

LNOBPL – Liaisons ferroviaires Bretagne-Loire

VERBATIM DE LA RÉUNION PUBLIQUE
Pontivy, le 12 novembre 2014, 19 h à 22 h

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 (RFF)
Michel SERGE, directeur de projet LGV (RFF)
Marie CHIMOL, en charge des analyses socio-économiques (RFF)

(Début de la réunion à 19h05)

Olivier GUERIN, Président de la CPDP

Bonsoir. Je vous invite à vous asseoir. Nous allons commencer cette réunion. Elle sera animée par Martine PATTOU, qui est membre de la Commission particulière du débat public. Réseau Ferré de France présentera le projet, et la discussion sera ouverte.

Madame la Maire, je vous remercie de nous accueillir ici, et je vous laisse la parole.

Christine LE STRAT, Maire de Pontivy

Bien. Mesdames et Messieurs les élus, et en particulier je salue – alors, vous m’excuserez d’avance si j’en oublie certains, mais, je sais que je n’ai pas salué tout le monde, mais je salue en particulier Jo KERGUERIS, ancien sénateur et Président du Conseil Général du Morbihan, que je remercie de sa présence ; Monsieur LE DORS, conseiller général ; Monsieur, mon collègue de Loudéac, Monsieur LE HELLOCO, Président de la CIDERAL ; Monsieur le Maire de Loudéac ; et, bien entendu, tous les maires que j’ai salués, certains oui, d’autres je le ferai tout à l’heure, donc, de Pontivy Communauté, et de la CIDERAL ; Mesdames et Messieurs les représentants du Réseau Ferré de France ; Monsieur le Président de la Commission particulière du débat public ; Mesdames et Messieurs les chefs d’entreprises, les directeurs d’établissements ; chers concitoyens, chères concitoyennes.

C’est donc pour moi un grand honneur, en tant que maire de Pontivy et présidente de Pontivy Communauté, d’introduire cette réunion. La ligne de voyageurs Vannes – Pontivy – Saint-Brieuc a été supprimée en 1987. Aujourd’hui, que ce soit pour l’installation de nouvelles entreprises, pour l’accès de nos infrastructures aux touristes, ou encore pour l’accueil de nouveaux habitants dans nos communes, l’absence d’une desserte ferroviaire pose problème.

Toutefois, notre territoire a su montrer toute sa force et a bénéficié d’un réel développement économique depuis les années 70. Ce développement, nous le devons notamment au volontarisme de quelques grands chefs d’entreprises présents ici ce soir, et que je salue, et à la fructueuse collaboration initiée avec les élus locaux.

Pourtant, aujourd’hui, la donne a changé. La mondialisation nous impose en effet une compétition à l’international. Pour tirer son épingle du jeu, notre territoire devra se rapprocher des grands bassins de vie et veiller à être connecté aux grands nœuds de communication et de transport.

Ce soir, à travers le projet Bretagne – Loire Atlantique, une occasion unique d’exprimer notre volonté de revoir le train s’arrêter en Bretagne centrale, et ainsi répondre à ces impératifs, nous est donnée. J’en profite par ailleurs pour remercier la Commission particulière du débat public qui organise cette soirée et pour remercier Réseau Ferré de France qui l’anime.

Je parlais de notre volonté. Cette volonté, c’est celle des élus du pays pontivien, et celles des élus de la CIDERAL. Je remercie aussi Christian TROADEC, maire de Carhaix, qui soutient notre démarche, et devrait nous rejoindre en deuxième partie de réunion. Ensemble, nous souhaitons dynamiser notre territoire, et nous entendons bien faire bouger les choses. Ensemble, nous soutiendrons le scénario vert, qui propose le passage d’une ligne ferroviaire au plus proche de nos communes. Trop souvent, nous avons été les oubliés dans l’aménagement du territoire breton, et cela doit changer. Je rappelle par ailleurs, sans vouloir pour autant entrer dans la polémique, que le plan routier lancé il y a près de 50 ans n’est toujours pas achevé. RN 164, ou encore Axe Triskell, le compte n’y est pas. De même, je pose la question de la réhabilitation de la ligne ferroviaire Auray – Saint-Brieuc : la Région Bretagne avait annoncé un plan de 8 millions d’euros pour optimiser le trafic de marchandises sur la liaison Auray – Saint-Géron, avec une mise en service prévue fin 2012. Là non plus, le compte n’y est pas, alors même que des entreprises du bassin attendent ces travaux pour augmenter leur volume de marchandises transitant par le rail.

Enfin, nous sommes confrontés à la fracture numérique, même si, encore une fois, la Région Bretagne et les départements, et bien entendu, le département du Morbihan, sont très volontaristes à travers le programme « Bretagne Très Haut Débit ». Pontivy Communauté doit pour autant participer à hauteur de 3,5 millions d’euros pour en bénéficier.

Malgré cela, un certain nombre de nos communes ne sera toujours pas desservi. Cela constitue, à mon sens, une preuve de plus de l’inégalité de traitement entre métropoles et territoires situés à l’ouest.

Pourtant, la Bretagne centrale a tellement à faire valoir. Je pense au lac de Guerlédan, ce véritable joyau niché dans un écrin de verdure. Bientôt, nous y accueillerons l'un des plus grands événements de l'année en Bretagne et dans le Grand Ouest, avec son à-sec. La dernière vidange, en 1985, avait attiré pas moins de 2 millions de visiteurs. Aujourd'hui, avec les réseaux sociaux et l'avènement du web 2, tout va plus vite, et qui sait combien de visiteurs vont affluer dès avril ? Je pense aussi à notre patrimoine architectural, et à ces paysages verdoyants qui font notre renommée. D'ici quelques années, 2018 tout au plus, ces atouts devraient être reconnus par le label « Pays d'art et d'histoire ». Au-delà du territoire de Pontivy Communauté, ce projet a fédéré 39 communes. Son obtention sera une formidable vitrine pour la Bretagne centrale, et pour le tourisme.

N'oublions pas non plus que le développement de notre région et du littoral passera forcément par celui des territoires intérieurs. L'INSEE, dans ses projections, annonce 300 000 nouveaux Bretons d'ici 2030. Il y a fort à parier qu'un certain nombre d'entre eux sera séduit par le charme de nos communes et la qualité de vie que l'on y trouve.

Alors, oui, les marges de manœuvre financières sont minces, et la rentabilité du TGV a même récemment été pointée du doigt. Mais alors que nous parlons transition énergétique à tout va, qu'allons-nous proposer comme alternative à la voiture si nous ne développons pas le train ? D'autres pays, comme la Suisse, pionnière en la matière, ont déjà franchi ce cap avec succès. Nous le savons, les débats en Bretagne sont toujours passionnés et riches d'enseignements.

Saisissons l'opportunité de ce débat public pour montrer que la Bretagne centrale est aussi un territoire d'excellence qui mérite considération. Nous défendons avec ferveur une certaine conception de la vie, entre solidarité collective et bien-être personnel. C'est pourquoi, et je le rappelle, nous militerons pour la mise en œuvre du scénario vert.

L'enjeu est de taille, puisqu'une fois le scénario validé, le paysage ferroviaire breton sera figé pour le siècle à venir. Je souhaite que le débat qui va débiter d'ici quelques minutes soit cette occasion.

Elus, chefs d'entreprises et habitants, je vous invite à vous exprimer, afin que nos demandes soient entendues.

Sans plus tarder, je laisse la parole à madame PATTOU, la commissaire nationale du débat public, et vous souhaite à toutes et tous une excellente soirée.

Merci.

Martine PATTOU, membre de la CPDP

Bonjour à tous, bonjour à toutes. Non, c'est l'inverse : bonjour à toutes, bonjour à tous. Donc, je vais ce soir animer le débat public.

Alors, qu'est-ce qu'un débat public ? Le débat public concerne les grands projets de l'Etat et des collectivités, mais aussi les grands projets privés. Il est régi par deux textes principaux : la convention d'Aarhus, qui garantit les droits d'accès à l'information et à la participation du public pour les processus décisionnels des projets d'environnement ; et le deuxième texte, c'est le Code de l'environnement, qui permet de veiller au respect de la participation du public aux processus d'élaboration des projets d'aménagement ou d'équipement d'intérêt national, et qui est régi par la commission qui est organisée par la Commission nationale du débat public, qui est une commission administrative indépendante.

Alors, quels sont les grands principes du débat public ? Le débat public porte sur 3 grands principes :

- l'opportunité,
- les objectifs,
- les caractéristiques principales du projet.

L'opportunité, cela veut dire : est-ce que ce projet est opportun ? Est-ce qu'il faut le remettre en question ?

Les objectifs sont définis par, dans le cas précis, aujourd'hui, pour l'amélioration des dessertes, les gains de temps, les liaisons interrégionales et nationales, et vous êtes particulièrement concernés aujourd'hui, comme l'a dit Madame le Maire. Donc, est-ce que ces objectifs sont pertinents ? Donc, c'est là-dessus qu'il va falloir que vous posiez des questions, que vous donniez vos avis.

Et les caractéristiques principales de ce projet, sont-elles adaptées, par rapport aux objectifs et à la manière dont vous ressentez ces objectifs ?

Alors, le débat public se déroule très en amont, c'est-à-dire qu'aujourd'hui les choses ne sont pas décidées. Vous allez intervenir : cela pourra permettre des amendements, des abandons, des modifications. Le projet ne sera pas forcément adopté tel qu'il vous sera présenté, ou que vous l'avez déjà regardé dans les différents documents.

Donc, le débat public est préparé et animé par une commission particulière du débat public, la CPDP, qui est nommée par la Commission nationale du débat public. Cette commission est indépendante, c'est-à-dire qu'elle n'a pas de lien avec le maître d'ouvrage ni avec aucune partie prenante du projet. Et cette indépendance est quand même un peu garante aussi d'une neutralité, et la commission particulière, ou la Commission nationale du débat public, ne prend pas position sur le projet : elle est là pour informer. C'est vous donner la parole, et la faire entendre.

Alors, la commission particulière est composée de 7 personnes, dont monsieur Olivier GUERIN, qui est présent ici, qui est le président de la CPDP, et d'un secrétariat général de 4 personnes. Ces 7 personnes sont d'origines et d'horizons très divers. Donc, il y a une pluralité de connaissances.

Le rôle de la CPDP : donc, la CPDP anime le débat pour permettre au public de s'informer sur le projet, d'exprimer des avis – c'est ce qu'on va vous demander ce soir – des critiques, des suggestions.

Trois principes régissent le débat :

- la transparence – cela veut dire que toute l'information sur le projet est disponible, et la CPDP veille à ce que le maître d'ouvrage apporte une réponse précise et complète à toutes les questions que vous pouvez poser.
- L'équivalence – cela veut dire que chacun peut s'exprimer. Ce n'est pas parce qu'on est élu ou représentant d'association, ou simple citoyen, tous auront le même temps de parole et la même possibilité de s'exprimer dans les mêmes conditions.
- Et ensuite, l'argumentation. Ce débat n'est pas un sondage, un référendum. Les positions pour ou contre le projet ou des variantes doivent être argumentées. Donc, si vous posez des questions, ou surtout si vous donnez des avis, il faut que vous argumentiez vos avis et vos suggestions.

Le maître d'ouvrage, Réseau Ferré de France, est propriétaire et gestionnaire du réseau ferré national, et c'est sur la base du dossier qu'il a rédigé, qu'il va présenter le projet et répondra à vos questions.

Après le débat, il va prendre une décision quant aux principes et aux conditions de poursuite ou non du projet. Donc, c'est bien que le projet n'est pas aujourd'hui décidé : il y a 3 options qui vous sont présentées, mais qui pourront être amendées, qui pourront être modifiées. Et cela, c'est très important, c'est là que votre participation – et je suis contente que vous soyez nombreux aujourd'hui, cela montre l'intérêt, et on l'a rappelé tout à l'heure, le Centre Bretagne est particulièrement intéressé par ce projet.

Le débat public dure 4 mois. Il a démarré le 4 septembre 2014, il va durer jusqu'au 3 janvier 2015. Donc, 16 réunions publiques et un atelier, avec des thématiques principales qui sont développées : le développement économique, l'aménagement du territoire, le tourisme, l'agriculture et les emprises foncières, le service ferroviaire. Trois autres sujets font l'objet d'expertises complémentaires qui sont en cours, et dont les résultats seront présentés en réunion. Ces 3 sujets sont la rentabilité socio-économique et le financement, la liaison Rennes – Nantes, et le fret ferroviaire. La liaison Rennes – Nantes avec une option sans passage par l'aéroport d'ouest.

[Intervention inaudible en salle]

Donc, tout cela fera l'objet des débats.

Donc, l'idée, c'est la participation de tous les publics. Il s'agit de mobiliser et de susciter la participation au débat, d'élargir le public du débat. Dans cette optique, on a organisé des réunions dans des centres commerciaux et dans des gares – enfin, des rencontres, plus exactement. On innove, on essaie d'innover dans les types d'implications possibles dans les débats publics. La CPDP est allée au-delà des campagnes d'information, en impliquant activement un public d'étudiants. Donc, 3 pôles universitaires concernés par le projet ont été retenus dans le cadre de cette démarche, et des réunions sont prévues. Ce sont Rennes, Brest, et Nantes. Leur participation prendra plusieurs formes : l'organisation de débats, de

séminaires, de journées d'échanges – et je crois que cela commence dès demain, non ? Voilà. L'analyse des productions de réflexion et de synthèse à travers les questions et avis exprimés pendant le débat. Donc, ce sera très important pour nous d'avoir ces avis des jeunes, qui sont vraiment concernés par ce projet, plus encore que nous, qui sommes – on a besoin de jeunes qui vraiment participent à ce débat.

Alors, le projet se développe aussi, et le débat se développe aussi sur internet. Vous avez le site qui s'affiche, là. Donc, sur internet, vous avez tous les documents qui sont produits par le maître d'ouvrage, les documents du débat, avant tout le dossier du maître d'ouvrage, qu'il a élaboré pour que le public puisse comprendre le projet, les études réalisées pour le projet, donc celles qui ont servi ou qui ont alimenté le dossier du maître d'ouvrage. Un système de questions-réponses est mis en place. La CPDP veille à ce que le maître d'ouvrage réponde rapidement, de façon précise et complète, aux questions. Donc, il y a une espèce de modération des questionnements et des réponses – enfin, pas des questionnements, mais des réponses. Des espaces de discussion sont aussi prévus, pour poursuivre les débats après les réunions publiques. Des échanges avec les internautes, des points de vue, contributions, et cahiers d'acteurs. Je crois que les cahiers d'acteurs peuvent être remis encore – cela a été prolongé, je crois, jusqu'au 16 décembre, enfin, vers la mi-décembre. La retransmission en direct de certaines réunions publiques – de toute façon, les verbatims de toutes les réunions se retrouvent sur internet, donc vous pouvez retrouver tous ces éléments sur internet. Donc, n'hésitez pas, s'il y a des choses qui vous ont échappé, à aller sur internet et regarder ce site qui, quand même, explique bien comment fonctionne le débat.

Alors, les suites du débat public. Le débat public, on l'a dit tout à l'heure, va durer 4 mois, jusqu'à janvier 2015. Ensuite, dans les deux mois suivant la clôture du débat public, la CPDP établira un compte-rendu, et la CNDP rédigera le bilan. Ensuite, le maître d'ouvrage disposera d'un délai de 3 mois pour publier sa décision quant à la poursuite du projet, ses modifications, son abandon – tout cela sera alimenté par tout ce qui se sera dit pendant le débat public, les questionnements, les avis, les contributions d'acteurs, les cahiers d'acteurs, etc.

Donc, votre participation est très importante, et n'hésitez pas à en parler autour de vous, pour qu'on ait plus de questions, plus de contributions. C'est vraiment très important, parce que c'est un peu l'avenir de la mobilité en Bretagne qui se joue là.

Alors, ensuite, pour ce débat public, on vous a distribué, ou vous avez pris peut-être, en début de, à l'entrée, des questionnaires, qui vous ont été remis. Vous aiderez le débat public sur l'amélioration si vous les remplissez et que vous les remettez à la sortie. C'est un moyen d'évaluation de l'information et de la participation. Nous vous remercions de bien vouloir remplir ces questionnaires pour participer à cette évaluation qui est anonyme, donc n'hésitez pas à nous aider à améliorer ce débat public.

Alors, je vais maintenant vous expliquer le déroulement de la réunion de ce soir. Donc, il y aura une présentation du projet, une présentation globale du projet par RFF dans un premier temps. Ensuite, la parole sera à la salle, pour débattre, avec deux temps : un temps pour les questions, et un temps pour les avis. Les questions, qui peuvent être écrites ou orales, si vous n'avez pas envie de parler en public, vous pouvez écrire votre question, la donner à une hôtesse, qui nous la transmettra. Ces questionnements ne doivent pas durer plus d'une minute, pour que chacun puisse parler. Et nous veillerons à ce que soit une minute vraiment pour chacun. Ensuite, dans un deuxième temps, il y aura avis et interventions. Donc, des interventions un peu plus longues, qui pourront durer jusqu'à 3 minutes. Et pour toutes ces interventions, les questionnements et les avis, il est très important, parce qu'on enregistre, pour le verbatim, les interventions de chacun, que vous donniez votre nom, peut-être que vous vous levez et que vous donniez votre nom, à chaque fois, même si vous parlez une deuxième fois, redonnez votre nom, parce que c'est important qu'on puisse repérer qui a parlé, et que tout le monde s'exprime dans les mêmes conditions.

Voilà. Donc, je vais – maintenant, je crois que je vais passer la parole à RFF. Peut-être Monsieur LEPRINCE, dans un premier temps. Voilà.

Stéphane LEPRINCE, Directeur régional – RFF

LNOBPL – Liaisons ferroviaires Bretagne-Loire

Donc, Madame la Maire, bonsoir. Merci de votre accueil. Monsieur le Président, Mesdames, Messieurs, les élus. Mesdames, Messieurs, bonsoir à tous. Avant de passer la parole à Arnaud et Benoît qui vont vous présenter le projet, peut-être un mot un peu général de ce contexte ferroviaire.

Réseau Ferré de France – SNCF Réseau au 1^{er} janvier – on a l'honneur d'être propriétaire et gestionnaire de ce réseau ferré national, qui est un bien public. Et pour nous, c'est très important de, quand il évolue, venir devant le public pour échanger, puisque c'est avant tout un bien national.

2030, cela peut paraître très, très loin, mais à l'échelle du ferroviaire, c'est aussi un peu demain, pour nous. Vous avez l'expérience de la ligne à grande vitesse Le Mans – Rennes, qui est en construction, qui va être mise en service en 2017 ; et bien, il y a un peu plus de 20 ans, au début des années 90, il y avait aussi ce type d'échanges, ce type de débat, pour savoir quel projet allait être mis en œuvre. Donc, pour nous, c'est important de venir devant vous ce soir, pour échanger, écouter. Vous verrez qu'après plusieurs années d'études, nous avons des solutions très contrastées.

Mais je voulais d'abord, avant de parler du concret de ce projet en 2030, rappeler quelques éléments de contexte sur le ferroviaire et au quotidien. Et notre priorité, évidemment, d'amélioration des transports du quotidien, que ce soit du côté de la SNCF proprement dit, mais côté RFF aussi, nous réalisons beaucoup, beaucoup de travaux, sur le réseau ferré existant. Et donc, d'ici 2030, il va encore se passer beaucoup de choses. En ce moment même, sur les régions Bretagne et Pays de la Loire, c'est à peu près 400 millions d'euros de travaux qui sont réalisés tous les ans. En ce moment même, et cette nuit même, par exemple, entre Rennes et Redon, nous renouvelons toute la voie, toutes les nuits, pendant 7 mois. Donc, ce sont beaucoup de travaux qui sont réalisés. Et au-delà de ce projet, il y a – vous le savez, le ferroviaire est largement subventionné. Globalement, à peu près, l'usager finance de l'ordre de 20 %, en France, du réseau, donc de son fonctionnement complet. En Europe, cela avoisine entre 15 et 25 %. Et donc, il y a beaucoup de subventions publiques. Et au-delà de ce projet-là, même au quotidien, tous nos travaux, et beaucoup de nos travaux, sont financés par de l'argent public. Et nous sommes en période de discussion du contrat de plan Etat, projet Etat-Région, et donc il se passera des choses d'ici 2020. Et au-delà de 2020, on a une trajectoire interne, à travers un grand plan de modernisation du réseau, que l'on a proposé à l'Etat, qui a été validé par notre conseil d'administration, et qui donne la priorité au réseau existant, son amélioration, en termes de sécurité et de développement. On a fort à faire, dans les 20 prochaines années, au-delà de ce projet-là. Mais je pense que vous aurez des questions sur ce point.

Je vous souhaite un bon débat, et j'espère que la participation sera très large, et je passe la parole donc à Arnaud et Benoît.

Merci.

Arnaud GODART, chef de mission LNOBPL – RFF

Bonjour à tous. Je suis Arnaud GODART, le chef de mission du projet LNOBPL, liaison nouvelle Ouest-Bretagne – Pays de la Loire. A ce titre, je pilote l'équipe en charge des études à RFF. A mes côtés, Benoît FORMSTECHE, mon adjoint, qui répondra tout particulièrement à vos questions techniques. Egalement en salle, des collègues RFF et SNCF, qui se feront un plaisir de répondre à vos interventions.

Avant de rentrer dans la présentation à proprement parler, je souhaite insister sur le caractère très amont des études et des présentations que nous allons vous faire. Tout est aujourd'hui ouvert, et rien n'est figé. Nous allons vous présenter les propositions d'aménagement, mais avant, revoyons le contexte et les objectifs du projet.

Le projet LNOBPL s'articule au travers des axes Rennes – Brest, Rennes – Quimper, Nantes – Rennes, Nantes – Quimper. Il s'appuie, et c'est une caractéristique importante, sur le réseau existant. Il s'appuie en effet sur les travaux menés depuis de nombreuses années notamment sur les axes Rennes – Brest, Rennes – Quimper – que nous appelons Rennes – Brest, Rennes – Quimper, phase 1, qui a permis de remettre à niveau les voies, et améliorer les temps de parcours. Mais également, sur des pôles d'échanges multimodaux, qui sont en cours d'études ou en cours de travaux en ce moment même. Le projet LNOBPL s'appuie également sur des projets d'infrastructures autres que ferroviaires, notamment routiers.

LNOBPL – Liaisons ferroviaires Bretagne-Loire

Ce projet s'inscrit à l'ouest de Nantes et de Rennes, en complémentarité de la ligne LGV Bretagne – Pays de la Loire, en bleu pointillé sur la carte, dont la mise en service est prévue, et sera 2017. Ce projet s'inscrit dans un déplacement, dans un but d'améliorer les déplacements à 4 échelles. Les 4 échelles sont, bien sûr, vers Paris, vers l'Europe, mais aussi internes aux territoires, vers les régions limitrophes et sur le périurbain autour de Nantes et de Rennes.

Stéphane LEPRINCE l'a rappelé, l'horizon du projet est 2030, ce qui peut paraître loin, mais qui est demain à l'échelle des nombreuses études à réaliser pour ce type de projet, et ceci nous laisse, bien sûr, sereinement, l'occasion, ici même, de discuter bien en amont de ce projet, pour en définir les caractéristiques.

Pourquoi ce projet ? Quelles sont les motivations ? Ce projet est tiré par les enjeux du territoire, caractérisé par une forte croissance démographique, 2 fois plus forte dans ce territoire Bretagne et Pays de la Loire que sur le reste du territoire métropolitain ; un enjeu de maintien d'attractivité économique de ce territoire, caractérisé par un positionnement relativement excentré à l'échelle européenne ; et nous sommes également tirés par cette ambition d'améliorer la cohésion territoriale, d'améliorer les coopérations sur le réseau inter-villes.

Ces enjeux de territoire ont des répercussions immédiates sur les déplacements futurs, et de transport ferroviaire en particulier. Il y aura mécaniquement plus de déplacements aux différentes échelles que nous venons de voir précédemment, ceci au niveau voyageurs et fret. Il y aura donc une exigence accrue pour la qualité de ces déplacements, ceci sur deux enjeux, deux paramètres clefs sur lesquels je vais un petit peu insister, puisqu'ils seront déclinés tout au long de notre exposé, et sans doute au travers des questions : il s'agit des temps de parcours, et également de la capacité. La capacité, c'est le nombre de trains possibles que l'on peut faire rouler, par heure, par sens, donc la fréquence des trains. Or, nous savons aujourd'hui que le réseau tel qu'il est aujourd'hui ne sera pas en mesure de répondre aux enjeux de 2030.

C'est pourquoi les partenaires nous ont fixé des objectifs, dans le cadre de ce projet. Ces partenaires sont l'Etat, les deux régions Bretagne et Pays de la Loire, les 4 départements bretons, le département de Loire Atlantique, les 3 métropoles Brest, Rennes, Nantes, et bien sûr Réseau Ferré de France. Depuis 2010, ces partenaires se sont réunis au travers de comités de pilotage, de comités techniques – une cinquantaine – pour définir ces objectifs.

Ces 5 objectifs sont les suivants :

- Il s'agit d'améliorer l'accessibilité de la pointe bretonne : mettre Brest et Quimper à 3 heures de Paris.
- Il s'agit de renforcer le réseau inter-villes et l'irrigation des territoires, ceci par un maillage, donc, de desserte rapide et performante. Donc, plus de trains possibles, et des temps de parcours réduits.
- Il s'agit également, troisième objectif, de rapprocher les capitales régionales Nantes et Rennes, mettre plus de trains qu'aujourd'hui et améliorer aussi la fréquence.
- Quatrième objectif : desservir le futur aéroport du Grand Ouest, ceci pour les utilisateurs de Bretagne et de Pays de la Loire.
- Enfin, le cinquième objectif consiste à dégager des capacités long terme sur le réseau, ceci au bénéfice des trains de voyageurs et des trains de fret.

Ces objectifs 2030 sont à mettre en perspective avec l'action actuelle que nous engageons, et Stéphane LEPRINCE y a fait écho, au travers notamment, vous le savez, de la LGV Bretagne – Pays de la Loire, qui bénéficiera à l'ensemble des Bretons, avec un gain de 37 minutes, en 2017. L'amélioration du réseau classique, qui est la priorité de RFF – nous avons, en ce moment même, Carhaix – Guingamp en travaux, Rennes – Redon, Plouaret – Lannion, par exemple. Et les actions programmées dans le grand plan de modernisation du réseau, qui est la priorité de Réseau Ferré de France, pour améliorer les trains du quotidien, ceci en termes de fiabilité du réseau et de qualité de service.

Malgré les efforts réalisés dans le cadre du grand plan de modernisation des réseaux, des limites, nous les avons suggérées tout à l'heure, voyons-les, seront constatées en 2030, si le projet LNOBPL ne se fait pas. Sur deux axes, nous avons vu l'aspect temps de parcours, il y a aussi l'aspect capacitaire, le nombre de trains possibles par heure et par sens. Je ne détaille pas les tableaux, mais vous voyez qu'entre Paris – Brest, Paris – Quimper, en termes de temps de parcours, nous ne pourrions pas faire mieux que 3 h 10 après 2017 sans LNOBPL. Et le temps de parcours entre Nantes et Rennes ne pourra être amélioré par rapport à la situation actuelle sans LNOBPL. Des goulots d'étranglement sont constatés entre Rennes – Lamballe, Rennes – Redon, et ceci a des répercussions sur le nombre de trains possibles sur

les axes Rennes – Brest, Rennes – Quimper, Nantes – Rennes, et Nantes – Quimper. Voilà. Nous aurons sans doute l'occasion d'y revenir, mais ces goulots d'étranglement empêchent de mettre plus de trains sur l'ensemble des axes de l'étude.

Il est temps à présent de voir les solutions que nous proposons à ce stade, et Benoît va nous les présenter.

Benoît FORMSTECHE, mission LNOBPL – RFF

Bonsoir. Donc, je vais vous présenter maintenant les solutions qui sont soumises au débat public.

Donc, 3 familles de scénarios qui vous sont présentées ce soir. Alors, auparavant, avant de vous présenter donc ces 3 familles de scénarios, les principes retenus dans l'élaboration de ces scénarios. On est parti du premier objectif, c'est-à-dire de répondre simplement aux 5 objectifs que vous a présentés Arnaud juste auparavant, les 5 objectifs définis avec les partenaires, donc sur les leviers de temps de parcours et de capacité. Deuxième grand principe retenu, c'est essayer de s'appuyer au maximum sur le réseau existant, sur les opérations qu'on a pu réaliser ces dernières années, de modernisation des axes Rennes – Brest, Rennes – Quimper, par exemple, mais également les gares qu'on a pu moderniser, les pôles d'échanges multimodaux, les travaux sont en cours ou prévus. Et donc, s'appuyer au maximum sur cet actif, le réseau qui existe. Troisième grand principe, c'est essayer de rechercher les solutions qui profitent au plus grand nombre, en cherchant donc des solutions pour optimiser les coûts. Et donc, ce sont des solutions communes sur les axes, ce sont des solutions aussi sur les troncs les plus fréquentés, pour essayer de faire gagner du temps ou de la fréquence au maximum de voyageurs. Et enfin, dernier grand principe qui a prévalu à l'élaboration de ces scénarios, c'est prendre en compte les enjeux environnementaux dès le début, dans la conception même du projet, des options de passage des familles de scénarios, en essayant de respecter donc, principalement, éviter ces enjeux, et pour après se rentrer dans une démarche qu'on appelle « éviter, réduire, compenser » au fur et à mesure des études et dans leur approfondissement.

Petit point au préalable qu'il nous semblait intéressant de présenter, c'est qu'au final, ce projet qui va vous être présenté, quels que soient les 3 scénarios, cela concerne potentiellement donc 18 millions de voyageurs par an en 2030, et 2 millions seraient supplémentaires, apportés directement par le projet. A titre de comparaison, parce que c'est peut-être un peu abstrait, le trafic qui sera supporté par la LGV Bretagne – Pays de la Loire, donc Le Mans – Rennes, qui est en cours de travaux, en 2017 sera sensiblement du même nombre de voyageurs, 18 millions de voyageurs également.

Donc, maintenant, je vais vous présenter les 3 familles de scénarios dans leurs caractéristiques techniques, et les quelques grands principes, et ensuite, on présentera leurs effets en termes de temps et de capacité.

Donc, premier grand scénario, le scénario qu'on a appelé le scénario mauve. Donc, son principe de construction repose sur le schéma suivant, qui vous est un peu détaillé, c'est-à-dire que là, il s'appuie vraiment au maximum sur le réseau existant, dans le prolongement des opérations réalisées, de relèvement de vitesse sur, par exemple entre Rennes et Brest, ou Rennes et Quimper. Donc, on continue cet effort de relevage des vitesses à 220 km/h. Et là, on procède à des ripages de courbes, des sorties le long du réseau existant, et donc c'est ce qui figure en rouge sur le petit schéma, avec parfois des haltes TER qui peuvent être donc contournées ou déplacées, ou doublées. Voilà ce premier principe d'aménagement.

Donc, comment cela s'organise sur le territoire ? Sur le territoire, on voit donc que ce qu'on a recherché, ce sont des aménagements sur la branche nord entre Rennes et Lamballe, qui permettent de faire gagner de l'ordre de 7 à 8 minutes. Et après, on a un autre aménagement, au bout là, entre Plouaret et Morlaix, c'est une zone assez particulière du réseau, qui est assez sinueuse, et au niveau du Ponthou, qui permet de gagner encore quelques minutes sur un faible linéaire. Entre Rennes et Redon, on prolonge également ces aménagements, avec des aménagements un peu ponctuels à en tirer. C'est un peu plus compliqué entre Rennes et Redon, parce qu'on est dans la vallée de la Vilaine, et c'est très sinueux, et on est au bord même de la Vilaine, donc les ripages de courbes sont malaisés. Et après, vers Nantes, donc aussi de la modernisation, et un décroché pour desservir par ligne nouvelle le projet d'aéroport du Grand Ouest. Donc au total, 250 kilomètres de lignes traités. Alors, j'ai oublié aussi d'indiquer qu'entre Quimper et Lorient aussi, une zone aménagée permettant d'offrir des minutes complémentaires pour tenir l'objectif de Paris – Quimper en 3 heures.

Donc au total, 250 kilomètres de lignes traités sur tous les axes, pour un coût total de 4,2 milliards d'euros. Donc cela, c'est le scénario dit « au plus proche de l'existant ».

Deux autres familles de scénarios vous sont présentées ensuite. Ce sont donc les scénarios dits de « ligne nouvelle ». Donc le premier, qu'on appelle donc le scénario bleu. Donc, le principe de construction de ligne nouvelle, vous voyez que là, c'est une recherche de sections de lignes beaucoup plus importante, ce sont plusieurs dizaines de kilomètres, entre deux gares importantes, donc, typiquement des gares TGV. Et donc, là, on se retrouve avec un doublé de lignes. C'est-à-dire qu'on a une infrastructure nouvelle, qui est plutôt réservée aux trains rapides, et une infrastructure existante, en bleu, qui, elle, gardera les trains plus lents ou qui ont une desserte très fine du territoire, ou les trains de fret, par exemple.

Donc, comment cela s'organise sur le territoire ? On a recherché donc également des zones qui bénéficient au plus grand nombre. Donc là, un peu comme sur le scénario mauve, donc on recherche une ligne nouvelle entre Rennes et Lamballe, de l'ordre d'une soixantaine de kilomètres. Et ensuite, pour l'aménagement Bretagne sud, Rennes – Bretagne sud, et aménagement Nantes – Rennes et desserte de l'aéroport donc, deux options de passage qui se sont présentées, parce que la vallée de la Vilaine représente un enjeu assez important, assez complexe. Et donc, on a une option qu'on a appelée l'option Nord Vilaine, parce qu'elle vient se connecter au nord de Redon, en arrivant par le nord, et donc voilà, qui, elle, fait 165 kilomètres au total avec la branche vers Lamballe. Coût de 3,10 milliards d'euros. Et on a une autre option, toujours dans la même famille de scénarios, qui présente exactement les mêmes fonctionnalités et les mêmes performances, et qui, elle, donc, passe systématiquement sur l'autre rive de la Vilaine, donc plutôt à l'est en sortant de Rennes, et qui se connecte après ensuite au sud de Redon, sur la ligne existante, et qui dessert aussi Nantes par ligne nouvelle, également directement ensuite. Donc là, le linéaire est un petit plus long : 185 kilomètres, 20 kilomètres de plus, ce qui explique le coût un peu plus élevé également, donc 3,65 milliards d'euros.

Donc, la famille bleue se retrouve à être moins chère que la modernisation de l'existant, puisqu'on est à 3,1 ou 3,6 milliards d'euros.

Dernière famille qui vous est proposée, c'est la famille donc verte. Toujours le même principe d'aménagement, donc je passe vite, et sur le territoire donc, la fameuse option verte repose sur un autre principe de construction. C'est-à-dire que là, on a recherché un tronçon commun en sortie de Rennes, desservant à la fois la Bretagne nord et la Bretagne sud. Donc, en cherchant le linéaire le plus important, donc le tronçon commun. Mais en ménageant également la desserte de Vannes et donc de Saint-Brieuc. Donc, on voit qu'on a une bifurcation qui est – on verra sur une carte un peu plus détaillée plus loin – qui est au niveau à peu près sur le territoire de Mauron. Donc là, un aménagement assez important, mais comme le projet, cela a été rappelé au début, répond à une pluralité d'objectifs, qui, on retrouve également l'amélioration de Nantes – Rennes, on retrouve donc aussi ces fameuses options nord et Sud Vilaine qui étaient proposées dans le scénario bleu. Et donc là, donc on a un total, avec l'option Nord Vilaine, donc le « Y » Bretagne nord – Bretagne sud, plus l'option Nord Vilaine, on se retrouve avec 250 kilomètres d'aménagement, pour un coût de 5 milliards d'euros ; et on retrouve également l'option Sud Vilaine, qui est l'alternative, pour 270 kilomètres et 5,55 milliards d'euros.

Donc voilà, c'étaient les caractéristiques techniques des 3 scénarios. Maintenant, je vais vous présenter leurs effets en termes de capacité et donc de temps de parcours.

Donc, les effets en gains de capacité. Donc, comme l'a expliqué Arnaud tout à l'heure, la capacité ferroviaire, c'est la possibilité de faire passer un nombre de trains par heure, par sens. Donc, les petits schémas, là, très schématiques, qui vous sont présentés, c'est le fonctionnement de la gare de Rennes, avec toutes ses branches, donc qui desservent le territoire, donc qu'on appelle « l'étoile ferroviaire rennaise ». Donc, si on se concentre sur la partie plutôt ouest, vers La Brohinière direction Lamballe, ou vers Messac direction Redon, on voit qu'actuellement, si on prend l'exemple de Messac – Guipry par exemple, on a 7 trains possibles par heure, par sens. Alors, pourquoi 7 trains ? Parce qu'on a des trains rapides, des trains lents, les trains rapides rattrapent les trains lents, et on ne peut pas se doubler sur des infrastructures ferroviaires, c'est très compliqué, ou alors il faut un nombre supplémentaire de voies, il faut 3, 4 voies, et donc actuellement, physiquement, on ne peut pas faire mieux que cela si on veut continuer à desservir tout le monde, avec des trains rapides vers Quimper, et des trains qui desservent le périurbain de Rennes, et des trains vers Nantes. En 2030, c'est le schéma de droite qui vous est présenté, on peut, grâce au projet, rajouter un train par heure, par sens, sur chaque branche. Voilà, donc si on continue sur l'exemple de Messac – Guipry, c'est concrètement un train en plus, donc c'est un train en plus qui peut améliorer la desserte vers Nantes, par exemple, ou si on est vers le nord, sur Lamballe,

c'est lever une alternative, où on devait choisir par exemple entre un TGV rapide, bolide, qui file jusqu'à Brest sans s'arrêter, et un train qui est TGV, mais qui maille le territoire, qui s'arrête un peu partout. Pour le moment, on est obligé de choisir, en heure de pointe, soit on fait circuler l'un, soit on fait circuler l'autre. Voilà. Donc cela, c'est un apport concret du projet.

Le projet, plus des aménagements en gare de Rennes – c'est là que cela devient un peu plus compliqué, c'est-à-dire que si on aménage la capacité d'accueil de la gare de Rennes, on rajoute un quai, par exemple, supplémentaire, et on traite un point en particulier qui est la sortie de la gare de Rennes sur la bifurcation de Port-Cahours, qui est le tronçon commun vers Saint-Malo, quelques kilomètres dans la ville de Rennes – si on arrive à aménager ces zones-là en augmentant la capacité, on voit qu'on peut rajouter encore deux trains par heure et par sens, sur la branche de Lamballe par exemple. Donc, c'est-à-dire qu'on passerait, si on est sur Lamballe, de 5 trains actuellement à 6 trains puis 8 trains par heure et par sens. Donc, ce sont 8 trains qu'on peut répéter tout au long de la journée.

Voilà, cela, c'était un peu la partie technique sur... et cela, l'ensemble des 3 scénarios permet d'y arriver.

Sur Nantes, on retrouve le même type d'apports du projet. Donc, je vais passer rapidement, je pense que c'est – la mécanique est la même, on pourra y revenir si vous avez des questions.

Donc, deuxième apport du projet, c'est sur les temps de parcours. Donc, on a présenté cela sous la forme contrastée par scénario, sur les grands axes et les grandes liaisons qui maillent le territoire. Donc, le premier objectif, c'était desservir Brest et Quimper rapidement depuis Rennes et Paris, donc on voit que les 3 scénarios, pour Brest et pour Quimper, font gagner – scénarios mauve et bleu, une dizaine de minutes, 10 à 11 minutes sur Brest et Quimper ; le scénario vert, plus long, plus ambitieux, qui vient se connecter à Saint-Brieuc et à Vannes, permet de gagner 15 minutes sur Brest et 23 minutes sur Quimper. Donc, ce sont 23 minutes gagnées de Vannes jusqu'à Quimper, par exemple, pour la branche sud.

Sur les relations Nantes – Quimper, les 3 scénarios sont assez similaires en termes de performances : ils permettent de gagner 6 à 7 minutes.

Et enfin, pour terminer, sur Rennes – Nantes, les performances sont assez contrastées selon les scénarios : le scénario mauve fait gagner 7 minutes, alors que les scénarios bleu et vert font gagner 25 minutes dans une hypothèse où on aurait un service à 250 km/h, mais si on limite à 220 km/h, ce serait 20 minutes, et à 320 km/h, on pourrait monter à quasiment 30 minutes de gain entre Nantes et Rennes.

Donc, voilà les possibilités en termes de gains de temps permis par les 3 familles de scénarios.

Alors, on a aussi étudié des compléments, des ajouts, on a appelé cela les « ajouts », pour aller au-delà, pour les gains de temps, pour la pointe bretonne. Alors, quels sont-ils, ces ajouts ? Là, sont figurées sur la carte, en surimpression, les 3 familles de scénarios. Donc, là, après, on a étudié 4 ajouts possibles, qui figurent en orange, et qui reposent sur 2 principes : soit on contourne Redon ou Lamballe, dans le prolongement des scénarios bleu et mauve, par exemple, soit on construit des sections de lignes nouvelles en extrémité du réseau, entre Morlaix et Brest, et entre Lorient et Quimper. Alors, chaque ajout pris individuellement, en orange, permet un gain de temps de 5 minutes sur la relation, mais coûte également 500 millions d'euros. Donc, les 4 ajouts pris ensemble coûteraient 2 milliards. Voilà, c'est comme cela qu'il faut le lire. Et enfin – donc là, une petite animation qui vous montre dans quels cas ces ajouts peuvent s'appliquer, sur quels scénarios.

Enfin, pour terminer, 3 diapositives : 2 tableaux et après une carte locale montrant un peu plus localement les enjeux du projet. Là, c'est sur les leviers des temps de parcours et de la capacité – on va peut-être s'attarder un peu plus sur les temps de parcours – pour la zone de Pontivy, et après, le territoire de Loudéac. Donc, les tableaux sont assez détaillés, je vous propose de ne peut-être pas rentrer dans le détail de toutes les cases. On peut peut-être prendre un exemple assez emblématique : la liaison, par exemple, avec Paris. Donc la première colonne, c'est la situation sans LNOBPL, donc concrètement, c'est la situation 2017 que vous connaissez. Donc, en 2017, avec la LGV Bretagne – Pays de la Loire, la liaison vers Paris, en correspondance à Rennes, donc avec une liaison type autocar depuis Pontivy jusqu'à la gare de Rennes, c'est de l'ordre de 3 h 05. Donc, systématiquement, quel que soit le scénario, en correspondance à Rennes, forcément on a toujours le même temps, 3 h 05, quel que soit le scénario. Par contre, ce qu'on peut remarquer, c'est que si on est à Pontivy et qu'on décide d'aller prendre le train à Vannes, on voit que le temps de parcours est de l'ordre de 3 h 29 – on va dire 3 heures et demie – sans le projet LNOBPL en 2030, mais si on prend les scénarios mauve,

bleu et vert, on voit que ce temps de parcours diminue un peu pour le mauve et le bleu, 3 h 24, 3 h 18, et peut descendre à 3 h 06 en correspondance à Vannes. Donc, avec un temps similaire que si on passait par Rennes. On retrouve aussi des performances comme cela, intéressantes, en correspondance à Vannes, pour aller vers Nantes, avec des temps de parcours de l'ordre de 2 h 15, voire moins de 2 h 10, pour des temps routiers assez similaires. Donc, là, c'est un exemple de service, de temps de parcours intermodaux, qu'on a appelé, donc en complémentarité TER et autocar et TGV.

On retrouve le même tableau – on pourra aussi y revenir dans le détail, si vous le souhaitez – pour Loudéac. Là, on retrouve des temps – par exemple, si on reprend l'exemple de Paris, avec des temps de parcours de l'ordre de 3 heures en correspondance à Rennes, et des temps qui pourraient être aussi de 3 h 24 jusque 3 h 09 dans le cas de correspondances à Saint-Brieuc. Cela peut multiplier les possibilités, on va dire, d'accéder à une gare TGV dans des pôles d'échanges multimodaux.

Donc, voilà quelques points qu'on pouvait raconter. Sur la capacité, je ne reviens pas dessus, j'avais assez développé auparavant.

Enfin, pour terminer, une petite carte d'insertion de l'option verte – enfin, la famille de scénarios verts – sur le territoire, telle qu'elle s'insère, cette option. Donc, là figurent un peu, en gris, les options de passages. Donc, vous retrouvez les concepts fonctionnels de l'option verte. Donc, on a un tronc commun en sortie de Rennes, qu'on ne voit pas bien d'ailleurs, Rennes est juste coupée par la carte. Et on se connecte au nord, à Saint-Brieuc. Et au sud, juste avant Vannes. Alors, il y a quelques enjeux environnementaux que je ne présente pas là, mais ma collègue responsable des études environnementales pourra rentrer dedans si vous avez des questions – avec donc le tronc commun qui a lieu entre la sortie de Rennes, et juste après Mauron, à peu près dans cette zone de territoire.

Voilà, tel que cela s'insère dans le territoire.

Je repasse la parole à Arnaud pour la conclusion.

Arnaud GODART, chef de mission LNOBPL – RFF

Oui. Nous avons essayé, le plus rapidement possible, de vous présenter le projet tel qu'il est aujourd'hui. Et grâce à ce débat public, nous attendons de pouvoir partager avec vous les objectifs de ce projet, tant vis-à-vis des gains de temps possibles que des fréquences envisageables, la capacité. De voir avec vous l'opportunité de ce projet : concrètement, dans quelle mesure les différents scénarios proposés répondent-ils aux objectifs ? Et de pouvoir, aussi, grâce à notre échange, enrichir les projets, les options envisagées, en termes de vitesse – nous avons vu que les vitesses étaient très ouvertes, entre 200, 320 km/h. Des ajouts sont envisageables pour améliorer les gains de temps. Des aménagements sont possibles pour encore pouvoir mettre plus de trains. Et pouvoir aussi discuter avec vous de l'insertion de ce projet sur le territoire.

Voilà. Nous sommes, bien sûr, à un état très amont de toutes ces études, et nous vous remercions de votre participation.

Martine PATTOU, membre de la CPDP

Bon, maintenant, la parole est à la salle. Donc, il reste deux petites heures, donc il y aura une heure pour les questions, et une heure pour les avis et les propositions ou les suggestions.

Donc, dans cette première petite heure, les questions devront durer une minute, et on vous demande donc de respecter – je crois qu'il y a une horloge qui va s'afficher – on vous demande de respecter ces temps et de vous présenter.

Donc, voilà. La parole est à la salle pour des questions.

LNOBPL – Liaisons ferroviaires Bretagne-Loire

Robert LE MASSON

Oui, dans cette présentation technique, là, je relève quelque chose quand même d'assez cocasse, c'est qu'à la fin de la présentation, on voit qu'on pourrait carrément faire Vannes – Saint-Brieuc ou Saint-Brieuc – Vannes en TGV, mais sans arrêt à Pontivy. Alors, bon, c'est – chacun jugera. Mais, moi, ce que je voudrais vous poser, ce sont des questions un petit peu plus profondes – enfin bon.

Une question d'abord qui m'est venue tout de suite à l'esprit : qu'est-ce qui conforterait l'adhésion à ce genre de projet, qui est malgré tout éminemment coûteux, si ce n'est de commencer à donner des gages en décidant de remettre en service la ligne précisément de voyageurs Saint-Brieuc – Auray ?

Et une autre question qui va tout de suite de soi : peut-on attendre de ce genre de projet qu'il aboutisse à des coûts de transports par train abordables dans le contexte social que nous connaissons actuellement ?

Arnaud GODART, chef de mission LNOBPL – RFF

Oui, Monsieur. Concernant votre première question, sur la ligne existante Saint-Brieuc – Auray : le projet que nous vous présentons aujourd'hui ne résume pas l'action ferroviaire dans son ensemble, et ferroviaire notamment, de Réseau Ferré de France et des partenaires. C'est vrai que Stéphane LEPRINCE l'a dit tout à l'heure : nous investissons, faisons des travaux au quotidien pour l'amélioration des trains du quotidien. La modernisation du réseau est notre priorité. Pour cela, nous investissons 400 millions d'euros par an, et pour donner des illustrations concrètes, il y a le contrat de plan Etat-Région en cours de négociation, qui abordera la ligne dont vous parlez. Dès à présent – et je parle sous le contrôle de ma collègue en charge de ce dossier, et tu participeras si tu le souhaites – Auray – Pontivy fera l'objet, dès 2015, de travaux pour maintenir les performances de l'axe aujourd'hui de cette section dédiée au fret pour le moment. Des réflexions sur l'aspect voyageur peuvent avoir lieu. Elles ont lieu, des études sont en cours. Peut-être qu'on peut en dire deux mots, mais il est évident qu'il faut d'abord étudier, j'allais dire, le potentiel trafic voyageurs, pour déterminer l'opportunité de ce type de trafics.

Voilà, donc c'est une étude en cours, et des décisions en fonction des résultats.

Sur les coûts de transports, je ne sais pas si – peut-être Stéphane LEPRINCE souhaite intervenir ?

Stéphane LEPRINCE, Directeur régional – RFF

Sur les coûts, j'ai pu en parler tout à l'heure quelques instants, le ferroviaire est largement subventionné, coûte très cher en ce qui concerne le réseau. Je rappelle que le voyageur finance à peu près 20 % du coût du réseau.

Voilà, donc cela, c'est quelque chose qui est important. Même si cela peut représenter des coûts importants pour le voyageur, on peut voir aussi tout l'impact que cela a sur les finances publiques. Donc, voilà, on peut se mettre des deux côtés : du côté du voyageur, ou du côté des subventions publiques. C'est quelque chose, on le sait, relativement coûteux, et je pense d'où l'intérêt aussi de ce type de débats et de voir ce qu'on veut, ensemble, proposer à l'avenir.

Olivier GUERIN, Président de la CPDP

Pardon, Monsieur LEPRINCE, vous pourriez peut-être préciser de ce pourcentage payé par l'utilisateur, si ce sont tous les trains, ou certains trains seulement.

Stéphane LEPRINCE, Directeur régional – RFF

Non, là, ce que j'indiquais, ce n'était pas en fonction du train, c'était en fonction, globalement, du coût du réseau. Tout train, donc en ce qui concerne nos dépenses d'exploitation ou nos dépenses d'investissement, le prix payé par le voyageur représente à peu près 20 %. Donc, c'est une moyenne. A la fois tout train, mais aussi tout type

d'investissements, sachant que dans nos dépenses, on a des investissements qu'on finance à 100 %, d'autres qu'on finance comme les lignes nouvelles. Donc, là, c'était une moyenne, globalement, sur le coût du réseau. C'était aussi pour montrer qu'au-delà du coût du voyageur, c'est aussi beaucoup de subventions publiques. Une partie de nos péages, par exemple, sont des subventions d'Etat.

Martine PATTOU, membre de la CPDP

Merci. D'autres questions ?

Serge BRIELLE

Bonjour, je m'appelle Serge BRIELLE. J'habite Pontivy. Donc, on a vu dans votre présentation que le plus important pour vous, c'était le temps. Pour moi, ce n'est pas le plus important. Et il y avait deux bouchons, qui étaient Redon et Lamballe. Or, pour contourner ces bouchons, pourquoi ne pas créer une ligne, un petit morceau de ligne Rennes – Loudéac, puis ensuite utiliser le service ferroviaire existant : Loudéac – Saint-Brieuc, puis Loudéac – Auray ?

Il y a Pontivy dedans.

Benoît FORMSTECHE, mission LNOBPL – RFF

On va prendre cette carte-là. Ce n'est pas très lisible parce qu'on ne voit pas bien le réseau. Bon, en fait, ce que je voulais vous dire, c'est que dans les objectifs du projet, donc on a amélioré la desserte de Brest et de Quimper en faisant gagner du temps, et essayé de libérer de la capacité donc sur Rennes – Lamballe, Rennes – Redon, comme vous l'avez souligné. La ligne Auray – Pontivy et la ligne Saint-Brieuc – Loudéac, enfin l'axe Saint-Brieuc – Vannes, on va dire, Auray, la particularité, c'est que cette ligne est orientée de manière un peu malaisée pour après se reconnecter au réseau. Donc, en fait, il y a des réflexions qui sont en cours pour peut-être améliorer et rouvrir au service voyageurs, mais pour le tracé, la famille, le tracé donc du scénario vert, qui figure là, on voit qu'aller jusqu'à Auray, enfin, se permettre de se connecter à Auray, c'est se priver de desservir Vannes. Donc, les TGV desservant Vannes ne passeraient pas sur cet axe, et donc vous avez moins de trains qui circulent sur cet axe, et donc, c'était un peu plus compliqué.

Donc, dans les champs d'objectifs du projet, c'était d'essayer de desservir au maximum les gares TGV existantes. Donc, d'ailleurs, la famille bleue ne shunte pas de gare existante, puisque Lamballe est toujours desservie, et Redon également, et il n'y a que dans la famille verte où on contourne Lamballe et Redon. Donc, les TGV qui desservent Lamballe et Redon continuent à emprunter la ligne classique.

Donc, c'est pour cela que ces axes n'ont pas été intégrés au projet actuellement.

Serge BRIELLE

Alors, toujours, parce que là, la réponse ne me convient pas du tout. En fin de compte, tout de suite, vous nous avez parlé de « maillage de territoire ». Vous êtes d'accord avec moi ? Donc, dans ce maillage du territoire, pour moi, on essaie de faire des connexions, des interconnexions entre toutes les villes du territoire breton, aussi bien le centre-breton que les villes de la côte. Et là, vous êtes en train de nous redire qu'il faut absolument que le TGV passe à Vannes. Je pense que s'il y a des TGV qui passent à Pontivy, et des TGV qui partent de Vannes, et bien il n'y aura pas de problème. Il y aura autant de desserte de Vannes, et une plus grande desserte de l'intérieur de la Bretagne.

Arnaud GODART, chef de mission LNOBPL – RFF

Non, mais, c'est tout l'intérêt, sans doute, effectivement, de votre expression. Je pense que c'est en partie vrai. Le projet en tant que tel améliore le maillage, sans doute, des territoires desservis sur la ligne. Il améliore le maillage en complémentarité avec les autres modes et les autres projets ferroviaires qui sont en cours, et avec les pôles d'échanges multimodaux qui ont été cités.

C'est vrai que le projet améliore le maillage, peut-être pas de l'ensemble des territoires, mais de l'ensemble des territoires avec la complémentarité des autres lignes et des autres modes.

Patrick SKAVINNER

Bonsoir. Patrick SKAVINNER, habitant de Pontivy. J'aimerais savoir si vous avez pris connaissance, avant de venir sur notre territoire, des travaux de prospective menés par les conseils de développement des pays d'Auray, Pontivy, et Saint-Brieuc, au sujet de cette ligne nord – sud, baptisée par ces mêmes conseils de développement « ligne Manche – Atlantique ».

Merci.

Arnaud GODART, chef de mission LNOBPL – RFF

Sophie, est-ce que tu – en ce qui me concerne, non, pour être très honnête. Mais, j'imagine que c'est un travail que nos services ont par ailleurs traité.

Patrick SKAVINNER

J'invite, je pense qu'il y a des journées conseils de développement concernées, je vous invite à vous faire – enfin, qu'ils se manifestent, ou vous, les interpeller.

Merci.

Arnaud GODART, chef de mission LNOBPL – RFF

Oui, merci. Effectivement – enfin, nous sommes répartis, et je vous prie de nous en excuser, selon différentes approches, et effectivement, à titre personnel, non, je n'ai pas pu prendre encore connaissance de ce document, mais nous en sommes bien sûr très intéressés.

Olivier GUERIN, Président de la CPDP

Pardon, juste une précision : vous savez que le site internet, on l'a indiqué tout à l'heure, sur le site internet, il y a les informations sur le projet, mais aussi, il y a les informations, la documentation, les avis qui peuvent être exprimés par les uns et les autres.

Sauf erreur de ma part, le document dont vous parlez n'a pas été communiqué à la Commission particulière du débat public, et donc n'a pas été mis sur le site, n'est pas un élément de discussion. Ce que je peux faire, c'est vous inviter, inviter les rédacteurs de ce document, à le transmettre pour qu'il soit un élément en discussion sur internet, et aussi lors des réunions.

Cédric CADORET

Bonjour, Cédric CADORET, Pontivy. Juste une petite question : en fait, en regardant un petit peu les scénarios, en fait, on se rend compte qu'on est à peu près à 20 millions d'euros du kilomètre. Je n'ai pas trop compris en fait, la Bretagne, quand elle a fait la suite de Le Mans à Rennes, le petit bout là, cela a coûté un milliard d'euros. A savoir qu'un milliard d'euros, c'est quand même le budget de la Bretagne, de la Région Bretagne. A priori, la Bretagne aurait participé à un tiers. Comment cela va être financé en fait ? Parce que 20 millions d'euros au kilomètre, cela représente beaucoup. Et il y a une petite chose qui apparaît assez clairement sur les scénarios, c'est une volonté de métropolisation en fait, entre Nantes et Rennes. Et on se rend compte, à l'évidence, qu'a priori, le Centre Bretagne, quels que soient les scénarios proposés, ne sera pas spécialement couvert.

Arnaud GODART, chef de mission LNOBPL – RFF

Concernant votre première question, nous arrivons effectivement entre 17 et 20, 21 millions d'euros du kilomètre, ce qui est un ratio tout à fait classique pour ce type de lignes. Et c'est d'ailleurs ce ratio, 17 millions du kilomètre environ, qui est celui de la LGV Bretagne – Pays de la Loire en cours de construction.

Oui, c'est effectivement, votre question est celle du mode de financement d'un tel projet. Alors, pour faire très court, et Benoît complètera si besoin, d'abord, nous allons réfléchir à la part d'autofinancement du projet. Comme Stéphane LEPRINCE l'a expliqué tout à l'heure, il s'agit, au travers des péages que Réseau Ferré de France perçoit, de définir, grâce en fait au prix des billets qui permettent le financement de ces péages, de définir la part d'autofinancement du projet en lui-même, par les apports de trafics, des trafics complémentaires, que nous vous avons décrits tout à l'heure avec des utilisateurs plus nombreux et des trains plus nombreux.

Ensuite, effectivement, le complément est apporté par des fonds publics, l'Etat et les collectivités locales. Ceci est tout à fait classique pour ce type de projets d'infrastructures ferroviaires, mais aussi routières. Voilà. Donc, le projet sur Bretagne – Pays de la Loire aboutit au résultat que vous souligniez tout à l'heure. Néanmoins, ce calcul est vraiment réalisé au cas par cas, et nous aurons à le faire au plus vite dans le cadre de ce projet, pour déterminer la part de financement des différents partenaires.

Votre deuxième – oui, vous aviez une deuxième intervention sur... vous pouvez la préciser, c'est tout simplement de dire que le Centre Bretagne est écarté.

Olivier GUERIN, Président de la CPDP

C'est la métropolisation.

Cédric CADORET

Oui, c'est sur la métropolisation entre Rennes et Nantes. Et a priori, c'est vrai que vous avez l'air d'acter déjà que l'aéroport va exister, c'est quand même relativement intéressant de le noter. Bon, moi, je n'ai pas d'a priori, mais c'est quand même intéressant de le noter.

Mais c'est sur le fait que le Centre Bretagne va manquer d'attractivité. C'est vrai qu'au niveau déjà voiries, on est déjà, hormis le fait que le Conseil Général travaille sur le fait que les voies se développent, on est quand même un petit peu perdus au niveau des transports.

Olivier GUERIN, Président de la CPDP

Juste une précision sur la desserte de l'AGO : à Nantes sera présentée une expertise complémentaire qui a été décidée par la Commission nationale du débat public, pour une liaison Nantes – Rennes sans passage par Notre-Dame-des-Landes.

Arnaud GODART, chef de mission LNOBPL – RFF

Alors, en fait, nous sommes partis d'une démarche de coller au plus près au réseau existant. Alors, pourquoi ? Parce que le projet, dans un contexte en fait de contraintes financières et d'optimisation du réseau existant, réseau qui a déjà fait l'objet de modernisations et d'améliorations, dans le cadre d'une optimisation du projet et quels que soient les scénarios – vous avez vu, qu'il s'agisse du mauve, à plus forte raison, mais aussi du bleu et du vert, nous nous sommes appuyés sur le réseau existant, de façon à limiter au maximum les linéaires de lignes nouvelles, pour rendre le projet le plus soutenable possible, financièrement et techniquement. Et techniquement, nous avons essayé de voir, et c'était l'exposé précédent, les limites, qu'est-ce qui en fait donnait les limites du réseau, tant en vitesse, en temps de parcours, qu'en capacité. Et nous avons essayé de traiter ces limites au juste nécessaire sur les sections concernées.

Donc, sans préjuger, j'allais dire, de la notion de métropolisation ou pas, il s'agit du traitement du réseau là où les limites étaient concernées. Alors, c'est vrai qu'il y a des projets, enfin, des objectifs dans les projets, qui concernent Brest, qui concernent Nantes, qui concernent Rennes, mais ce projet bénéficie à l'ensemble des territoires par les connexions qu'il offre, parce que l'ensemble des gares seront desservies. Cela aussi, c'est en cours, seront desservies. Et cela, je crois aussi que c'est un élément de construction que Benoît a rappelé tout à l'heure, cela a été de ne pas créer un réseau bis, cela a été de capitaliser sur les gares existantes de façon à permettre, à chacun, au travers des pôles d'échanges multimodaux, de bénéficier de ces gains de temps, effectivement par des rabattements, par car, par bus, par vélo, notamment, ou par d'autres modes de transports notamment ferroviaires, des lignes de la région. Voilà.

Benoît FORMSTECHE, mission LNOBPL – RFF

Juste, compléter un petit peu sur le point, le débat sur la métropolisation Nantes – Rennes, donc cela, ce sont des questions d'aménagement du territoire qui donc ne relèvent pas directement de Réseau Ferré de France. Par contre, ce qui peut être intéressant, qu'on n'a pas développé dans la présentation, c'est pour cela qu'on affichait la carte, c'est qu'en 2017, ce qu'il va se passer, c'est qu'il va y avoir le cadencement. Donc, c'est quelque chose qui existe sur le reste du territoire national, mais qui n'est pas encore déployé dans l'ouest.

Alors, le cadencement, qu'est-ce que c'est ? C'est que les gares de Rennes et de Nantes vont devenir des nœuds de correspondances majeurs. C'est-à-dire que ce sont un peu comme des fonctionnements d'optimiser, c'est-à-dire que tous les trains arriveront et partiront à peu près au même moment pour permettre toutes les correspondances possibles. Et donc, les gares de Rennes et de Nantes sont véritablement les portes d'entrée et de sortie de l'ouest.

Alors, le temps de parcours optimum entre ces deux villes intéresse, je pense, au final, tout le territoire, tout l'ouest, parce que Nantes, c'est votre porte pour aller vers le sud-ouest, et que Rennes est votre porte pour aller vers Paris, vers le nord, vers l'est. Et donc, moderniser et améliorer les performances entre ces deux nœuds, on appelle cela les « nœuds ferroviaires », Rennes et Nantes, c'est important parce que : j'habite le nord Bretagne, je passerai par Rennes et Nantes pour aller vers Bordeaux.

Et donc, dans cette logique de cadencement généralisé à Nantes et à Rennes, on la retrouve après déclinée sur les gares, on va dire, un peu moins importantes, moyennes, qui sont structurellement les gares TGV actuelles. Donc, c'est Vannes, c'est Saint-Brieuc, c'est Lorient, c'est Quimper, c'est Morlaix, où là, dans une logique intermodale – c'est ce qu'on a essayé de vous expliquer – on organise toute la chaîne de transports avec les partenaires pour que l'autocar arrive à Saint-Brieuc pour gérer une correspondance avec le TGV qui file vers Rennes et Paris. Et la même chose, de Pontivy vers Vannes pour aller donc sur le réseau ferroviaire.

Donc, c'est une logique de chaîne multimodale, intermodale, qui est développée. Et si on reprend, on va plus loin, pour reprendre le discours sur la ligne Auray – Pontivy – Loudéac – Saint-Brieuc, des études seront en cours, on peut imaginer, si le potentiel est là, s'il y a la volonté, de faire un service ferroviaire qui aurait vocation à rabattre également vers Saint-Brieuc ou vers Vannes pour assurer des correspondances vers une offre ferroviaire importante.

Voilà, c'est un peu le propos que je voulais apporter.

LNOBPL – Liaisons ferroviaires Bretagne-Loire

Martine PATTOU, membre de la CPDP

La parole est à Madame, qui attend depuis longtemps.

Dominique CRASE

Merci beaucoup. Dominique CRASE, de Trévé. Donc, je vois que vous avez privilégié d'utiliser les lignes ferroviaires existantes actuellement en circulation. Mais il existe d'autres lignes ferroviaires qui traversent le Centre Bretagne. Il s'agit de la voie verte, qui pourrait être réhabilitée. Cela reviendrait, certes, à plus cher, mais cela permettrait aussi de désenclaver un peu le Centre Bretagne, et de lui ouvrir les portes vers le reste.

Donc, je voulais savoir s'il était possible d'avoir une étude d'un tel projet.

Arnaud GODART, chef de mission LNOBPL – RFF

Alors, nous avons, dans un certain nombre de cas encore, la maîtrise foncière de ces anciennes voies ferrées. Et effectivement, c'est le cas entre Pontivy et Loudéac, par exemple. Et ceci nous permet, effectivement, de préserver l'avenir, en quelque sorte.

Donc, effectivement, ce sont des réflexions que nous pouvons avoir au cas par cas pour anticiper des évolutions futures.

J'en profite pour dire que le réseau, il a 150 ans aujourd'hui. Et effectivement, dans des horizons de cette nature-là – enfin, j'allais dire, dans les 30 ans, les 40 ans, Madame le Maire parlait des 100 années à venir, effectivement, c'est bien cela, et effectivement, nous gardons la maîtrise foncière pour rouvrir, le cas échéant, cela a été le cas entre Nantes et Châteaubriant par exemple, des lignes, parfois, en fonction du besoin et de la démographie, à des échelles de temps qui nous dépassent bien sûr.

Patrick HUET

Bonjour, je suis HUET, Patrick, de Mauron, à la fourchette du parcours vert, justement. Bon, je rejoins l'avis de ces gens qui ont causé précédemment. Déjà, en 2017, il va y avoir un déséquilibre de fret vers Châteaubriant et Redon par rapport à notre secteur, et nous, sur la voie Mauron – La Brohinière, nous avons des projets de fret, il y a même des usines qui se sont installées dans ce but. Donc, là, on va se retrouver, nous, coincés, déjà, depuis 2017, avec des sociétés qui vont certainement s'installer plus vers Redon, Châteaubriant et tout cela.

Et donc, je suis pour le parcours mauve, parce que moi – et faire du voyageur Loudéac – La Brohinière, et pourquoi pas Vannes – La Brohinière, en faisant du fret et du voyageur. Voilà.

Parce que là, on se retrouve nous, vraiment – il y a même une histoire avec une entreprise qui s'est installée actuellement sur Mauron, on est en train de lui chercher des poux parce que justement, elle va peut-être bien se trouver sur ce parcours-là. Donc, il y a quand même des choses qui ne sont pas très normales.

Et aussi, sur les cartes forestières, on s'aperçoit que dans les zones qu'il va y avoir ce tracé, il ne figure que la carte du Morbihan, et puis un peu des Côtes-d'Armor, mais toute cette carte forestière qu'il y a sur Géoportail, la forêt V2, qu'on appelle, de 2006 à maintenant, ne figure plus. Voilà.

Je vous remercie.

Arnaud GODART, chef de mission LNOBPL – RFF

Sophie, toi qui intervient notamment sur ce secteur avec le fret.

Sophie DANET, responsable de l'antenne RFF de Rennes

Donc, bonjour, Sophie DANET, responsable de l'antenne de Rennes de RFF.

Donc, sur La Brohinière – Mauron, nous avons effectivement remis en état cette ligne il y a peu, ce qui a permis l'installation d'un certain nombre d'entreprises, notamment sur Gaël – enfin, Gaël, il y avait déjà EasyDis –, et sur Saint-Méen-le-Grand, où il y a des sociétés qui se sont installées. Sur Mauron, le débat n'est pas terminé, puisque nous avons gardé la voie pour permettre justement sa réhabilitation en fonction du besoin.

Voilà ce sur quoi moi je peux répondre, en tout cas.

Olivier GUERIN, Président de la CPDP

Monsieur, pardon, vous ne parlez pas sans micro, parce qu'on ne peut pas tenir compte de ce que vous avez dit.

Mais ce que je vous demande, s'il vous plait, il y a une réponse qui est faite, vous laissez les autres intervenir pour une autre question.

Patrick HUET

Oui, mais pas à ma première question, s'il vous plait. J'ai parlé du déséquilibre qu'il allait y avoir entre Châteaubriant, et en 2017, par rapport à notre voie à nous, qui – en convoi lourd, si vous voulez, eux, ils vont pouvoir faire des convois lourds, que nous, on sera avec des convois légers parce qu'on emprunte des voies de TGV. Voilà.

Donc, il va déjà y avoir un déséquilibre déjà dans – quand vous mettez votre parcours, on va bien voir.

Sophie DANET, responsable de l'antenne RFF de Rennes

Sur La Brohinière – Mauron, vous pouvez mettre des trains lourds, puisqu'aujourd'hui, ils circulent, et ensuite, sur des lignes classiques aussi vous pouvez mettre des trains lourds.

Patrick HUET

Ils seront coincés, ils ne pourront pas partir directement à Paris, voilà, en convoi lourd. C'est ce que je voulais dire. Ils vont emprunter des tronçons de TGV que Châteaubriant, Châteaubriant et en dessous, Redon même, on peut voir, eux auront des axes directement, ils pourront faire des trains complets sans emprunter de voie de TGV.

Sophie DANET, responsable de l'antenne RFF de Rennes

Vous aurez toujours la ligne classique. Vous avez la ligne LGV, mais vous avez une ligne classique qui permettra les trains frets lourds, en direct.

Patrick HUET

Sur la voie Châteaubriant, on pourra faire des trains déjà complets, presque à partir – il y aura un déséquilibre forcément...

Olivier GUERIN, Président de la CPDP

Monsieur, nous avons noté votre intervention sur ce déséquilibre.

Yves MERVIN

Merci. Bonsoir. Yves MERVIN. Moi, j'ai une question, une remarque, sur la forme du débat, parce que vous nous avez donc présenté 3 enjeux : il y a la population, 20 % en 2040, et après, il y a 5 objectifs, après monsieur FORMSTECHE nous a présenté 5 solutions pour trouver des solutions, et il y a 3 scénarios, donc il y a un cher qui fait gagner du temps, et un qui est moins cher qui ne fait pas gagner beaucoup de temps.

Donc, j'ai le sentiment que le débat, il est quand même assez circonscrit, et est-ce qu'on pourrait remonter à des étapes en amont, où on rediscuterait des enjeux, des principes ? Voilà.

Olivier GUERIN, Président de la CPDP

Monsieur, c'est l'objet du débat. Il vous a été présenté par Réseau Ferré de France avec différents objectifs. Si vous estimez que ces objectifs ne sont pas des objectifs pertinents, c'est à vous de le dire, et on recueillera votre avis. Mais le projet, il existe, il est présenté par Réseau Ferré de France comme il est. Maintenant, comme cela a été dit précédemment, il peut être amendé, il peut être modifié, ou certains peuvent proposer des objectifs différents.

Mais si vous voulez, je crois que votre intervention, c'est moins une question qu'un avis que vous pouvez donner, que vous pourrez compléter peut-être tout à l'heure. On est là dans un premier temps de questions, où on répond, un peu rapidement, aux demandes des uns et des autres.

Guy LE HELLOCO, Président du Centre Bretagne

Guy LE HELLOCO, président du Centre Bretagne. Si vous pouviez réafficher votre carte que nous connaissons tous. C'est très, très intéressant d'entendre les uns dire qu'ils vont perdre de l'attractivité, que les autres gagnent 10 minutes – je n'ai rien contre gagner 10 minutes à partir de Brest, gagner 10 minutes à partir de Quimper, conforter Saint-Brieuc – Lamballe, moi, cela ne me pose aucune difficulté. Mais cette carte montre, s'il en était encore besoin, qu'il y a un ventre mou, qui est le Centre Bretagne, et qui n'est pas une « réserve d'Indiens », puisque le bassin d'emplois Pontivy – Loudéac est un bassin attractif sur le plan industriel. J'espère qu'il le restera, mais il le restera à certaines conditions. Il le restera à la condition que nous puissions, comme les autres, bénéficier des infrastructures.

On nous enfume depuis la venue du Général de Gaulle dans les années 60 sur la desserte routière. Moi, ce que je peux vous dire, malgré mes 70 ans dans quelques mois : on ne se laissera plus enfumer – excusez-moi d'être ferme – on ne se laissera plus enfumer autant de temps encore. Moi, non, sûrement, mais il y a de jeunes pousses qui n'accepteront pas que la Bretagne centrale soit le défouloir des bobos parisiens qui vont venir respirer l'air pur.

Roland LESAUCE, Président du Conseil de Développement du Pays D'Auray

S'il vous plaît. J'ai le micro. Monsieur LESAUCE, Roland, Président du Conseil de Développement du pays d'Auray.

Je voudrais vous poser une question, parce que je reviens sur la question de temps. C'est une question qui est souvent évoquée. Mais en préalable, je voudrais quand même rappeler qu'Auray, c'est aussi une gare TGV.

Alors, cette notion de 3 heures que vous nous avez évoquée dans le cadre des objectifs fixés par les différents partenaires, elle semble emblématique pour la pointe bretonne, et les différents scénarios que vous nous avez présentés, on va y arriver, à moins de 3 heures, ou aux 3 heures. C'est aussi un critère de rentabilité et d'efficacité. Avec les scénarios qui ont été présentés, Pontivy, lui, va être à plus de 3 heures. Alors, pour le Centre Bretagne, je rejoindrai le précédent intervenant, ce critère ne serait-il pas pertinent à vos yeux ?

LNOBPL – Liaisons ferroviaires Bretagne-Loire

Olivier GUERIN, Président de la CPDP

Je crois que ce sont plus des avis que des questions, alors je vous propose de continuer pour les questions. On prendra les avis après.

Jean-Luc FILLON

Oui, Jean-Luc FILLON. Dans les différents scénarii, a-t-on étudié – on parle de réseau existant, il existait un axe transversal Saint-Brieuc – Auray, qui desservait Loudéac et Pontivy. Dans les différents scénarii, a-t-on étudié la desserte de Loudéac et Pontivy avec de bonnes correspondances à Saint-Brieuc et à Auray, avec la réactivation de cet axe par un TER moderne, efficace, rapide et confortable ?

Arnaud GODART, chef de mission LNOBPL – RFF

Dans le cadre du projet LNOBPL qui vous est présenté, la réponse est non. Mais comme on le disait, LNOBPL – oui, exactement, mais à ce stade, effectivement. Mais comme on le disait, LNOBPL ne concentre pas toutes les réflexions ferroviaires, loin de là, puisque dans le cadre d'autres programmes, qu'il s'agisse de programmes menés par RFF strictement ou avec les partenaires par ailleurs, et je pense aux contrats de plans Etat-Région que citait Stéphane LEPRINCE, des réflexions de ce type peuvent être envisagées, en effet. Et à ce stade, je dirais qu'effectivement, très sincèrement, la difficulté de notre présentation ici, c'est que nous présentons le projet LNOBPL, et on fait peu de présentations des autres projets.

Jean-Luc FILLON

Peu de cas du Centre Bretagne, puisqu'on parle beaucoup de réseaux existants, vous l'avez dit vous-même, le réseau existant, il y avait une transversale, qui n'a même pas été étudiée pour – je crains qu'il n'y ait pas beaucoup de chefs d'entreprises qui, descendant à Rennes, empruntent un car. On n'en voit pas beaucoup. Ferroviaire, oui. Car, non.

Arnaud GODART, chef de mission LNOBPL – RFF

Je me répète, excusez-moi, ce n'est pas pour vous contredire, c'est juste pour bien prendre en compte ce que vous dites, et reconnaître qu'effectivement, dans le cadre du projet, de la présentation qui vous est faite, les projets en cours de réflexion, d'étude, par ailleurs, et qui intègrent l'axe dont vous parlez, ne sont pas retranscrits ici. Ils sont, pour autant, étudiés, ils font l'objet d'études en parallèle soumises aussi à des réflexions de financements, de priorités, évidemment. Et c'est vrai que c'est un peu la limite, quelque part, de notre présentation sur ce projet particulier, parce qu'on ne parle pas des autres projets en parallèle, qui sont importants, tout autant. Oui.

Anne-Marie BOUDOU, conseillère régionale Bretagne

Anne-Marie BOUDOU, conseillère régionale Bretagne. Quand je vois effectivement les scénarios que vous proposez, tous sont en fait axés sur la desserte d'un projet d'aéroport de Notre-Dame-des-Landes, qui n'existe toujours pas, qui est vraiment très hypothétique aujourd'hui. Donc, j'aimerais confirmer ce que j'ai entendu, mais je ne suis pas sûre d'avoir bien compris, que vous allez étudier l'ensemble des scénarios sans le passage par Notre-Dame-des-Landes.

Et aujourd'hui, en plus, suite au rapport de la Cour des comptes et à la Commission Duron, Mobilité 21, je ne vois pas comment vous pouvez nous présenter un certain nombre de scénarios de ce genre-là, c'est-à-dire qui n'utilisent pas les

LNOBPL – Liaisons ferroviaires Bretagne-Loire

voies existantes, donc simplement une amélioration des voies existantes. Cela veut dire consommer du foncier en plus, cela veut dire des coûts supplémentaires, cela veut dire ne pas aller dans le sens de la Commission Duron, c'est-à-dire desservir le quotidien, enfin, les besoins quotidiens, et les territoires en premier. Et comment vous pouvez nous dire qu'effectivement le scénario vert serait justifié par, donc, une fréquentation suffisante, puisque c'est cela que vous nous dites sur effectivement l'axe existant Saint-Brieuc – Auray, il n'y aurait pas, soi-disant, peut-être, suffisamment de trafic pour justifier une amélioration. Moi, je me pose la question sur effectivement ce TGV, sur ce trajet vert, je ne vois pas franchement comment il pourrait être rentable, et en plus, les différents scénarios que vous proposez, avec ce que dit la Cour des comptes, c'est qu'en fait il faudrait qu'il y ait le minimum d'arrêts. Donc, je ne vois pas comment tout cela peut être valable, à long terme.

Donc, je pense que l'essentiel, c'est d'abord de recentrer le sujet sur une amélioration du transport en Bretagne, d'où, en plus, il manque un barreau Brest – Quimper, et qui fait qu'au niveau de la Bretagne, il y a une très mauvaise circulation.

Arnaud GODART, chef de mission LNOBPL – RFF

Alors, sur votre première intervention, effectivement les expertises, et sous le contrôle bien sûr de la Commission particulière du débat public, des expertises indépendantes seront réalisées pour rendre le 27 novembre des études sur le projet sans desserte de l'aéroport du Grand Ouest. Donc, nous vous confirmons ce point-là, sous l'autorité de la Commission.

Vous avez raison, la modernisation du réseau est la priorité de Réseau Ferré de France, et ceci pour améliorer les dessertes du quotidien, le transport du quotidien : la fiabilité du réseau est notre priorité.

Nous vous mettons, là, en visuel, la situation du projet Rennes – Brest, Rennes – Quimper, dont on a fait référence en introduction, qui a permis de moderniser et d'améliorer les temps de parcours, depuis quelques années à présent, l'opération est en train de s'achever puisqu'il y a eu aussi 41 passages à niveau supprimés au passage, et 3 restent à supprimer encore pour définitivement achever les travaux. C'est de la modernisation du réseau, donc on a injecté des nouveaux composants, mais c'est aussi 5 minutes de temps gagnées sur les axes Rennes – Brest et Rennes – Quimper, par des ripages de courbes, des modifications de tracés, moins ambitieux que ceux que nous vous proposons aujourd'hui. Et la conséquence de cela, c'est que le réseau breton est à 85 % quasi neuf. Le réseau structurant breton, Rennes – Brest, Rennes – Quimper, a fait l'objet de modernisations qui le poussent au maximum de ses capacités en termes de temps de parcours et en termes de capacité. Donc, c'est partant de constat-là – et je disais tout à l'heure, précédemment, en réponse à une autre question, que c'est en partant des objectifs qui ont été assignés à Réseau Ferré de France, partant de l'état de réseau, nous avons essayé de trouver les réponses à apporter en prenant en compte les améliorations qui ont été engagées sur les différentes sections, ici surlignées en vert.

Donc, oui, la maintenance et le renouvellement du réseau est la priorité de RFF. En Bretagne, nous sommes plutôt dans une situation, sur le réseau structurant, j'allais dire, confortable, pardonnez-moi l'expression. En tout cas, on voit ici que les travaux ont mené leur effet, et nous sommes, pour encore améliorer la situation, contraints de proposer des sections de modernisation.

Alors, si on va sur le scénario mauve – parce que le scénario mauve, en fait, il s'appuie sur le réseau existant. Si vous le souhaitez, si vous le jugez utile, peut-être que nous pouvons vous décrire le scénario mauve, qui a justement comme objet d'améliorer le réseau existant, strictement, sur la base de ces améliorations déjà réalisées.

Gérard HUET, Maire de Loudéac, conseiller général

Gérard HUET, Maire de Loudéac, conseiller général. Donc...

Arnaud GODART, chef de mission LNOBPL – RFF

Oui, pardon, je laissais la porte ouverte pour voir votre réaction, si vous souhaitez qu'on rentre dans le détail du scénario mauve, mais vous en voyez ici quelques illustrations.

Alors, le vert. Sur... Comment pourrait-il être rentable ? C'était cela, votre question. Donc, là, on peut peut-être apporter des éléments d'études socio-économiques, qui effectivement montrent que nous sommes sur des coûts plus importants, avec des gains de trafic peut-être pas beaucoup plus importants. Donc, effectivement, en terme de rentabilité socio-économique, le scénario vert est moins bien positionné que le scénario bleu, notamment.

Peut-être que Benoît, tu peux apporter des éléments.

Olivier GUERIN, Président de la CPDP

Je précise : ces cartes, vous les voyez défiler un peu rapidement, mais vous avez le dossier du maître d'ouvrage, qui était disponible à l'entrée de la salle. Un dossier épais, qui porte toutes ces indications, tous les chiffres qui vont vous être donnés.

Et en plus, sur le site du débat, outre le dossier lui-même, vous pouvez avoir accès à des études qui vont dans le détail des coûts, de l'analyse socio-économique qui sera faite.

Je précise aussi que sur l'analyse socio-économique qui va vous être présentée, il y a également une expertise complémentaire qui a été décidée par la Commission nationale du débat public, et qui sera mise en ligne sur le site et discutée lors de la réunion à Rennes le 2 décembre.

Benoît FORMSTECHE, mission LNOBPL – RFF

Alors, rapidement, parce qu'effectivement, dans la présentation un peu ramassée qu'on vous a faite, on n'a pas présenté ce critère-là qui est donc intéressant pour éclairer sur l'opportunité du projet.

Derrière ce tableau, là, ce sont les résultats qu'on appelle, des études socio-économiques sur le projet. Alors, qu'est-ce que c'est qu'une étude socio-économique ? C'est une étude qui essaie d'évaluer la rentabilité, l'intérêt du projet, avec des critères donc de gains de temps, de fréquences. Donc voilà, on essaie de monétariser les avantages pour les usagers, pour les mettre en balance avec les coûts, donc la dépense en investissements, en maintenance, en renouvellement, donc sur une durée de vie d'un projet.

Donc, là, vous avez les résultats qui vous sont présentés pour les 3 familles de scénarios, et leurs options. Donc, ce qu'on peut constater, c'est que les résultats sont, mis à part pour le scénario bleu, l'option Nord Vilaine, donc ce qu'on appelle la VAN – concrètement, c'est la création de valeurs, c'est la valeur actualisée nette. Donc, on voit qu'il n'y a que ce scénario-là qui crée de la valeur dite socio-économique. Donc, c'est un facteur pour éclairer. On voit que le scénario vert, qui est beaucoup plus ambitieux en termes de temps de parcours, de gains de temps, pour la pointe bretonne, on voit qu'au final il fait gagner beaucoup plus de temps, mais pas pour tout le monde, donc en fait, les coûts supplémentaires qu'il engendre ne compensent pas les avantages qu'il tire. Donc, en fait, il est moins bon que l'option bleue. Et le scénario mauve, qu'on évoquait tout à l'heure, de modernisation de l'existant, qui s'inscrit en fait dans le prolongement des opérations que vous a présentées Arnaud Godart, en fait, on se rend compte que comme il est extrêmement cher, parce qu'on a des logiques, un peu dans le ferroviaire, de paliers d'aménagement – c'est-à-dire que c'est un peu comme un route : on l'aménage, on l'élargit, on rectifie un peu les choses, et à un moment, il faut passer à la voie express, et la voie express, on contourne le village, on passe à côté. Et c'est un peu cela, sur le réseau classique. C'est-à-dire que les axes Rennes – Brest, Rennes – Quimper, tous les aménagements pour gagner du temps, améliorer la capacité, on a fait les aménagements les plus efficaces, les plus optimum. Donc, on ne peut pas faire mieux. Maintenant, si on veut gagner un peu plus de temps – alors, on a fait l'exercice : c'est sur le scénario mauve. Et on a réussi à gagner le même temps que sur le scénario bleu, mais on se rend compte qu'on est plus cher. C'est un peu les limites d'avoir un réseau qui a été déjà poussé à son meilleur grâce aux opérations engagées par les partenaires notamment et RFF depuis une dizaine d'années.

Gérard HUET, Maire de Loudéac, conseiller général

Excusez-moi, mais j'ai vu qu'une question vous a embarrassés, celle de mon collègue Guy LE HELLOCO, qui a suscité le plus d'applaudissements dans la salle. Ou alors, vous avez été scotché par les applaudissements, et vous êtes restés cois.

Je pense qu'en fonction de – on n'est pas ici pour l'applaudimètre, mais en fonction de la pertinence de son intervention, vous avez complètement occulté la réponse. Donc, moi, je vais en remettre une couche, parce que je pense qu'ici, dans la salle, les interventions surtout sont faites – bon, moi je ne vais pas me prononcer sur l'aéroport – c'est : comment désenclaver le Centre Bretagne ? Vous ne savez sans doute pas quelle est la commune des Côtes-d'Armor qui a la plus grande zone industrielle, 450 hectares, Loudéac. 470 hectares, Loudéac, plus de 6000 salariés. Donc, cela, il faudrait peut-être le prendre en compte, ce besoin-là.

Alors, moi je vais dire, je ne crois en rien de ce que vous dites. Il y a 11 ans exactement, j'ai reçu Ambroise GUELLEC, Vice-Président sous, disons, le gouvernement, si je puis dire, de Josselin DE ROHAN, Vice-Président du conseil régional. Il entre en mairie, me disant que ligne Saint-Brieuc – Loudéac – Auray, aller l'ouvrir, somme toute, cela ne coûtait que 12 millions d'euros. Les aiguillages à refaire, 12 kilomètres entre Loudéac et Saint-Géran, peuplés par des animaux sauvages – des renards, des lapins, des arbres qui poussent sur, etc. Donc, j'ai aussi un de chez vous, Réseau Ferré de France, et bien, je n'ai pas confiance. Il m'a menti, il est venu me faire passer la matinée, je ne me rappelle plus son nom, pour me dire qu'il avait fait une étude près des industriels de Loudéac, et que la ligne Saint-Brieuc – fret, il ne faut pas se faire d'illusions, il n'y a qu'une voie, donc il n'y aura jamais de ligne de voyageurs. Je la souhaiterais, mais avec une seule voie... Que la ligne fret, vu que les réponses avaient été positives, elle allait rouvrir sans tarder. Cela fait déjà 3 ans qu'il est venu me voir.

Donc, moi, je n'ai aucune confiance. Vous n'avez pas les financeurs avec vous, vous parlez pour qui, là ? Pour certains cabinets d'études, souvent les cabinets font des super fromages, des super courbes, etc., mais vous être habilités avec qui ? Vous pouvez toujours mettre en autorisation de programme. Comme au conseil général – dans les Côtes-d'Armor, je parle – en autorisation de programme, mais jamais en crédit de paiement. Jamais on ne met rien en cahier de paiement. Mais on fait plaisir. Alors, tous les gens croient, vous suscitez de l'espérance. Vous ne m'avez pas dit, vous n'êtes même pas capable de me dire : « pour 12 millions d'euros seulement ». Mais c'est 15 maintenant, ou 17. Vous deviez me dire : « mais cela va être rouvert l'année prochaine ». Là, je vous croirais dans toutes vos élucubrations, avec beaucoup de fantaisie dans ce que vous avez dit. Il n'y a aucun sérieux dans ce que vous dites. Est-ce que vous avez l'accord du conseil régional ? Est-ce que vous avez l'accord des différents partenaires ? De l'Etat ? Combien sont provisionnés ? Vous n'avez rien de tout cela. Et ici, les intervenants – je ne suis pas venu ce soir pour entendre une conférence avec un cabinet qui nous fait des super schémas, et qui ne répond même pas aux questions essentielles.

Voilà.

Olivier GUERIN, Président de la CPDP

Monsieur le Maire, une observation : comme vous l'avez entendu tout à l'heure, le projet n'est pas encore décidé. Ce qui se débat ici, c'est de savoir s'il est opportun. Donc, il n'est pas, effectivement, encore financé, il n'y a pas d'autorisation de programme, il n'y a pas de crédit de paiement, si ce n'est pour les études.

Mais c'est à vous de dire, vous et toutes les personnes dans la salle : « est-ce que c'est opportun ? ». Est-ce que c'est ce que vous voulez, et est-ce que vous voulez éventuellement autre chose ?

Gérard HUET, Maire de Loudéac, conseiller général

12 ans qu'on ment. On devait rouvrir la ligne dans les 2 ans qui suivaient. Vous en avez au moins pour 200 ans avant de faire quoi que ce soit.

Arnaud GODART, chef de mission LNOBPL – RFF

Je pense quand même, Monsieur le Maire, pour être très clair, parce que nous sommes un établissement public, et on n'est pas là pour vendre quoi que ce soit. On est là pour maintenir, comme cela a été dit, un réseau en l'état, et voilà.

Alors, sur cette ligne nord – sud, aujourd'hui, dans l'immédiat, et l'année prochaine, cela on peut le dire : il y a des travaux qui sont prévus pour maintenir la ligne dans ses fonctionnalités actuelles avec le fret, entre Auray et Pontivy. Voilà ce que je peux dire à ce jour, et ceci effectivement est budgété de manière collaborative avec les partenaires.

Sur le reste, sur l'aspect voyageurs, oui, effectivement, on ne peut pas aujourd'hui s'engager sur quoi que ce soit. Il faut démontrer l'intérêt, j'allais dire socio-économique, comme cela a été présenté tout à l'heure sur notre projet LNOBPL, il faut faire la même chose sur cette ligne pour déterminer si c'est effectivement, en termes de trafic, en termes d'argent public, une opération qui a du sens ou pas. Oui, il faut se dire les choses comme cela. Et c'est au travers d'études qui sont en cours par ailleurs. Une préservation des emprises foncières, pour demain, le cas échéant, en fonction des évolutions des modes de transports, de la démographie, ouvrir et rendre possible ce projet si un jour il doit voir le jour.

Voilà.

Christophe BELLER, adjoint au maire de Pontivy

Oui, Christophe BELLER, adjoint au maire de Pontivy. J'ai une petite question à vous poser, est-ce qu'il serait possible de revoir la diapositive avec les 3 scénarios s'il vous plaît ?

Donc, sur ces 3 scénarios, effectivement, c'est le scénario vert qui se rapproche le plus du Centre Bretagne. Donc, moi j'ai une petite question à vous poser, parce que l'intérêt de ce scénario, justement, c'est le rapprochement du Centre Bretagne, pour nous, à Pontivy. On a parlé tout à l'heure des temps de trajet, des temps de transport. Pour nous, c'est vrai, en Centre Bretagne, pour pouvoir gagner Paris et puis arriver à 3 heures, on va avoir 45 minutes de plus. Donc, c'est vrai que sur ce scénario, il est intéressant dans la mesure où, à la bifurcation, on pourrait avoir une desserte Pontivy – Loudéac. Donc, là, dans ces cas-là, ce scénario, puisqu'on est à l'étude projet, vous le disiez tout à l'heure, donc on est là pour être force de proposition, et puis, je dirais, annoter tout ce qui peut être dit.

Donc, je pense qu'une desserte locale, Pontivy – Loudéac pourrait permettre justement, tout simplement, d'avoir au niveau du Centre Bretagne, un accès direct.

Ensuite, quand je regarde la ligne LGV, en fin de compte, Rennes – Paris, actuellement, celle qui va s'ouvrir en 2017, vous le disiez tout à l'heure, nous avons ce que vous avez appelé la virgule de Sablé-sur-Sarthe. Alors, pourquoi ne pas créer une virgule, je dirais, de Pontivy, donc qui pourrait permettre une desserte ? Ou alors faut-il attendre que Christine LE STRAT, maire de Pontivy, soit ministre ?

Arnaud GODART, chef de mission LNOBPL – RFF

Vos suggestions ne sont pas aujourd'hui – enfin, on les accueille avec intérêt. Elles n'ont pas fait l'objet d'études comme vous le devinez bien entendu à ce jour. Donc, nous ne pouvons que prendre en compte votre expression. Et les étudier, le cas échéant, en fonction de la suite du débat public et de la suite des études à venir. C'est de façon itérative que nous allons faire progresser ce projet, par des expressions comme celles-là, pas à pas.

Benoît FORMSTECHE, mission LNOBPL – RFF

Juste pour compléter, je vous invite – alors, on n'a pas étudié la virgule que vous avez appelée de Pontivy, à strictement parler, mais je vous invite quand même à regarder dans le dossier du maître d'ouvrage : en page 116, on a évoqué ces éventuels compléments. Alors, pas la gare – parce que je pense que vous parlez d'une gare à la bifurcation, donc pas cette option-là, mais l'option d'une liaison nord – sud sur le scénario vert, a été chiffrée, donc chiffrée à donc, si je

LNOBPL – Liaisons ferroviaires Bretagne-Loire

reprends les chiffres, je crois que c'est 100 millions d'euros pour faire cette liaison. Et pour le moment, elle a été juste pré-étudiée, mais on n'a pas fait d'étude de volumes de voyageurs, de choses, ou d'insertion d'une gare à cet endroit.

Donc, cela fait partie effectivement des expressions et des ajouts possibles sur le projet dans le cas de la retenue de ce scénario pour la suite. Enfin voilà, ce sont des choses qui sont ouvertes à ce stade.

Francis LEPIOUFLE, retraité écrivain

Oui, bonjour. Francis LEPIOUFLE, de Loudéac. Alors, je regarde bien la carte qui se trouve en face de moi : je vois un creux, comme certains l'ont dit, effectivement, entre Carhaix, Loudéac, Pontivy, il y a un grand vide. J'ai cru voir à un moment donné sur l'axe central, une grande superficie avec un grand panneau « ferroutage ». Cela fait plusieurs années que cela existe. Or, sur ce vide-là, on ne voit rien circuler, mais les gens qui y vont voient énormément de camions circuler. Ce qui veut dire que de la marchandise est produite en grande quantité, part de cette région, vers d'autres régions de France. En très grande quantité. Est-ce que dans le projet, il y a une étude pour lier à la fois ce transport de marchandises vers les autres régions par le ferroutage ? Là est peut-être l'occasion de lier justement la voie ferrée aux lieux de production.

A un moment donné, j'ai cru qu'il n'y avait qu'une forme de trafic : le trafic voyageurs. Je viens d'entendre parler de fret tout à l'heure. Bon. Je vois le « Y » qui part, effectivement, il pourrait y avoir, je pense, par une étude, une voie qui irait peut-être jusqu'à Loudéac. Relier, comme ont dit certaines personnes tout à l'heure, à une voie nord – sud, marchandises et voyageurs, peut-être à voies plus lentes. On ne demande pas le TGV en Bretagne centrale de Saint-Brieuc à Vannes, on demande une desserte. Parce que tout à l'heure, quand vous avez parlé de gains de 5 minutes : Brest – Paris, c'est 5 minutes de gains. Qu'est-ce que je regarde ? Parce que je prends le train quand même régulièrement – les gens prennent le train à Brest ou à Rennes, arrivent à Paris, prennent un café. Les 5 minutes sont passées. Alors, elles coûtent cher, les 5 minutes. Moi, je préférerais qu'il y ait une voie centrale, avec moins de gains de minutes, mais une véritable desserte, voyageurs et fret.

Merci.

Arnaud GODART, chef de mission LNOBPL – RFF

Concernant les enjeux fret, effectivement c'est une problématique qui est intégrée, et qui a fait l'objet d'ailleurs de notre précédente réunion publique, à Morlaix. Par exemple, nous avons parlé du fret en Bretagne. Et c'est vrai que le projet, quel que soit le scénario, permet de dégager de la capacité, d'augmenter un petit peu le tuyau, pour parler simplement, et de permettre de faire circuler potentiellement plus de fret sur les lignes classiques existantes, qui, on l'a vu tout à l'heure, ne permettent pas dans de bonnes conditions toujours, de faire circuler le fret. Donc, c'est un des enjeux de ce projet, en effet.

Concernant votre suggestion en deuxième partie de propos, nous prenons aussi note de votre suggestion.

Martine PATTOU, membre de la CPDP

Madame ?

Martine PHILIPPE

Martine PHILIPPE, Noyal-Pontivy. Je profite de la question de Monsieur, parce qu'elle fait écho à quelque chose que j'ai dans la tête : quels sont vos critères de calcul de rentabilité, de gain, de perte ? Quand j'entends effectivement qu'il s'agit de gagner 5 minutes pour arriver à Brest, donc si je comprends bien, c'est important que les gens de Brest gagnent 5 minutes, les gens de Quimper gagnent 5 minutes, et que nous, on n'ait rien du tout pour développer notre pays. Alors là, moi, je me demande quels sont vos critères.

Arnaud GODART, chef de mission LNOBPL – RFF

Nous recherchons les supports de présentation pour vous apporter cet éclairage, basés donc sur la socio-économie, sur lequel on peut donc apporter des éléments plus concrets pour expliquer le mode de calcul de ces éléments.

Là, c'est un exemple, en fait – bon, c'est un exemple tiré des études de trafic, donc je vous invite à consulter le rapport dédié sur le sujet. Donc, là, c'est un petit peu technique, là, c'est ce qui est indiqué sur les codes couleurs, mauve, bleu, vert, donc on retrouve les 3 familles de scénarios. Est rappelé en noir, sur chaque encart, le trafic qu'on appelle « en référence », donc c'est-à-dire les volumes de voyageurs, et les apports du projet, donc ce sont des milliers de voyageurs. Donc, si vous prenez la carte Rennes Bretagne, vous avez +150, +110 voyageurs, en milliers par an.

Alors, cela, c'est pour un peu montrer. Et alors, je voulais peut-être juste un peu corriger votre question, c'est – le projet, on est sur une base de 10 à 15 minutes, voire 23 minutes, de gain de temps par branche, en fait. Après, les 5 minutes, c'étaient les ajouts possibles. Donc, en fait, la rentabilité des scénarios par exemple bleu et mauve, elle est calculée sur un gain de temps de 10 minutes pour Brest, un gain de temps de 10 minutes, mais ces 10 minutes pour Brest sont aussi vraies pour Morlaix, pour Saint-Brieuc, pour Lamballe, vraies donc pour toutes les gares sur le parcours. Il est vrai aussi sur la branche sud. Il y a un gain de temps aussi entre Nantes et Rennes. Donc, en fait, ce sont ces gains de temps cumulés de tous les voyageurs. On le retrouve également, parce qu'on a développé un modèle multimodal de voyageurs, c'est-à-dire qui prend en compte aussi les rabattements, donc en fait, c'est comme on indiquait au départ, c'est que le Centre Bretagne n'est pas une zone noire dans nos études. C'est-à-dire qu'on prend en compte le rabattement des voyageurs de Pontivy, ou de Loudéac, qui vont se rabattre sur une gare sur l'axe nord, ou à Rennes, et qui eux aussi bénéficient du gain de temps sur la partie ferroviaire de leur parcours. Donc, le rabattement, il peut être en voiture, il peut être en autocar.

Et donc, tout cela, c'est intégré sur la base donc de nos modèles de trafic.

Donc, voilà un peu la mécanique – alors, je ne vais peut-être pas rentrer trop dans le détail, mais l'intérêt socio-économique du projet, qui est un filtre, une analyse, repose beaucoup sur le gain de temps, effectivement, parce que cela représente de l'ordre de 70 % à 80 % des avantages développés par un projet. Mais il y a l'évaluation socio-économique, mais l'évaluation environnementale, qui est son pendant, mais il y a les études d'aménagement du territoire, qui sont un autre volet d'étude, qui figurent aussi sur tous les documents produits par RFF. Et cela, voilà, c'est – l'étude socio-économique est un éclairage, parmi d'autres, d'autres études pour essayer d'évaluer les scénarios, les apports des uns et des autres. Et c'est un outil qui a ses limites, comme d'autres études ont leurs limites. Sur l'environnement, par exemple : à ce stade d'étude, on a fait un travail avec un certain niveau de détails, qui méritera d'être approfondi dans les zones à enjeux, puisqu'on est encore à une maille trop grosse pour évaluer certains enjeux.

Marie-Madeleine DORE-LUCAS, conseillère municipale de Pontivy

Oui, bonsoir. Marie-Madeleine DORE-LUCAS. Je suis conseillère municipale à Pontivy. Vous organisez un débat public, mais vous êtes sourds à notre demande, entre autres, de la réhabilitation de la ligne Auray – Saint-Brieuc. Vous parlez de cohésion, vous parlez d'attractivité du territoire, mais je crois que vous êtes en train de conforter le désert breton de demain à l'intérieur du Centre Bretagne.

Arnaud GODART, chef de mission LNOBPL – RFF

Alors, Madame, sur cette ligne dont on a beaucoup parlé, nous ne bloquons rien. Le projet – enfin, la ligne Auray – Saint-Brieuc fait partie du réseau ferré national, dont on assure bien sûr l'entretien, la gestion. Elle est un bien national, et c'est aussi à l'Etat, aux partenaires collectivités de déterminer ce qu'ils veulent faire de cet outil d'aménagement du territoire. Nous sommes, RFF, un opérateur au service du bien public, pour améliorer cette ligne.

Donc, nous entendons votre expression. Comme cela a été dit par ailleurs, il faut assurer, pour une question, j'allais dire, de priorité de l'argent public, la démonstration de l'intérêt socio-économique du trafic potentiel pour la rouvrir, et si ce seuil est atteint, il y aura un projet.

Nous sommes à l'écoute de cette expression. Aujourd'hui, cela a été dit, les besoins sont relativement concrets au niveau du fret notamment, et nous le supportons, nous l'accompagnons. Au niveau du voyageur, il faut évaluer l'intérêt du trafic pour le bon usage de l'argent public, et le cas échéant, les études sont là pour le démontrer, nous rouvrirons. Et ceci est un choix non pas de RFF, mais de l'Etat et des collectivités, que d'apporter leur soutien à de tels projets.

Henri LE DORTZ, conseiller général de Pontivy

Oui, Henri LE DORTZ, donc conseiller général de Pontivy. Contrairement à ce que – enfin, pas contrairement, mais par rapport à ce que vient de dire Marie-Madeleine sur l'axe Pontivy – Auray, le conseil général du Morbihan s'est engagé à cofinancer avec la Région et Réseau Ferré de France donc, cette modernisation de la ligne de marchandises de fret. Et moi, j'ai bon espoir qu'en 2015, ce vœu soit enfin réalisé. Et il est vrai qu'après, il faudra continuer côté Côtes-d'Armor, mais cela, ce sont les Costarmoricains.

Concernant les 3 scénarii que vous nous avez présentés, si on veut pour le Centre Bretagne, trouver un scénario d'importance, d'attractivité, c'est le scénario vert qui, pour nous Centre Bretagne, est le seul scénario, à mon avis, qui conviendrait pour le Centre Bretagne, et acceptable, à partir du moment où dans l'intersection, dans le «Y», on trouve une gare avec des arrêts TGV, soit un le matin ou deux le matin, deux le soir – enfin, qu'importe la desserte, mais que ce point-là soit au début, l'accès TGV pour le Centre Bretagne. Et dans le futur, parce qu'on a une réflexion qui est menée à 30, 40, 50 ans, pourquoi pas dès les années, on ne sera plus là, nous, pour le voir, que l'axe soit continué côté Loudéac, et pourquoi pas Carhaix. Et on aurait à ce moment-là un axe Rennes – Loudéac – Pontivy – Carhaix, jusqu'à Châteaulin. Je pense qu'il faudra peut-être du temps pour le faire, mais c'est peut-être la solution pour le Centre Bretagne.

Christian TROADEC, maire de Carhaix, conseiller général du Finistère

Oui, bonjour. Christian TROADEC, maire de Carhaix, conseiller général du Finistère. Donc, ici en soutien évidemment à l'ensemble des élus qui sont favorables à ce qu'il y ait un vrai aménagement du territoire en Bretagne, et tout particulièrement en pensant qu'un problème politique, il doit y avoir une réponse politique. Alors, je suis un peu surpris de voir que l'aménagement du territoire devrait être justement cette réponse politique qui serait apportée à l'ensemble de la Bretagne, mais avec en particulier, et je comprends aussi que les experts soient présents ici pour expliquer les raisons qui ont mené les études, la manière dont elles ont pu être dirigées depuis le début, mais je pense qu'ils auraient dû être accompagnés, ces experts, par les politiques de la Région Bretagne, au même rang, sur scène, pour pouvoir répondre aux questions qui sont les nôtres.

Parce qu'autrement, comme cela a été dit par bien d'autres intervenants, cela va être un peu un dialogue de sourds. Et surtout, le scénario qui n'est pas étudié, c'est celui qui vient à nouveau d'être réclamé, c'est ce scénario qui amènerait tout simplement à ce qu'on ait une ligne centrale passant de Rennes à Châteaulin, en arête de poisson, permettant à nouveau cette jonction entre Saint-Brieuc et Auray, mais aussi entre – parce que la ligne apparaît toujours sur la carte, même si elle est en grande difficulté aujourd'hui – la ligne entre Paimpol, Guingamp, Carhaix, qui aurait pu être poursuivie. La voie existait, jusqu'à Rosporden, permettant véritablement une irrigation de l'ensemble du territoire breton.

Je crois que la vraie, aujourd'hui, question qui se pose, est celle de l'aménagement du territoire et de la vraie volonté des dirigeants de la Région Bretagne, d'arriver à faire en sorte qu'on ne concentre pas l'ensemble des richesses sur le littoral. Aujourd'hui, c'est 80 % de la population qui vit entre le littoral et les voies express, 80 % des richesses qui sont produites, alors même que nous avons un territoire centre-breton à défendre, et qui nécessite des infrastructures routières, aéroportuaires, mais aussi évidemment ferroviaires.

Jean-Jacques VIDÉLO, maire de Le Sourn

Bonsoir, Jean-Jacques VIDÉLO, maire de Le Sourn. Je prends la parole parce que je m'attendais à des réponses et je trouve que les scénarios qui nous sont proposés, les scénarii, et surtout toutes les cartes qui nous ont été présentées, qui nous envoient à l'horizon 2030 font que non seulement la liaison nord – sud, Saint-Brieuc – Loudéac – Pontivy – Auray, ne sera pas, je dirais, confortée, mais elle disparaît purement et simplement de toutes les cartes, sauf des charges environnementales. Et cela, cela m'interpelle, parce que pour nous, ce serait quoi ? La double peine ? On aurait d'un côté des voies de passage vers le sud et vers le nord à grande vitesse, sans aucun arrêt en Bretagne centrale, y compris au «Y», comme le soulignait Henri LE DORTZ tout à l'heure. Et cela voudrait dire en plus qu'on perdrait la seule voie d'irrigation du Centre Bretagne pour nos industries agroalimentaires, pour nos industries lourdes, c'est-à-dire qu'on n'aurait plus de train du tout, y compris des trains de fret en Centre Bretagne.

Alors, je voudrais deux éclaircissements. Le premier éclaircissement, je ne souhaite pas que vous vous défaussiez sur les autres partenaires, mais je voudrais avoir la stratégie de RFF concernant cet axe au Centre Bretagne, nord – sud, pour l'horizon 2030. Et la deuxième interrogation, je souhaite aussi savoir ce que vous souhaitez conforter réellement, les trains en Centre Bretagne. Si cela ne se fait pas par cet axe nord – sud, cela devra se faire obligatoirement par un barreau direction ouest.

Merci.

Stéphane LEPRINCE, Directeur régional – RFF

Alors, déjà, quasiment à toutes les réunions, la Région et son Vice-Président est présent. Il avait prévu d'être ici ce soir, mais pour des raisons personnelles – voilà, son père est décédé, donc il ne peut pas être là, il y avait la sépulture cette après-midi, donc il n'est pas là ce soir.

C'est le premier point que je voulais souligner.

Concernant, très clairement, la stratégie de RFF, on s'efforce de maintenir en l'état le réseau existant. On a beaucoup d'investissements qui sont faits, je l'ai expliqué tout à l'heure. C'est juste gigantesque. Sur le réseau, maintenir en circulation les trains qui existent déjà, c'est beaucoup d'investissement. Et donc, c'est à peu près 200 millions d'euros en Bretagne tous les ans, c'est un effort considérable. Je rappelle que ce sont beaucoup de subventions publiques, rien que pour faire cela. C'est aussi tous ces investissements, à peu près 3 milliards d'euros de dette de plus qu'on fait tous les ans. Donc, il faut que ce soit soutenable par tout le monde, y compris par l'Etat, c'est quelque chose de considérable.

Nous avons eu par le passé, et encore récemment, des réouvertures de lignes. Ce sont des choses qui existent. On a rouvert une ligne plus tôt en desserte périurbaine, qui s'appelle Nantes – Châteaubriant, en début de cette année. C'est quelque chose de très rare, aujourd'hui, sur l'ensemble du réseau ferré national, et cela demande des mobilisations financières des partenaires qui sont considérables.

Très clairement, la politique de RFF, sur cette ligne-là, Nantes – Châteaubriant, nous n'avons pas les moyens de financer cette réouverture, quand on faisait les calculs économiques, nous n'avons pas financé 1 euro de cette réouverture Nantes – Châteaubriant périurbaine, qui a coûté à peu près 200 millions d'euros.

Voilà, donc on a des contraintes financières qui sont fortes. On ne peut pas financer au-delà de ce que peuvent nous rapporter les droits de circulation sur le réseau. La nouvelle loi qui a été votée cet été, au mois d'août de cette année, valant réforme ferroviaire, renforce encore ce contrôle sur nos investissements. Demain, l'ensemble de nos investissements seront validés par le Parlement, lors d'une trajectoire pluriannuelle qui s'appelle le contrat de performance. Mais au-delà même des élus qui voteront cette trajectoire, et on pourrait imaginer qu'elle génère encore de l'endettement, le rôle du gendarme du ferroviaire sera garant pour la nation qu'on ne dégrade pas encore plus nos comptes. Et donc, l'ensemble de nos investissements sur le réseau devront être validés par ce qu'on appelle l'autorité de régulation ferroviaire, la RAF, qui validera ce type d'investissements.

Donc, nous, voilà, on est un établissement public, on utilise, comme je l'ai dit dès le début, beaucoup d'argent public. Ce n'est pas juste une stratégie de RFF, ce n'est pas juste RFF qui se défausse, tout cela, c'est de l'argent public, et cela mérite débat, et l'ensemble des investissements, quels qu'ils soient, demain seront aussi, auront un avis à la fois du Parlement, mais aussi du gendarme du ferroviaire.

LNOBPL – Liaisons ferroviaires Bretagne-Loire

Donc, voilà, on est là pour présenter des choses. Cela coûte très cher, on le sait, le ferroviaire. C'est de l'aménagement du territoire. C'est aussi de l'endettement potentiel. Cela doit être un équilibre. Et tout cela, c'est aussi, je pense, l'exercice démocratique, tout simplement. Et on est là aussi pour cela ce soir, tout simplement d'essayer de vous présenter ce que cela représente. Les scénarios sont assez contrastés, mais ils ont vocation – voilà, on pourrait aussi tirer le scénario vert un peu plus loin, on sait qu'évidemment, cela coûterait plus cher.

Voilà. Donc, c'est cela, le débat. Après, c'est un équilibre, et on n'en est pas encore au moment des financements, ce sont aussi des engagements politiques, et cela sert aussi à cela, sincèrement, les débats. Nous, humblement, nous sommes des techniciens au service de la nation, on est là pour vous éclairer sur tout cela, dans des contraintes qui sont aussi financières, relativement importantes, et on ne se défausse vis-à-vis de personne.

Patrick SKAVINNER

Oui, je me permets. Patrick SKAVINNER, toujours. Dans le chapitre socio-économique, dans vos – j'aimerais qu'on inverse la réflexion. Tout est présenté pour nous permettre, à nous, Bretons de l'intérieur, de nous évader vers les mégapoles. Tout à l'heure, quand je suis arrivé, il y avait des gens de l'hôpital qui manifestaient leur inquiétude quant à leur devenir, donc j'en profite pour signaler que la fameuse ligne Manche Atlantique, je le répète, passe à 800 mètres de l'hôpital, qui représente donc l'aménagement du huitième secteur sanitaire, et pour moi comme beaucoup de gens, j'imagine, ici, il est d'abord primordial de continuer à vivre et se déplacer dans le pays. Donc, certes, pouvoir aller sur Paris, sur Rennes, OK, mais inversons la réflexion, posons-nous la question suivante : comment attirer chez nous un Rennais, un Brestois, un Parisien, un Vannetais ? Là est le défi à relever.

Merci.

Françoise CADEL-LECHANU

Françoise CADEL-LECHANU, Pontivy. Vous avez dit tout à l'heure que vous preniez en compte les balances économiques. On a vu sur votre tableau tout à l'heure qu'il n'y avait, au fond, qu'un projet qui soit positif en coûts, c'était le projet bleu, par Nord Vilaine. Est-ce que vous avez – vous êtes un établissement public, vous avez donc une mission de service public, une mission aussi de prise en compte de l'aménagement du territoire, est-ce qu'il ne vous semble pas, préférable je ne sais pas, mais de choisir par exemple cette option-là pour vous garder du budget pour pouvoir rénover, entretenir et doubler une ligne Saint-Brieuc – Auray ? Dans un premier temps, cela soulagerait déjà le Centre Bretagne, puisqu'apparemment, c'est très illusoire, d'après vous, de prendre d'aussi forts coûts qu'une ligne est – ouest. Et en plus, bon, et bien oui, RFF est fortement subventionné par l'Etat, mais l'Etat, ce sont aussi ses contribuables qui l'aident à vivre.

Arnaud GODART, chef de mission LNOBPL – RFF

Benoît FORMSTECHEUR l'a précisé tout à l'heure, c'est vrai que les études socio-économiques sont indispensables. Elles sont requises, d'ailleurs Stéphane LEPRINCE l'a rappelé, pour nos organismes de tutelle. Elles sont pour autant, comme cela a été dit, un élément de choix parmi d'autres quand même vis-à-vis de l'aménagement du territoire.

A ce titre, le choix, les décisions qui seront prises sur ce projet seront prises avec l'Etat, avec les régions et les collectivités concernées, forcément, au titre de la prise en compte, comme vous le dites, de l'aménagement du territoire en effet. Les autres projets, par ailleurs, font l'objet de réflexions, on l'a dit, dans le cadre des contrats de plans Etat-Région, et sont soumis aussi à des critères financiers stricts, mais qui sont en cours d'échanges en ce moment même.

Benoît FORMSTECHEUR, mission LNOBPL – RFF

Juste compléter la réponse, en fait, sur les études socio-économiques. Alors, les études socio-économiques, leur objectif, c'est d'évaluer l'intérêt pour la collectivité, c'est-à-dire qu'on prend ce qu'on appelle les grands acteurs, enfin, des grands

systèmes d'acteurs. Donc, on retrouve les usagers, on retrouve les reportés qui vont prendre le train, on retrouve le système ferroviaire, Réseau Ferré de France, demain SNCF Réseau, SNCF Entreprise Ferroviaire, les régions qui subventionnent le transport, l'Etat qui perçoit des taxes, voilà. Et donc, tout cela, ce sont des grands acteurs, et on met en balance les avantages des uns et des autres par rapport aux coûts d'investissements.

Donc cela, on voit l'intérêt pour la collectivité.

Alors, cela, c'est corrélé, mais ce n'est pas tout à fait la même chose que la participation éventuelle de Réseau Ferré de France à un projet. Cela, c'est de l'évaluation dite financière. Et il y a un lien, mais ce n'est pas mécanique, c'est-à-dire que chaque projet arrive à déterminer ce qu'on appelle une capacité d'autofinancement. Alors, la capacité d'autofinancement, comment on la calcule ? C'est simple : c'est le voyageur, qui par le biais du péage, de ses billets, on fait payer les trains qui circulent, et RFF, de toute façon, dans ses règles, ne peut pas mettre de l'argent sur des projets s'il n'a pas retour sur investissement, donc, si les péages qu'il veut percevoir lui permettent de rembourser sa dette qu'il a créée.

Donc en fait, c'est juste un éclairage socio-économique, mais ce n'est pas un éclairage financier à proprement dit. Ce qu'on peut assurément dire, c'est que plus le projet est cher a priori, plus la participation publique sera importante. Cela, cela semble assez mécanique, et voilà. C'était une précision pour vous dire, donc, en fait, il n'y a pas d'effet à choisir tel ou scénario, sur l'endettement de RFF. En réalité, les règles sont telles qu'elles ont été définies, c'est cloisonné. C'est-à-dire que RFF ne mettra pas d'euros supplémentaires s'ils ne peuvent pas les récupérer dans ces péages.

Donc, il n'y a pas d'effet d'éviction par rapport à d'autres projets, sur un choix de tel ou tel scénario.

Pierre MAILLET

Pierre MAILLET, habitant de Pontivy. Vous savez, je ne crois pas au père Noël. Mon sentiment – à écouter tout ce qui a été dit, je vais ramener le débat un peu sur le plan politique – le projet, la logique des projets présentés ne semble pas répondre à une logique de service public. Alors, vous vous appelez Réseau Ferré de France, qui est issu du démantèlement de la SNCF, qui a été demandé, c'est une directive, des applications de directive européenne, qui a été votée par le Parlement, et là j'interpelle les élus qui ont quand même une grosse responsabilité là-dedans, et mon sentiment, ma crainte, c'est qu'à terme, Réseau Ferré de France va être privatisé. Alors, quid de nos problèmes de Centre Bretagne ? Je suis très, très pessimiste.

Olivier GUERIN, Président de la CPDP

Peut-être une précision qui a été indiquée tout à l'heure, c'est qu'il y a une réforme qui a été votée cet été, de l'organisation ferroviaire en France, où c'est un holding entre guillemets SNCF qui regroupe maintenant, à la fois d'un côté l'exploitation, de l'autre côté les réseaux. Des précisions complémentaires pourront vous être données, simplement pour vous dire donc que ce n'est pas la voie de la privatisation qui a été choisie.

Cédric CADORET

Oui, c'est encore moi, Cédric CADORET. Donc, pour rejoindre quelqu'un qui spécifiait, c'était – tout à l'heure, il me semble quand même que vous n'avez pas parlé de conditions socio-économiques, vous avez parlé de rentabilité socio-économique. Ce n'est quand même pas la même chose. Pour un service public, parler de rentabilité socio-économique, c'est quand même antinomique, je trouve.

Quand, au niveau des – je me disais, quand même, au niveau du budget, 5 milliards d'euros, cela fait beaucoup. Quand on voit le maillage qui était auparavant, la Bretagne au niveau des trains, je ne suis pas sûr qu'on soit à 10 minutes, en Centre Bretagne, de se dire : « tiens, on va gagner 5 minutes en faisant Vannes – Brest », alors qu'on ne peut même pas prendre le train de Pontivy à Vannes. Simplement, je me posais la question : à quand une ligne de train qui passe par Pontivy, fonctionnelle ?

Merci.

Marc KERRIEN, maire de Noyal-Pontivy

Oui, bonsoir. Marc KERRIEN, maire de Noyal-Pontivy. Lorsque je relis les principes d'élaboration des scénarii, je trouve qu'on n'a pas beaucoup de chance. « S'appuyer au maximum sur le réseau existant », bon, alors cela, ce n'est pas de chance, pour nous, on n'en a pas. « Desservir les gares existantes », la dernière qu'on avait, le plafond est passé à travers, donc il n'y a même plus de gare. Voilà. « Agir sur les sections bénéficiant au plus grand nombre », n'oublions pas quand même qu'on est ici un bassin de vie de quelques dizaines de milliers d'habitants, qui ne sont pas négligeables. 100 000, voilà. Et puis, « privilégier des solutions mutualisées ».

Alors, je me dis, face à tant d'opposition, est-ce qu'il n'est pas intéressant de réfléchir à un amalgame de deux scénarii, dans lequel nous pourrions peut-être trouver quelque chose qui nous irait à tous ? Aussi bien aux gens du nord, du sud, et du centre. C'est cela, l'enjeu, aussi. Il faut aussi se défendre sur son territoire, mais il faut aussi penser aux autres. Et je proposerais, le scénario numéro 2 me semble intéressant, le bleu, avec, bien sûr, l'aménagement pour Notre-Dame-des-Landes, cela, cela me paraît évident, parce que – si, si, on a le droit d'être pour Notre-Dame-des-Landes. On a le droit. D'être contre aussi, mais on a le droit d'être pour. Sifflez si vous voulez, ce n'est pas grave, tout cela ne m'intéresse pas. Et puis, avec un axe central, une ligne TGV, qui viendrait au Centre Bretagne, entre Pontivy et Loudéac, Carhaix – Monsieur le Maire, aucun problème. Et puis, que RFF, l'Etat, s'engagent, comme vous l'avez en partie apporté comme réponse, cet aménagement nord – sud. Nous, on n'a pas besoin de TGV nord – sud, on l'a dit tout à l'heure. Faisons un amalgame entre deux scénarii. Alors, le 1, le 2, le 3 – le 3, nous, c'est sûr, nous va bien, mais on comprend aussi que si on fait une gare à Mauron, personne ne va y monter, ou pratiquement. Bon, donc il faut essayer de trouver un lieu où on puisse amalgamer un maximum d'habitants qui puissent prendre le TGV. Parce que dans les études socio-économiques que vous avez présentées, c'est un peu comme quand on fait de l'aménagement dans une commune. On dit : « on n'a pas besoin de salles de sport », alors on ne construit pas de salle de sport. Et puis, quand elle est construite, on s'aperçoit qu'elle est utilisée tous les jours. Alors, là c'est pareil, il faut peut-être, dans votre réflexion, la mener à bien, peut-être prendre en considération qu'une fois que l'aménagement est fait, l'aménagement est utilisé.

Guy LE HELLOCO, président du Centre Bretagne

Oui. A nouveau Guy LE HELLOCO, président de la CIDERAL. Monsieur KERRIEN vient d'aborder un sujet très, très intéressant. Je crois que vous ne pourrez pas passer au travers de l'aménagement du territoire en ignorant le Centre Bretagne. Et, ce n'est pas une menace, mais entre notre collègue de Carhaix et les quelques Bretons du Centre Bretagne, je crois que vous ne pourrez pas nous ignorer. Et quand on a été capable de faire supprimer, à grands frais, bien évidemment, les portiques écotaxes, je vous mets au défi de mettre en œuvre des travaux d'amélioration de dessertes ferroviaires en ignorant le Centre Bretagne.

Je pèse mes mots, parce qu'on nous a, je vous le disais tout à l'heure, manipulé pendant plus de 50 ans avec une desserte routière, on ne manipulera pas les centre-Bretons très longtemps en ignorant dans les dessertes ferroviaires ce que sont les bassins d'emplois de Loudéac et de Pontivy.

Jean-Paul BOLEAT, retraité

Jean-Paul BOLEAT. Est-ce qu'il serait possible, la page 23, s'il vous plait, du document qui était à notre disposition à l'entrée ? La page 23. C'est possible ? Parce que cela m'amène une question, et justement, qui vient un peu en écho à tout ce que j'ai pu entendre depuis le début des interventions, car effectivement, dans tout ce grand bassin qui est constitué par l'axe central, il est indiqué « accompagner les zones rurales et agricoles », alors qu'on voit effectivement que sur le littoral, c'est complètement nuancé, « accompagner la croissance de la population, attirer les jeunes, et

LNOBPL – Liaisons ferroviaires Bretagne-Loire

maîtriser le foncier ». Moi, je voudrais savoir ce que cela veut dire, donc « accompagner les zones rurales et agricoles ». Parce qu'effectivement, c'est un petit peu en écho par rapport à tout ce qu'on a pu entendre jusqu'à présent.

Benoît FORMSTECHE, mission LNOBPL – RFF

Alors, pour compléter, cette carte, c'était un document de synthèse, qui repose en fait sur des documents existants de politiques, enfin voilà, d'aménagement du territoire. Et donc, dans l'étude d'aménagement du territoire, que je vous invite à regarder, vous verrez que donc il y a les sources qui sont indiquées, sur quoi cela repose, sur des croisements donc de plusieurs documents. Et cela n'est pas une carte qui repose d'une volonté d'aménagement de Réseau Ferré de France, c'est un éclairage de synthèse sur les documents disponibles au moment de la réalisation de l'étude. Donc, c'est-à-dire, il y a déjà un an et demi.

Parce que, là, en fait, ce qui est indiqué, ce sont les lignes ferroviaires ouvertes aux voyageurs aujourd'hui. Donc voilà, donc il n'y a pas les lignes fret.

Olivier GUERIN, Président de la CPDP

Oui, la question, c'était aussi, un des objectifs du projet, c'était « accompagner les zones rurales et agricoles ». Donc, comment vous répondez à cette interrogation par rapport au Centre Bretagne ?

Benoît FORMSTECHE, mission LNOBPL – RFF

Ce que je peux juste vous indiquer, c'est pour reprendre, cette carte-là n'est pas la carte d'objectifs du projet. Cela, c'est une carte qui est une synthèse des politiques d'aménagement du territoire des collectivités de l'ouest. Et donc, c'était une vocation d'éclairage de montrer, dans une logique d'aménagement du territoire, ce qui est planifié dans les documents actuels.

Ce n'est pas du tout une carte d'aménagement ferroviaire. Cela n'a rien à voir, en fait.

Arnaud GODART, chef de mission LNOBPL – RFF

L'expression que vous reprenez exprime en déclinaison des objectifs du projet, les 5 objectifs que nous avons vus, des enjeux, bien sûr, de transport des usagers du ferroviaire qui peuvent être reportés d'autres modes. Donc, il s'agit d'améliorer, bien sûr, les aspects, j'allais dire économiques, touristiques, il s'agit, on l'a vu, d'améliorer aussi et de créer de la capacité pour le fret. Nous l'avons vu, et donc à ce titre aussi, de contribuer à l'amélioration économique des régions, et y compris sur le plan agroalimentaire notamment.

Donc, cette expression que vous rappelez est la déclinaison des objectifs de manière plus fine, à un niveau effectivement qui, à ce stade d'étude, n'est sans doute pas suffisamment documenté, suffisamment précisé, mais qui fera l'objet de déclinaisons ultérieures plus fines. Nous savons qu'il y a des enjeux économiques, nous savons qu'il y a des enjeux de fret et notamment qui touchent le milieu agroalimentaire. Donc, ceci est pointé du doigt et sera décrit par la suite de façon plus détaillée, et satisfaisante, sans doute.

Gérard HUET, maire de Loudéac

Oui, bon, je me représente : Gérard HUET, le maire de Loudéac. Alors, je vais m'adresser à monsieur LEPRINCE : la gare, des détails, il va me donner – je vais lui demander seulement 50 000 euros ce soir, pour réparer les portes, une honte à Loudéac, de la gare, et de la gare de Pontivy. Puisqu'il dit qu'il mettait des travaux, et il n'y a pas eu un sou de

mis. Donc, du moment – et quand on appelle Réseau Ferré de France, il faut au moins écrire pendant deux ans, sans réponse. Mais puisque j'ai la chance d'être à côté de vous, on va changer les portes par la mairie, mais je veux l'autorisation immédiatement de les changer. Alors, quand vous dites que vous mettez des sous sur la ligne, c'est un bluff phénoménal. Vous avez été formé à quelle école pour bluffer comme cela ?

Bon, alors, c'est bon ? Vous nous changez les portes dans la semaine, si vous êtes efficaces ? Il n'y en a que pour 50 000 euros.

J'ai apprécié l'intervention du maire de Le Sourn : lui, il voit l'objectif pour la ligne à 2030. Non, les scénarii, là, pour 2030, mais notre ligne Saint-Brieuc – Auray, il y a Ambroise GUELLEC qui m'avait dit : « bon, il faut avoir confiance, avec Réseau Ferré de France ». L'objectif, quand il est venu en 2002, cela devait être fait en 2008. En 2014, ce n'est pas encore fait. C'est comme la route des Côtes-d'Armor, le conseil général, bon, il reste 22 kilomètres à faire, ils vont quand même faire 3 kilomètres, avec moult interventions.

Donc, je vous vois tout de suite, vous n'allez pas partir comme cela, vous allez me signer l'autorisation. Non, mais, on va voir si vous êtes efficace. Vous avez dit que vous mettiez des sous, vous n'avez pas mis un rond. Partie de poker menteur, vous êtes le roi, je vous accorde le premier titre.

Bernard BAUCHER

Oui. Bernard BAUCHER, Pontivy. Moi, je me proposais de passer aux propositions, parce que je crois qu'il y a des personnes qui travaillent et puis qui voudraient partir pas trop tard, ils ont beaucoup de kilomètres.

Alors, est-ce qu'on peut avancer là, ou je dois attendre ?

Martine PATTOU, membre de la CPDP

Non, non, allez-y. Mais c'est commencé depuis un certain temps, c'était un peu mélangé les questions et les propositions.

Bernard BAUCHER

Oui, d'accord. Bon, et bien écoutez, je crois – enfin, nous sommes persuadés, un grand nombre, que c'est effectivement le scénario vert que nous retenons. Et il conditionne le devenir économique et social de la Bretagne, et qui doit confirmer, je dis bien la Bretagne dans son ensemble, pas seulement la Bretagne centrale, qui doit confirmer un futur gagnant-gagnant, et c'est celui qui nous apparaît en tout cas le plus pertinent.

J'y vois simplement, en résumé, 3 points, en résumé vraiment. Mais c'est le scénario qui doit permettre à la Bretagne, de Montauban à Carhaix et au-delà, d'être non pas un désert privé de logistique interne et externe, mais un potentiel de développement accessible à l'Europe, dont a besoin la Bretagne et la France.

Deuxième point, c'est celui qui optimise les voies ferrées existantes pour les transports marchandises nécessaires à l'industrie et à l'agriculture, pourvoyeuses d'emplois indirects à travers les activités agro – beaucoup plus qu'on ne le dit.

C'est enfin celui qui amorce un renforcement des ouvertures des nombreux bassins de vie vers l'ensemble breton et la dimension européenne qui s'impose aujourd'hui dans les échanges de compétences universitaires, de santé, et bien sûr, économiques et culturelles.

On ne peut pas laisser passer une telle chance de discuter de cette possibilité d'avoir enfin quelque chose qui vienne au cœur de la Bretagne, à la porte de la Bretagne centrale dans un premier temps. Et donc, voilà. Ceci étant, nous sommes aussi des gens sérieux, et nous pensons qu'il faut bien réfléchir, il faut tout peser : les itinéraires, les études économiques. Vous en avez parlé. N'oublions pas l'arrivée des 300 000 Bretons qui a été mentionnée par Madame la Maire tout à l'heure, nouveaux Bretons, dans les 15 ans qui viennent. Ce n'est pas négligeable. On ne souhaite pas – je

LNOBPL – Liaisons ferroviaires Bretagne-Loire

crois qu'il n'est pas souhaitable pour la Bretagne qu'ils s'installent tous à Rennes. A Vannes un petit peu, et peut-être à Auray.

Voilà. Donc, il faut être raisonnable, et nous considérons qu'effectivement l'objectif de 2030, pour ces premiers 48 kilomètres dont vous parlez dans votre document, sont – il est tout à fait d'y penser pour 2030. 2040 pourrait être le délai, pourrait être l'objectif pour atteindre la région de Pontivy – Loudéac, et la perspective d'atteindre le point R, c'est-à-dire Carhaix.

Mais le monde bouge, et en attendant, la réalisation du projet vert, nous avons beaucoup discuté entre nous, et nous devons oser des solutions pratiques pour sortir des blocages en imaginant de combiner de façon plus efficace le ferroviaire avec le routier, ouvert aux voitures, au covoiturage comme aux autocars de dimensions appropriées. Il faut bien comprendre, contrairement à ce que monsieur FORMSTECHEER a dit tout à l'heure, a parlé de Saint-Brieuc et de Vannes, pour nous, centre-Bretons, notre gare aujourd'hui, lorsqu'on dit à des Allemands, lorsqu'on dit à des Russes, lorsqu'on dit à des Américains qui viennent nous voir et qui prennent le TGV, ils nous demandent d'ailleurs : « Pontivy, quelle gare ? ». Alors, qu'est-ce qu'on dit ? « Non, c'est Rennes ». Donc, la gare, ici, c'est vraiment Rennes. Ce n'est pas la peine de rêver, de penser à autre chose. Et c'est donc, pour nous, la nécessité absolue, de rejoindre Rennes dans des conditions acceptables.

Alors, nous allons, avec tout cela, environ en 4 heures, ou plus, à Paris, et près de 5 heures à l'aéroport Charles de Gaulle, qui compte presque autant que Paris maintenant. Aujourd'hui, c'est la situation. Le facteur limitant : qu'est-ce qui nous fait dépenser autant de temps pour arriver au TGV ?

Martine PATTOU, membre de la CPDP

Si vous pouvez conclure, parce qu'on est au-delà des 3 minutes.

Bernard BAUCHER

On est au-delà. Alors, moi je dirais simplement que nous avons pensé un projet qui serait, justement, qui passerait, qui utiliserait la ligne de Saint-Brieuc à Rennes, et qui pourrait être La Brohinière que vous avez évoquée tout à l'heure. Alors, puisque c'est très long, je ne vais pas raconter tout cela, cela pourrait ennuyer quelques-uns. Et donc, cette possibilité en tout cas nous permettrait, à partir de 2017 naturellement, d'être à Paris dans les temps qui sont tout à fait comparables à ceux que l'on offre à Brest et à Quimper, et probablement moindres. Je dirais même mieux, c'est qu'il serait possible aussi de démarrer l'expérience très vite, car il y a peu d'investissements à faire, si ce n'est un parking et puis une ligne, un TER un petit peu plus rapide, c'est-à-dire qui ne s'arrête pas partout, entre La Brohinière et Rennes.

Merci, je vous donnerai le document.

Serge MOËLLO, conseiller général du Morbihan, vice-président de Pontivy Communauté, chargé de l'aménagement du territoire, des transports et mobilités

Oui, bonsoir. Serge MOËLLO, conseiller général du Morbihan, vice-président de Pontivy Communauté, chargé de l'aménagement du territoire, des transports et mobilités.

Les scénarios que vous nous avez présentés ce soir, malheureusement, sont, nous sommes habitués à ce type d'exercice, puisqu'en fait, ils reflètent complètement la pensée dominante et la pensée unique dont nous sommes victimes en Centre Bretagne depuis bien longtemps, c'est-à-dire que ces scénarios ne répondent pas complètement à nos préoccupations. Et donc, vous avez certainement, et loin de moi de penser que vous avez de mauvaises intentions, et encore moins, je pense que vous avez tout à fait les compétences pour nous présenter des scénarios qui peuvent complètement correspondre à nos demandes, à nos préoccupations en Centre Bretagne.

Et donc, en fait, je pense qu'il faudrait approfondir effectivement à partir du scénario vert, un certain nombre d'hypothèses pour le Centre Bretagne, le Centre Bretagne qui a accumulé donc un déficit de voies de communication en matière

routière et ferroviaire. Et malgré tout, il y a une vie économique, industrielle et touristique, forte sur notre territoire, et il y a une population qui est à la fois active et mobilisée. Et je ne suis pas certain que dans les autres débats publics, proportionnellement à la population, vous avez eu un taux de participation aussi important qu'ici, en Centre Bretagne. Vous nous le direz.

Donc, en fait, vous avez bien compris : nous avons aussi des préoccupations d'aménagement du territoire, et donc on vous fait confiance pour nous trouver plus de logique d'aménagement du territoire, avec les contraintes financières que vous savez déjà prendre en compte.

Donc, en fait, je pense qu'il faudrait approfondir le scénario vert, mais en prenant en compte tout ce qui a été formulé ce soir, c'est-à-dire la voie existante Auray – Saint-Brieuc d'une part, et peut-être aussi le prolongement de ce scénario vert plus à l'ouest, et le plus possible à l'ouest, avec éventuellement l'hypothèse également d'une gare du côté de Loudéac, etc. Et je pense qu'il ne s'agit pas seulement de prendre en compte le fait qu'il y aura 300 000 nouveaux habitants en Centre Bretagne, je ferai un clin d'œil, et mon collègue Jo KERGUERIS se souviendra de Jo BRIEN, qui disait : « la route du développement passe d'abord par le développement de la route ». Et je conclurai par cela : notre demande est là aussi, c'est-à-dire que le fer, les voies ferrées, le train, doivent servir notre développement, et c'est aussi un des rôles du train, qui est de provoquer du développement des territoires encore aujourd'hui.

Florentin LE STRAT, institut de LOCARN

Oui. Florentin LE STRAT, institut de LOCARN. J'aimerais que vous repassiez la carte page 23, que chacun la mémorise bien, parce que cette carte, c'est la vision de l'aménageur pour la Bretagne dans les 20, 30 années à venir. Repassez la carte, s'il vous plaît, c'est important.

Dans cette carte, la Bretagne centrale a été complètement occultée, tous nos territoires, de Pontivy, Ploërmel, Carhaix, etc. Et n'oublions pas que ce que vous êtes en train de nous proposer, c'est un aménagement du territoire pour un siècle, un siècle et demi. Cela veut dire que si nous restons sur la vision que vous nous donnez, et j'ai retenu tout à l'heure que vous avez dit que vous allez privilégier prioritairement l'amélioration des voies existantes, cela veut dire que dans votre tête, les options 2 ou 3 sont déjà condamnées, et c'est assez inquiétant. Mais on essaie de se projeter quand même un peu dans le temps, et nous ne pourrions pas accepter, vous voyez... ce no man's land que nous prépare l'aménageur ne peut absolument pas être accepté par les habitants de Bretagne centrale.

Merci.

Jo KERGUERIS, retraité

Bien. Jo KERGUERIS, retraité. Je voudrais d'abord faire un tout petit rappel historique. Je me souviens de la conversation entre Josselin DE ROHAN et Jean-Claude GAYSSOT, 1996, si mes souvenirs sont exacts, quelque chose comme cela. Le train va arriver à Rennes en 2017. 22 ans. Donc, il faut savoir donner du temps au temps. Premier point.

Deuxième point : ce dont nous discutons ce soir, objectif 2030. C'est-à-dire un équipement qui sera à la plénitude de son expression en 2050. Il faut donc aussi mettre dans nos pensées une dimension prospective, et se concentrer sur le débat qui est le nôtre, et qui m'a un peu manqué, moi, aujourd'hui, c'était de discuter, puisque nous étions à Pontivy, de l'opportunité du projet vert. Surtout, et je suis plus proche d'Auray que de Pontivy, surtout qu'il ne crée, dans le Morbihan et aussi dans le nord de la Bretagne, d'effets pervers, pour personne. Bien. Dans cette hypothèse-là, et compte tenu de la page 23, que tout le monde sait par cœur maintenant, il faut revenir aux propos de Christine LE STRAT : la Bretagne aura, en 2030 – ce qui est demain, ce qui est demain, regardez, on a travaillé sur le reste là, entre nous. La Bretagne aura 300 000 habitants de plus. Viendront-ils en Centre Bretagne, n'y viendront-ils pas ? Cela dépend de vous, mais cela dépend aussi de nous. Donc, il faut que nous nous mettions dans la tête un certain nombre d'observations. Est-ce que nous travaillons systématiquement le temps ou est-ce que nous sommes d'accord sur les arrêts ? Parce que plus les arrêts sont nombreux, plus le temps est long, mais peut-être sont-ils productifs. C'est un premier point.

Le deuxième point, c'est que si nous voulons gagner du temps pour aller – et on a deux débats : un débat de desserte interne à la Bretagne, et un débat de desserte externe. Le TGV est un double débat, avec une dominante externe. Il faut qu'on le sache. Et si on veut gagner du temps, moi je calcule mon temps entre le moment où je quitte chez moi et le moment où j'arrive dans Paris, si je parle de Paris, ou dans Rennes quand je vais à Rennes. Et nous devons, les collectivités territoriales, améliorer le temps qui sépare le domicile du moment où nous sommes assis dans le train. Et les minutes que l'on gagne sont infiniment moins chères. Cela, c'est une seconde observation.

Et vous voyez, une dimension prospective, une dimension financière. Et si nous y croyons, et vous pouvez vous y mettre ici, il faut refaire le débat, à la condition s'il vous plait d'en évacuer deux. Le premier, qui est le débat sur la métropolisation. Vous avez manifesté des craintes, et vous avez raison de les manifester, mais il faut que nous organisions ici un débat sur ce thème-là, pour voir les avantages et les inconvénients, que nous fassions notre choix et que nous adoptions notre proposition. Et le débat sur l'aéroport, il n'est pas partie prenante de cet élément dont nous discutons ce soir. On a le droit, en tant que citoyen, d'être contre, et on a aussi le droit, en tant que citoyen, d'être pour. Et permettez-moi de terminer – j'ai dépassé le temps, pardonnez-moi Madame, raison de plus pour aller plus vite – je suis un peu frustré d'une discussion ce soir, parce que je suis venu de l'extérieur, pensant que l'avenir, la richesse de l'avenir, si on se compare à des pays comme l'Allemagne, c'est l'espace. Et le seul endroit en Bretagne, où il y a de l'espace, suffisamment de population pour que la pompe soit amorcée, suffisamment de compétences et suffisamment de formations pour développer la Bretagne de demain, c'est dans le Centre Bretagne. Je ne suis candidat à rien, je peux vous le dire, mais remettez, s'il vous plait, le débat dans pertinence ou opportunité de ce scénario-là. Et vous êtes en train de prévoir leur étude, et regardons les éléments objectifs, desserte obligatoire.

Et puis, dernier point : qu'est-ce que nous faisons en attendant ? Et j'ai entendu la proposition de Bernard BAUCHER, et je me dis qu'une halte sur la – alors, vous faites les choix techniques que vous voulez – une halte sur la voie en amont de Rennes, pour permettre le regroupement et la desserte du train pour les gens de Centre Bretagne, serait un gain énorme. Je ne vais pas vous raconter d'histoires, je m'offre le luxe de prendre quelques minutes, je sais combien de temps il me faut pour arriver du stade à la gare de Rennes, je sais combien de temps et combien de gros mots il me faut cumuler pour trouver une place, et je sais combien de temps – et cela, c'est l'équivalent au moins de 500 millions. Et cela, on peut le faire tout de suite.

Enfin, un système ne marche que s'il a un marché, qu'il soit de fret ou qu'il soit de voyageurs. Et un train, en parlant de TGV, c'est minimum 400 personnes. Et si nous lançons des opérations alternatives le plus vite possible, que ce soit vers Auray pour du fret ou pour des voyageurs, avec les contraintes qui sont les vôtres, il faut savoir ce que c'est que faire une voie ferrée, avec les contraintes qui sont les vôtres, ou des systèmes de haltes, on peut, d'ici 2030, en grandeur nature, tester aussi la validité économique d'un certain nombre de choix.

Merci.

Martine PATTOU, membre de la CPDP

Merci, Monsieur. On approche de la fin du débat, donc ce sera la dernière question, je pense.

Serge BRIELLE

Donc, là, moi, c'est toujours pour les avis, parce que là, il y a plein de gens qui parlent beaucoup.

Martine PATTOU, membre de la CPDP

Oui, plutôt le dernier avis.

Serge BRIELLE

Donc, moi je constate, donc, depuis le début, qu'on a beaucoup parlé de la jonction Saint-Brieuc – Auray, qu'il y a beaucoup de gens qui soutiennent le projet vert. Alors, j'ai le T-shirt, c'est un T-shirt vert, mais je ne soutiens pas du tout le projet vert. Moi, je soutiens une ligne Rennes – Loudéac, et ensuite par extension, je dirais Rostrenen – Carhaix, avec une première étape près de Loudéac. Pourquoi ? Sans arrêt, là où on a parlé de chiffres etc., mais moi ce que je voudrais connaître, avoir une étude, c'est avoir une étude sur l'impact qu'il y aura ensuite, on a dit que c'était aussi un moyen, j'ai dit tout à l'heure que c'était aussi un moyen de faire un désengorgement du trafic sur Lamballe et Redon, on pourrait aussi avoir des gains avec plus de liaisons entre Auray, Pontivy, Loudéac et Saint-Brieuc, avec cette ligne. Donc, cela peut apporter beaucoup de gains. Est-ce que cela a été pris en compte dans les études, et quand est-ce que cela sera pris en compte ?

Olivier GUERIN, Président de la CPDP

Il y avait quelques questions écrites, mais on a beaucoup parlé du sujet, c'était de la liaison nord – sud, et Monsieur le Maire, vous aviez posé aussi une question par écrit, mais vous avez pu développer oralement.

Je vous rappelle que le débat se poursuit aussi sur internet. Vous pouvez poser vos questions, mais vous pouvez aussi donner votre avis ou réagir aux avis des autres.

Je vous remercie beaucoup pour cette soirée où vous étiez nombreux et actifs, et il en sera rendu compte dans le compte-rendu de la Commission.

Notre prochaine réunion sera le 18 novembre à Redon.

(Clôture de la réunion à 22h00)

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