

LNOBPL – Liaisons ferroviaires Bretagne-Loire**SYNTHÈSE DE LA RÉUNION PUBLIQUE**
Pontivy, le 12 novembre 2014, 19 h 00 à 22 h 00**En tribune****Commission particulière du débat public :**

Olivier GUERIN, *président*

Martine PATTOU, *membre*

Maîtrise d'ouvrage :

Stéphane LEPRINCE, *directeur régional Bretagne (RFF)*

Arnaud GODART, *chef de mission LNOBPL (RFF)*

Benoit FORMTESCHER, *chef de mission adjoint LNOBPL (RFF)*

Sophie DANET, *responsable de l'antenne de Rennes (RFF)*

Cédric LEVREL, *chargé des études techniques LNOBPL (RFF)*

Michel SERGE, *directeur de projet LGV (RFF)*

Marie CHIMOL, *en charge des analyses socio-économiques (RFF)*

(Début de la réunion à 19 h 00)

Olivier GUERIN, président de la CPDP, ouvre la réunion et donne la parole à Christine LE STRAT, maire de Pontivy, pour un mot d'accueil.

Christine LE STRAT, maire de Pontivy, rappelle brièvement que, dans un contexte de compétition internationale, Pontivy doit aujourd'hui être relié aux grands bassins de vie et aux principaux nœuds de communication. Après avoir rappelé que le passage d'une ligne ferroviaire au plus proche des communes de ce territoire favorisera de plus larges dynamiques et l'accueil des nouvelles populations, Christine LE STRAT souhaite un bon débat à l'ensemble des participants.

Présentation du débat public

Martine PATTOU, membre de la CPDP, présente les modalités du débat public, qui porte sur l'opportunité, les objectifs et les grandes caractéristiques du projet. *Ces modalités sont détaillées dans le verbatim.*

Présentation du projet et des scénarios

Stéphane LEPRINCE, Arnaud GODART et Benoit FORMTESCHER rappellent les contextes ferroviaires, politiques et économiques dans lesquels s'inscrit le projet LNOBPL. Ils présentent les enjeux du projet ainsi que les trois scénarios proposés. *Les enjeux du projet et les trois scénarios sont détaillés dans le verbatim.*

Questions

Robert LE MASSON (particulier) se demande si l'adhésion au projet LNOBPL serait favorisée par la remise en service de la ligne Saint-Brieuc – Auray. Ce participant souhaite également savoir si les coûts de transport demeureront abordables.

Arnaud GODARD indique que le projet présenté aujourd'hui ne représente pas les actions ferroviaires menées dans leur ensemble. RFF réalise des travaux au quotidien pour la modernisation des réseaux existants. Ainsi le contrat de projet État-Région inclura dans sa réflexion la ligne Saint-Brieuc – Auray et des travaux seront amorcés dès 2015 pour maintenir la performance de cette section dédiée au fret. Des études sont également en cours sur le trafic voyageurs sur ce tronçon.

Stéphane LEPRINCE rappelle que le voyageur finance globalement environ 20 % du coût du réseau. Bien que ce coût soit important, il faut prendre en compte l'ensemble des impacts que ce projet peut avoir sur les finances publiques.

Serge BRIELLE (particulier) demande s'il serait possible de créer, pour contourner les deux « bouchons » au niveau de Redon et de Lamballe, un segment de ligne Rennes – Loudéac pour rejoindre ensuite Saint-Brieuc ou Auray.

Benoit FORMTESCHER souligne que l'objectif du projet vise à améliorer la desserte de Brest et de Quimper par des gains de temps et de capacités sur les lignes Rennes – Lamballe et Rennes – Redon. L'axe Saint-Brieuc – Vannes – Auray a pour particularité d'être relativement mal orienté pour être reconnecté au réseau. Dans le tracé du scénario vert, la connexion à Auray ne permettrait plus la desserte de Vannes par le TGV. L'objectif du projet LNOBPL a donc consisté à assurer au maximum la desserte des gares existantes, de sorte que les TGV desservant Lamballe et Redon continuent d'emprunter la ligne traditionnelle.

Serge BRIELLE juge cette solution insatisfaisante dans la mesure où le maillage du territoire, via la connexion entre les villes bretonnes, n'est pas assuré. Un TGV empruntant Vannes et Pontivy permettrait d'éviter ces difficultés.

Arnaud GODARD le concède. Cependant, le projet en tant que tel améliore également le maillage des territoires en complémentarité avec les autres modes de transport, les autres projets ferroviaires et les pôles d'échange multimodaux.

Patrick SKAVINNER (particulier) demande si RFF a pris connaissance des travaux de prospective menés par les conseils de développement des pays d'Auray, de Pontivy et de Saint-Brieuc concernant la ligne dite « Manche-Atlantique ».

Cédric CADORET (particulier) demande comment les coûts de 20 M€ du kilomètre du projet seront financés, sachant que le segment Le Mans – Rennes coûte à lui seul 1 Md€, soit le budget de la Région Bretagne. Selon cet habitant, la volonté de métropolisation entre Nantes et Rennes exprimée par le projet et actant de la construction du nouvel aéroport de

LNOBPL – Liaisons ferroviaires Bretagne-Loire

Notre-Dame des Landes aura pour conséquence de ne pas couvrir suffisamment le Centre-Bretagne et d'en réduire l'attractivité.

Arnaud GODARD indique que le ratio de 17 à 20 M€ du kilomètre est un ratio classique pour ce type de ligne, notamment pour la LGV Bretagne – Pays de la Loire. Pour répondre à ces enjeux de financement, RFF a entamé une réflexion sur la part d'autofinancement du projet. En outre, la démarche de RFF consiste à s'adapter au plus près au réseau existant et à limiter au maximum les linéaires de lignes nouvelles pour rendre le projet aussi « soutenable » que possible sur les plans financier et technique. S'il est vrai que le projet LNOBPL concerne les grandes villes bretonnes, il bénéficie aussi à l'ensemble des territoires bretons grâce aux connexions et aux dessertes de gares existantes.

Benoit FORMTESCHER précise que sera instauré en 2017 le cadencement des lignes : les gares de Rennes et de Nantes représenteront des nœuds de correspondances majeures et les horaires de passage permettront d'assurer toutes les correspondances possibles. L'optimisation du temps de parcours entre ces villes impactera donc tout le territoire de l'Ouest. Cette logique intermodale et de cadencement sera ensuite déclinée au niveau des gares TGV de taille moyenne.

Dominique CRASE (particulier) demande si les études réalisées par RFF incluent d'autres lignes ferroviaires traversant le Centre-Bretagne, notamment la voie verte.

Arnaud GODARD souligne que RFF dispose de la maîtrise foncière de ces anciennes voies ferrées afin de pouvoir mener ce type de réflexion au cas par cas, anticiper les évolutions futures et rouvrir le cas échéant certaines lignes.

Patrick HUET (particulier) fait état d'un déséquilibre du fret au niveau de Chateaubriand et de Redon par rapport au secteur de Pontivy, de sorte que les entreprises préféreront à l'avenir s'installer sur ces territoires pour utiliser des convois lourds. Pour ce participant, le parcours mauve représente la meilleure option et devrait inclure, en plus du fret, le transport de voyageurs entre Loudéac, La Brohinière et, éventuellement, Vannes.

Sophie DANET souligne que la ligne La Brohinière – Mauron a été remise en l'état récemment et a permis l'installation d'un certain nombre d'entreprises. Le débat concernant Mauron n'est pas achevé et la voie a été conservée pour réaliser le cas échéant sa réhabilitation. Sophie DANET précise également, pour le fret, que la ligne La Brohinière – Mauron permet effectivement de faire circuler des trains lourds sur ces voies.

Yves MERVIN (cercle Pierre Landais) souhaite que les échanges remontent davantage en amont pour débattre des enjeux et des principes du projet.

Guy LE HELLOCO (président du Pays Centre-Bretagne) estime que la carte exposée en préambule par RFF fait du Centre-Bretagne une sorte de désert alors que le bassin d'emploi de Pontivy-Loudéac est pourtant très attractif. Cette attractivité ne pourra pourtant être maintenue que si le territoire bénéficie comme les autres d'infrastructures de transport adaptées.

Roland LESAUCE (président du Conseil de Développement du Pays D'Auray) fait observer que, si l'objectif de trois heures visé par le projet sera bien atteint, Pontivy demeurera, quant à elle, à plus de trois heures. Il estime que le réseau transversal sur le réseau existant dans ce secteur n'a pas été étudié par RFF et que ce défaut aura pour conséquence de réduire l'attractivité économique du Centre-Bretagne.

Jean-Luc FILLON (particulier) demande si les différents scénarios ont inclus dans leurs perspectives la desserte de Loudéac et Pontivy en y intégrant les correspondances à Saint-Brieuc et Auray *via* la réactivation d'un TER modernisé.

Arnaud GODARD répond par la négative. Il précise cependant que ce projet n'inclut pas toutes les réflexions sur les infrastructures ferroviaires. Dans le cadre d'autres programmes de RFF ou de ses partenaires, notamment le contrat de plan État-Région, d'autres réflexions peuvent être envisagées en parallèle quant à leurs financements et leurs priorités. Cette lacune, concède Arnaud GODARD, est imposée par le format de la présentation du projet en débat public.

Anne-Marie BOUDOU (conseillère régionale Bretagne) fait observer que tous les scénarios proposés sont axés sur la desserte de l'aéroport de Notre Dame des Landes, lequel n'en est encore qu'à l'état de projet. Les études de la Cour des comptes et du Comité 21 ont pourtant montré que ce projet impliquerait une consommation supplémentaire de foncier, une série de surcoûts et une réduction de la desserte au quotidien des territoires.

LNOBPL – Liaisons ferroviaires Bretagne-Loire

Arnaud GODARD rappelle que des expertises indépendantes seront réalisées sous le contrôle de la CPDP pour restituer le 27 novembre un ensemble d'études n'impliquant pas la desserte de l'aéroport du Grand Ouest. Par ailleurs, RFF s'est donné pour priorité la modernisation du réseau avec pour but d'améliorer les dessertes du quotidien. Ainsi, les projets Rennes – Brest et Rennes – Quimper ont d'ores et déjà permis d'améliorer les temps de parcours grâce à la suppression de passages à niveau et la modification de certains tracés. Le scénario mauve, en particulier, est précisément élaboré pour prendre en compte strictement le réseau existant. Quant à la rentabilité économique, il est acté que le scénario vert implique des coûts plus importants que les autres variantes exposées.

Benoit FORMTESCHER détaille les études socio-économiques des trois scénarios. Leur objectif est de monétariser l'apport du projet pour les usagers et de les mettre en balance avec les dépenses engagées sur la durée de vie du projet.

Gérard HUET (maire de Loudéac et conseiller général) demande comment le projet LNOBPL prévoit de désenclaver le Centre-Bretagne, alors même que Loudéac représente la commune des Côtes-d'Armor ayant la plus grande zone industrielle de la région. Cet élu juge pour sa part que le projet présenté, ne s'appuyant sur aucun financement solide, manque quelque peu de sérieux et ne répond pas aux enjeux essentiels.

Olivier GUERIN insiste sur le fait que ce débat public a précisément pour objet de débattre de l'opportunité d'un projet qui, en l'état actuel, n'a pas encore fait l'objet de décisions finalisées.

Arnaud GODARD précise que la ligne nord – sud évoquée donnera lieu en 2015 à des travaux pour maintenir les fonctionnalités actuelles de fret entre Auray et Pontivy. Ces opérations sont budgétées en collaboration avec les partenaires de RFF. En revanche, la mise en place d'une ligne voyageurs fait actuellement l'objet d'études socio-économiques pour en examiner la pertinence en termes de trafic et de financement, au même titre que le projet LNOBPL.

Christophe BELLER (adjoint au maire de Pontivy) estime que, pour Pontivy, le scénario vert se rapproche le plus du Centre-Bretagne et favorise des gains de temps. Ce scénario pourrait ainsi permettre une desserte locale Pontivy – Loudéac afin de disposer d'un accès direct en Centre-Bretagne. De plus, Christophe BELLER demande s'il serait envisageable de créer, pour la LGV, une « virgule » au niveau de Pontivy pour en assurer la desserte.

Arnaud GODARD répond que ces propositions seront prises en compte dans les études futures.

Benoit FORMTESCHER ajoute que l'option d'une liaison nord – sud dans le scénario vert a été étudiée et chiffrée. La proposition formulée pourrait ainsi figurer parmi les ajouts éventuels dans le cadre de ce scénario.

Francis LEPIOUFLE (particulier) fait remarquer que, dans le périmètre situé entre Carhaix, Loudéac et Pontivy, le transport de marchandises par camion s'est fortement développé. Il se demande par conséquent si le projet LNOBPL a inclus l'étude de cette articulation avec le transport de marchandises par le feroutage afin de relier le réseau ferroviaire et les sites de production par une voie plus lente, et non nécessairement *via* une ligne TGV.

Arnaud GODARD indique que la problématique du fret a été intégrée par RFF et a fait l'objet d'une précédente réunion publique. Le projet LNOBPL vise à dégager de nouvelles capacités pour améliorer la circulation des trains de fret.

Martine PHILIPPE (particulier) demande quels sont les critères de rentabilité retenus par RFF. Elle estime qu'un gain de temps de cinq minutes entre Paris et Brest ou Quimper est considéré comme un objectif important par RFF alors que la Bretagne centre reste reléguée au second plan.

Arnaud GODARD détaille le mode de calcul de la rentabilité des études de trafic selon les trois familles de scénarios en fonction du nombre de voyageurs par an. Il précise en outre que les gains de temps entre les villes évoquées s'élèvent entre 15 et 23 minutes du fait du cumul sur chaque branche des parcours. Le Centre-Bretagne n'est donc pas, insiste Arnaud GODARD, une « zone noire » dans les études de trafic menées par RFF : le rabattement des voyageurs de Loudéac ou de Pontivy sur l'axe nord ou à Rennes est pris en compte et ces derniers bénéficient des gains de temps sur leur parcours sur la base d'un modèle multimodal (voiture, autocar...).

Marie-Madeleine DORE-LUCAS (conseillère municipale de Pontivy) regrette que RFF n'entende pas les attentes du public quant à la réhabilitation de la ligne Auray – Saint-Brieuc. Pour cet élu, le projet LNOBPL ne fait que renforcer le « désert » breton au sein du Centre-Bretagne.

LNOBPL – Liaisons ferroviaires Bretagne-Loire

Arnaud GODARD explique que la ligne Auray – Saint-Brieuc fait partie du réseau ferré national. RFF en assure la gestion en tant qu'opérateur au service du bien public, mais il incombe également à l'État et à ses partenaires locaux de déterminer leurs objectifs pour cet outil d'aménagement. Pour des raisons de priorisation des financements publics, il convient de démontrer l'intérêt socio-économique du trafic voyageurs potentiel pour décider de la réouverture de cette ligne.

Henri LE DORTZ (conseiller général de Pontivy) ajoute que le Conseil général du Morbihan s'est engagé à cofinancer avec la région et RFF la modernisation de la ligne de fret sur l'axe Auray – Pontivy. Selon cet élu, le scénario le plus adapté au Centre-Bretagne est le scénario vert dès lors que certains arrêts TGV pourront être mis en place et, éventuellement sur le moyen terme, que cet axe soit prolongé jusqu'à Loudéac ou Carhaix.

Christian TROADEC (maire de Carhaix, conseiller général du Finistère) estime que les enjeux débattus aujourd'hui appellent une réponse politique et une volonté des responsables de ne pas concentrer l'ensemble des richesses sur le littoral breton. Il regrette que les experts présents aujourd'hui ne soient pas accompagnés de responsables politiques de la Région Bretagne. En l'état actuel, le scénario évoqué par les élus du Centre-Bretagne n'a pas été étudié alors qu'il assurerait la mise en place d'une ligne centrale pour effectuer notamment la jonction entre Saint-Brieuc et Auray.

Jean-Jacques VIDELO (maire de Le Sourn) regrette à son tour que le projet LNOBPL n'inclue pas la liaison Saint-Brieuc – Loudéac – Pontivy – Auray et fait observer que celle-ci disparaît de l'ensemble des cartes présentées en introduction. Cet élu souhaite, par conséquent, avoir davantage de précisions sur la stratégie de RFF quand à l'axe évoqué pour le Centre-Bretagne à l'horizon 2030. Il se demande également si RFF a la volonté de conforter le réseau ferroviaire en Centre-Bretagne par l'axe nord – sud ou par un éventuel barreau en direction de l'Ouest.

Stéphane LEPRINCE rappelle que le vice-président de la Région Bretagne est présent lors de la majorité des réunions publiques. En second lieu, la volonté de RFF et de maintenir en l'état le réseau existant, pour un montant de 200 M€ par an en Bretagne. Ces investissements représentent également une dette supplémentaire de 3 Md€ par an et doivent donc être soutenables par l'ensemble des acteurs. En troisième lieu, RFF procède fréquemment à la réouverture de lignes en desserte périurbaine bien que l'entreprise soit soumise à des contraintes financières fortes. Par exemple, la réouverture de la ligne Nantes – Chateaubriand, d'un montant de 200 M€, a exigé des investissements considérables. Pour l'avenir, l'ensemble des investissements de RFF sera validé par le Parlement *via* un plan pluriannuel nommé « contrat de performance ». Enfin, le rôle de RFF est de garantir que les comptes publics ne se dégradent pas davantage, raison pour laquelle la totalité de ces investissements doit être validée par l'Autorité de régulation des activités ferroviaires.

Patrick SKAVINNER estime au contraire que le projet présenté vise à déplacer les habitants de l'intérieur de la Bretagne vers les mégapoles. Or, il demeure vital que ces habitants puissent continuer à vivre et se déplacer à l'intérieur même de ce pays. S'il est important que ceux-ci puissent se rendre à Paris ou Rennes, il convient aussi, à l'inverse, de se demander comment attirer sur ce territoire les habitants des grandes métropoles.

Françoise CADEL-LE CHANU (particulier) demande si RFF, en tant qu'établissement public, n'aurait pas intérêt à opter pour le scénario bleu dit « nord Vilaine » afin de maintenir son budget et doubler une ligne Saint-Brieuc – Auray.

Arnaud GODARD rappelle que les critères socio-économiques ne sont que l'un des critères de choix pour l'aménagement du territoire. Dans cette perspective, les décisions quant à l'opportunité du projet seront prises avec l'État et les collectivités locales concernées. Les autres projets sont soumis à des critères financiers stricts et font l'objet de réflexions en cours.

Benoit FORMTESCHER ajoute que le but des études socio-économiques est de prendre en compte l'intérêt d'un projet pour tous les acteurs (usagers, voyageurs « reportés », acteurs ferroviaires, régions, État), avec pour objectif de mettre en balance leurs intérêts respectifs. Benoit FORMTESCHER explique que, pour chaque projet, doit être déterminée sa capacité d'autofinancement *via* les billets payés par les voyageurs. Or, RFF ne peut s'engager dans un projet sans retour sur investissement. En principe, plus un projet est coûteux, plus la participation du public sera importante.

Pierre MAILLET (particulier) estime que le projet présenté ne répond pas à une logique de service public. Il exprime sa crainte que RFF soit privatisé et fait part d'un certain pessimisme quant au projet développé en Centre-Bretagne.

LNOBPL – Liaisons ferroviaires Bretagne-Loire

Olivier GUERIN précise que la réforme de l'organisation ferroviaire adoptée cet été n'a pas retenu la voie de la privatisation.

Cédric CADORET considère que, au regard du budget de 5 Md€ engagés, un gain de cinq minutes sur la ligne Vannes – Brest demeure négligeable alors même qu'un voyageur ne pourra emprunter un train à Pontivy vers Vannes.

Marc KERRIEN (maire de Noyal-Pontivy) estime que Pontivy est relégué au second plan dans les scénarios proposés. En effet, ce territoire ne dispose pas d'un réseau existant et la gare a été récemment dégradée, bien que ce bassin de vie compte près de 100 000 habitants. Marc KERRIEN se demande en conséquence s'il serait envisageable de réaliser l'amalgame de deux scénarios pouvant représenter un intérêt véritable pour l'ensemble du territoire de Pontivy. Pour cet élu, le scénario bleu est le plus pertinent s'il est accompagné de l'aménagement de l'aéroport de Notre-Dame des Landes et d'une ligne TGV empruntant le Centre-Bretagne.

Guy LE HELLOCO réaffirme que RFF ne pourra ignorer le Centre-Bretagne dans l'aménagement du territoire.

Jean-Paul BOLEAT (particulier) demande quelle forme prendra l'accompagnement des zones rurales et agricoles mentionné par RFF en présentation à ce débat.

Benoit FORMTESCHER indique que la carte relative aux zones rurales n'est pas une carte des objectifs de RFF, mais s'appuie sur la synthèse de documents disponibles au moment de la réalisation des études.

Arnaud GODARD ajoute que l'accompagnement des zones rurales et agricoles se décline en cinq objectifs exposés en préambule et inclut notamment le transport ferroviaire et le report modal pour les voyageurs et le fret, y compris pour l'industrie agroalimentaire. À l'heure actuelle, cette étude reste insuffisamment documentée, mais sera affinée au fur et à mesure de l'avancée du projet.

Avis

Gérard HUET fait remarquer qu'aucun financement n'a été engagé pour réparer les gares de Loudéac et de Pontivy. De plus, la mise en place de la ligne Saint-Brieuc – Auray était prévue dès 2002, mais n'a pas encore été réalisée.

Bernard BAUCHER (Pontivy) estime que la majorité des participants qui se sont exprimés sont favorables au scénario vert. Premièrement, ce scénario conditionne le développement économique de la Bretagne dans son ensemble et permettra à la Bretagne centrale de ne pas devenir un « désert » logistique. En second lieu, ce scénario permet d'optimiser les voies ferrées existantes pour le transport des marchandises nécessaires à l'agriculture et l'industrie. En dernier lieu, ce scénario amorce un renforcement des ouvertures des bassins de vie vers l'ensemble du territoire breton ainsi que son insertion européenne. Il convient également, selon ce participant, de prendre en compte le futur apport de nouveaux arrivants, estimé à 300 000 habitants.

Serge MOËLLO (conseiller général du Morbihan, vice-président de Pontivy Communauté) juge également que les scénarios présentés ne répondent pas aux attentes des élus et des habitants du territoire. Pour cet élu, le scénario vert devrait être approfondi à travers une série d'hypothèses applicables au Centre-Bretagne et prenant en compte les propositions formulées lors du débat de ce soir : la ligne Auray – Saint-Brieuc ; le prolongement du scénario vert à l'ouest ; la mise en place d'une gare à Loudéac ; l'amélioration de la multimodalité.

Florentin LE STRAT (Institut de Locarn) estime également que la vision de l'aménageur pour la Bretagne occulte les territoires du Centre-Bretagne et transformera ce territoire en *no man's land*. Cette conception de l'aménagement, qui impactera le territoire sur au moins un siècle, semble d'emblée mettre à l'écart les options 2 et 3 présentées par RFF.

Joseph KERGUERIS (particulier) estime que ces opérations seront réalisées sur le long terme et doivent inclure une dimension prospective. En effet, les équipements prévus à l'horizon de 2030 atteindront leur pleine opérationnalité en 2050. À ce titre, ce participant regrette que l'opportunité du scénario vert n'ait pas fait l'objet aujourd'hui d'échanges plus approfondis. En second lieu, concernant la desserte externe à la Bretagne, il convient d'améliorer le temps de transport à partir du domicile des voyageurs jusqu'à leur arrivée vers les grandes métropoles. Ce participant conclut en rappelant que le Centre-Bretagne représente aujourd'hui le seul territoire breton où subsistent encore à la fois de l'espace, des populations, des compétences et des formations favorables au développement de la Bretagne de demain.

Serge BRIELLE affirme pour sa part son soutien à la mise en place d'une ligne Rennes – Loudéac, se prolongeant ensuite vers Rosporden et Carhaix. Cette option permettrait de désengorger le trafic au niveau de Lamballe et de Redon, mais aussi d'augmenter le nombre de liaisons entre Auray, Pontivy, Loudéac et Saint-Brieuc.

(Clôture de la réunion à 22 h 00)