes pas commissaires enquêteurs, donc nous ne donnons pas notre avis sur le projet. Nous rendrons compte de toutes les expressions émises, et vous en avez une forte là, d'autres se sont exprimés dans d'autres sens. La Commission Particulière rendra compte, et le président de la Commission Nationale tire le bilan du débat.

Après, c'est Réseau Ferré de France, qui vous a dit qu'il travaillait en relation avec des partenaires, avec des collectivités, avec l'État, et c'est Réseau Ferré de France qui prendra la décision sur la poursuite ou non du projet, et sur la poursuite aussi en fonction des objectifs qui auront été discutés. Ceux qui sont présentés actuellement par Réseau Ferré de France pourraient être modifiés compte tenu de la teneur du débat.

Donc, ce qu'il y a, c'est que nous sommes dans une phase, comme cela a été dit, avant toute décision définitive, et la décision définitive devrait tenir compte de ce qui a été dit au cours du débat. Mais vous l'avez vu, au cours du débat, les expressions sont diverses.

Je me permets, si vous le voulez bien, cela ne se fait pas d'habitude, mais vous parlez d'un certain nombre de chaises vides et c'est aussi une de nos préoccupations : nous souhaiterions parfois que les salles soient un peu plus remplies – alors, si je peux me permettre, mais c'est tout à fait anonyme si je puis dire, et en tout cas vous ne répondez pas si vous ne souhaitez pas répondre, mais je souhaiterais savoir comment vous avez eu connaissance du débat. Je me réjouis d'abord que le débat ait été animé. La salle n'est peut-être pas archi-remplie, mais le débat est, me semble-t-il, de bonne tenue et animé. Mais je souhaiterais savoir, d'abord, pour mieux assurer l'information, la diffusion du débat public lui-même, qui est la préoccupation de la Commission Particulière du Débat Public. Vous avez vu que nous ne sommes pas porteurs du projet, nous sommes neutres par rapport au projet, nous sommes indépendants de RFF, mais notre souci, c'est que le débat puisse se développer, et c'est pour cela notamment que nous organisons ces réunions publiques.



Alors, ma première question, si vous permettez – encore une fois, c'est un peu dans un autre sens, mais : comment avez-vous eu connaissance du débat ? Est-ce que c'est par la presse ? Est-ce que vous pouvez lever la main pour ceux qui l'ont appris par la presse ? Nous avons fait quelques publicités par la presse. 3 personnes. Pas plus ? 4, 5 – non, est-ce que, levez la main, si vous voulez bien ?

**Madame CHAMBON, Particulier**

Je n'ai pas de peine à vous répondre, j'ai reçu un avis par Internet de ce débat, et comme j'ai fait dans ma vie, je crois, plusieurs fois le tour de la Terre en train, cela m'intéresse.

**Olivier GUÉRIN, président de la CPDP**

Très bien. Donc, c'est par Internet que vous avez eu connaissance. La presse, cela ne paraît pas majoritaire dans la salle. Internet ? Beaucoup de mains ? Oui, merci.

Il y a eu la radio aussi. Non ? Personne par la radio ? Ou d'autres modes ? Je ne sais pas, il y a eu des spots au cinéma. Non, cela n'a pas...

Bon, et une autre question : est-ce que vous aviez déjà eu connaissance du projet avant ce débat, avant l'information de cette réunion ? Oui ? Oui, non ? Oui ?

**Paola OROZCO-SOUËL, membre de la CPDP**

Oui, pour certains. Monsieur souhaiterait éventuellement répondre.

**Olivier GUÉRIN, président de la CPDP**

Je me permets simplement d'indiquer – les réponses ne sont pas très précises, mais si vous voulez bien remplir, au moins partiellement, le papier qui vous a été donné sur l'évaluation du débat, et faire éventuellement les commentaires.

Cela nous permet, encore une fois, d'avoir une meilleure connaissance des moyens de toucher le public et de savoir ce que vous pensez de ce débat.

**Paola OROZCO-SOUËL, membre de la CPDP**

Merci. Je vous donne la parole parce que vous souhaitez éventuellement répondre par rapport à cette question.

**Intervenant non identifié**

Oui, donc, l'information est passée essentiellement, enfin, en ce qui me concerne en tout cas et un certain nombre de gens qui sont dans la salle, par le réseau militant.

La radio, je n'en ai jamais entendu parler. La télé, non plus, mais il faut dire que je regarde assez peu les informations régionales. Et, d'autre part, la presse, par exemple aujourd'hui, enfin, le journal que je lis en tout cas, n'a pas du tout annoncé la réunion de ce soir.

**Olivier GUÉRIN, président de la CPDP**

Il y a eu pourtant une publicité – c'est Ouest-France, ou Le Télégramme ? Ou un autre journal. Ouest-France. Il y a un placard dans Ouest-France, vous ne l'avez sans doute pas lu, mais il y a un quart de page. Vous montrez donc que notre quart de page n'est pas suffisant ou n'est pas vraiment lu.

**Paola OROZCO-SOUËL, membre de la CPDP**

Avant de vous redonner la parole, je vous rappelle également qu'aujourd'hui, le débat, il a lieu ici, dans une salle de réunion, pour faire une réunion publique d'information, mais le débat continue sur Internet.

Donc, pour tous ceux qui n'ont pas pu venir, qui n'ont pas pu être informés, vous pouvez, vous, entre vous, passer le mot, et leur dire que le débat continue sur Internet, sur la toile, pour qu'ils puissent poser leurs questions, exprimer leur

avis, leur réticence, leurs craintes, leurs suggestions, leurs propositions. Car, ce n'est pas parce qu'on n'a pas pu assister aujourd'hui à cette réunion qu'on rate le débat, qui est quand même encore, pendant 3 mois et demi, en cours. Merci.

Monsieur, alors, attendez parce qu'il y a Monsieur derrière qui n'est pas intervenu et donc, je vais lui donner la parole en priorité.

**Gérard MAUDUIT, habitant de Saint-Brieuc**

Ce n'était pas une intervention, c'était juste pour préciser : l'information est passée dans la presse aujourd'hui. Pour pas mal de gens, le jour même de la réunion, ce n'est pas forcément évident de prendre ses dispositions.

Par ailleurs, comme l'a dit le collègue, plusieurs d'entre nous l'avons su par un réseau militant, parce que certains sont à l'affût. Mais, moi personnellement, je l'ai su il y a deux, trois jours par un réseau militant. Donc, on peut ou pas prendre ses dispositions, ce n'est pas toujours évident.

Puisque j'ai la parole, juste un point sur le trafic : vous avez parlé de 18 millions de passagers à l'horizon 2030 – je n'ai pas vu ou entendu le nombre de passagers actuels. C'est juste une précision.

**Benoît FORMSTECHE, RFF**

Je n'ai pas d'illustration, je vais vous citer de mémoire : je pense qu'on est sur un volume, sur périmètre équivalent, de 13 à 14 millions de voyageurs. Mais alors, cela figure dans les rapports d'études trafic et socio-économique, pour la situation, en tout cas – alors, ce n'est pas vraiment la situation actuelle, nous, notre situation de base, parce qu'on dispose d'énormément de données, c'est l'année 2008. Donc, c'est un petit moins que ce qu'il se passe actuellement.

Voilà, mais je pense qu'on est sur ces volumes-là, à peu près.

**Paola OROZCO-SOUËL, membre de la CPDP**

Merci. Un dernier tour de table, et attendez, excusez-moi, j'avais encore une question ici, devant, en priorité parce que cela fait longtemps que Monsieur attend.

Et ensuite, c'est vous, si d'autres personnes ne souhaitent pas intervenir.

**Jean-Pascal SALOMON, particulier**

Question qui va paraître idiote : comment la SNCF ou Réseau Ferré de France calculent le trajet entre Saint-Brieuc et Paris ? Des fois, il faut trois mois à l'avance pour réserver un billet pour qu'il ne soit pas trop cher, on ne m'a pas répondu à ma question. Il vaut mieux des fois, la plupart du temps prendre sa voiture. Et si on veut partir en week-end dans 15 jours, ce n'est pas possible de réserver autant à l'avance son billet.

**Olivier GUÉRIN, président de la CPDP**

Monsieur le Directeur Régional de la SNCF, vous pouvez peut-être donner quelques informations sur le coût du trajet ?

**Jean-Philippe DUPONT, Directeur Régional SNCF**

Oui, bonjour. Jean-Philippe DUPONT, Directeur Régional à la SNCF. Et bien concernant les tarifs, on est, en tout cas en ce moment, dans une politique, sur toutes les gares de la Bretagne, une politique de petits prix : vous pouvez avoir des billets à 20 € pour aller à Paris. Alors, c'est vrai qu'il faut s'y prendre assez tôt, vous avez raison, et que quand les trains sont pleins, il n'y a plus de place disponible, il n'y a plus de billet à ce tarif disponible. Mais, ce que je crois, c'est qu'en tout cas, il y aura et – c'est difficile de dire ce qu'il va se passer à l'horizon du projet 2030, cela a été dit tout à l'heure, et puis aujourd'hui, il y a la SNCF, il y a les TGV SNCF, il y aura peut-être d'autres trains qui circuleront à cet horizon-là, avec des politiques tarifaires qui seront ce qu'elles sont. On l'a juste vu dans une des diapos qui ont été passées, on a vu qu'évidemment, le prix du billet pouvait aussi dépendre du péage qui sera payé à ce moment-là par la SNCF ou par d'autres entreprises ferroviaires.

Voilà ce que je peux dire, en tout cas sur la tarification, à cet horizon-là, c'est peu difficile aujourd'hui de prévoir les tarifs en 2030, mais ce que je peux vous dire, c'est qu'on fera tout en tout cas, nous, côté SNCF, pour que les tarifs soient attractifs et qu'on ait du monde dans les trains.

**Paola OROZCO-SOUËL, membre de la CPDP**

Merci. Vous souhaitez compléter ou je passe à nouveau la parole à la salle ?

Il nous reste, nous sommes en train d'arriver à la fin du débat. Je vous donnerai la parole si quelqu'un qui n'a pas pris la parole ne souhaite pas s'exprimer.

Non, pas de regrets ?

Allez-y, Monsieur.

**Gérard CHENE, Côtes-d'Armor Nature Environnement**

Voilà, j'aurais aimé poser une question sur la gouvernance du projet : j'avoue qu'elle me paraît assez confuse, dans la mesure où on a quelqu'un qui a le titre de maîtrise d'ouvrage – pour moi, une maîtrise d'ouvrage, dans tout projet, c'est quelqu'un qui définit les objectifs, c'est quelqu'un qui paie, en clair. Là, en l'occurrence, j'ai le sentiment que les objectifs sont fixés ailleurs, que le paiement, vous l'avez bien exprimé tout à l'heure, il est par les utilisateurs et par les contribuables, que par contre, le décideur de continuer le projet ou pas sera RFF.

J'aimerais que tout cela soit un petit peu éclairci, comprendre qui effectivement décide, qui fixe les objectifs, et puis la contribution financière de RFF, que j'ai cru comprendre dans les documents, inférieure à moins de 20 %, je crois, il me semble. Mais, c'est peut-être une erreur. Mais, je crois que c'est moins de 20 %, néanmoins.

**Paola OROZCO-SOUËL, membre de la CPDP**

Question de gouvernance. Monsieur LEPRINCE ?

**Stéphane LEPRINCE, Directeur régional - RFF**

Le réseau, on en est propriétaire, donc on est maître d'ouvrage. Mais, ce réseau est largement subventionné, et c'est un bien national, un monopole public, nous somme établissement public de l'État. La consistance du réseau, fermer une ligne, créer une ligne nouvelle, ce n'est pas de la décision de Réseau Ferré de France, c'est une décision de l'État, une fonction régalienne, qui perdure. Dans la gouvernance du ferroviaire, l'État a donné un certain nombre de missions à d'autres collectivités, en particulier les régions, et c'est à ce titre-là, dans leurs fonctions d'autorités organisatrices de transports, qu'elles sont associées.

Donc, la gouvernance du projet associe, ici, dans notre cas précis, l'État, les deux Conseils Régionaux qui sont autorités organisatrices de transports, qui sont partie prenante pour définir le service de transports, et puis aussi, dans une vision multimodale, les départements et les agglomérations.

Donc, ce projet a été construit, et les objectifs du projet, ces objectifs qui doivent être partagés et qui sont soumis au débat, ce n'est pas du ressort juste de Réseau Ferré de France ; on est là pour répondre à des besoins du territoire. Et ce n'est pas seulement nous et, on va dire des technocrates, par exemple, qui devons décider de cela. Et c'est en cela que les collectivités ont un rôle essentiel, et puis après, peut-être au-delà de ce travail qui a pu être fait pendant deux ans, ce moment d'échanges est là pour, au-delà des collectivités, des partenaires, recueillir votre avis sur ces objectifs. On a entendu, le Président de la Commission aussi a entendu des avis sur ces objectifs, et on est dans une phase pour recueillir ces éléments-là. À l'issue, et bien quand on dit que c'est RFF – alors, c'est une décision formelle de Réseau Ferré de France, mais c'est une décision qui passera par le Conseil d'Administration. Et le Conseil d'Administration de Réseau Ferré de France, c'est l'État.

Donc, on ne va pas décider seul dans les poursuites du projet. Il y aura un comité de pilotage qui se réunira à l'issue du débat, pour aussi tirer les conclusions de tout cela. Mais, au jour d'aujourd'hui, on est là pour recueillir, et le faire évoluer. Au-delà de cette phase de débat, on a l'habitude, à Réseau Ferré de France aussi, et on ne sait pas ce qu'on va faire aujourd'hui, mais de continuer la concertation : la concertation doit être continue. La grande étape – alors, on n'a pas vu le processus d'un projet, il y a une autre grande phase qui sera l'enquête d'utilité publique, mais entre les deux, il y a une concertation qui doit se poursuivre. Et donc, c'est juste une étape dans la vie d'un projet, et c'est peut-être aussi pour cela que les projets peuvent paraître un peu longs, mais il faut, dans cet exercice de maturation et d'échanges démocratiques, pouvoir le faire évoluer.

Donc, soyez rassurés, ce n'est pas juste RFF qui va décider de tout cela.

**Paola OROZCO-SOUËL, membre de la CPDP**

Merci beaucoup. Peut-être que vous souhaitiez éventuellement montrer... mais vous ne trouvez pas. D'accord.

Il ne nous reste que quelques minutes, pas beaucoup. Encore une fois, plus personne ne souhaite s'exprimer ?

Je vous rappelle donc, les dernières – on va conclure ce débat.

Je vous remercie non seulement de vous être déplacés, mais en plus, d'avoir enrichi à nouveau le débat public sur le projet. Le débat sur Internet, comme je vous le disais tout à l'heure, il a lieu, il continue à avoir lieu. Vous pouvez y aller toujours, s'il y a des questions, ou des avis, ou des idées que vous n'avez pas pu exprimer ce soir, vous pouvez toujours le faire jusqu'au 3 janvier. Et n'hésitez pas, encore une fois, à en parler autour de vous, car ce n'est pas parce qu'on n'est pas venu à cette réunion publique qu'on ne s'y intéresse pas ou qu'on ne peut pas s'exprimer là-dessus.

Jusqu'à aujourd'hui, nous avons 6528 visiteurs uniques sur le site. 27 avis et 13 commentaires ont été exprimés dans le forum de discussion, 65 questions et 19 réponses. Donc, nous veillons effectivement à ce que RFF réponde à toutes les questions, mais cela s'améliore par rapport à la dernière fois. On peut dire qu'on commence à avoir un petit rythme d'accélération. 5 points de vue ont été donc diffusés sur des cahiers d'acteurs et des contributions, et 162 abonnés sur Twitter, avec 847 personnes qui nous aiment sur Facebook, avec le débat.

Donc, encore une fois, n'hésitez pas, ni à en parler, ni à y aller, vous-mêmes. Je vous rappelle les prochaines réunions publiques : donc, nous avons eu le 14 octobre à Lorient, sur le service ferroviaire, donc une thématique ; le 15 octobre à Lamballe, avec la thématique agriculture et emprise foncière ; le 5 novembre à Morlaix sur le fret ferroviaire, également.

Vous trouverez ces réunions et les conclusions de ces réunions sur le site Internet, donc vraiment, n'hésitez pas à suivre le débat, à nouveau.

Je vous remercie pour votre attention et pour vous être déplacés.

Au revoir. Merci.

*(Clôture de la réunion à 22 h 00)*

***Conformément à la loi, les personnes ayant donné leur identité et/ou leurs coordonnées ont le droit de demander une rectification.***