

LNOBPL – Liaisons ferroviaires Bretagne – Pays Loire**SYNTHÈSE DE LA RÉUNION PUBLIQUE DE CLÔTURE****Rennes, le 16 décembre 2014, 19 h 00 à 22 h 00****Commission Particulière du Débat Public :**

Olivier GUERIN, *président*
Paola OROZCO-SOUËL, *membre*
Dominique SIMON, *membre*
Marie-Françoise SEVRAIN, *membre*
Martine PATTOU, *membre*
Michel MORIN, *membre*
Alain RADUREAU, *membre*

Maîtrise d'ouvrage :

Stéphane LEPRINCE, *directeur régional Bretagne et Pays de la Loire (RFF)*
Arnaud GODART, *chef de mission LNOBPL (RFF)*
Benoît FORMSTECHE, *chef de mission adjoint LNOBPL (RFF)*
Cédric LEVREL, *en charge des études techniques LNOBPL (RFF)*
Marie-Paule HENNUYER, *chargée de concertation LNOBPL (RFF)*
Virginie FIORIO, *responsable environnement LNOBPL (RFF)*

Intervenants :

Hélène MARTIN-BRELOT, *maître de conférences, représente les étudiants du Master I AUDE « Aménagement, Urbanisme Durable et Environnement », Institut de GéoArchitecture de Brest*
Etudiants, *Master II Aménagement des collectivités territoriales, Université de Rennes 2*
Etudiants, *Master I ingénierie de la concertation, Institut de Sciences Politiques de Rennes, antenne de Caen.*

(Début de la réunion à 19 h 00)

Présentation d'une première analyse du débat par la CPDP

Olivier GUERIN, président de la CPDP, ouvre la réunion de clôture du débat public et présente en préambule quelques éléments d'analyse. En premier lieu, le projet, à l'exception de quelques réunions portant sur des enjeux importants, n'a pas mobilisé un large public dans la mesure où il est demeuré méconnu par beaucoup de citoyens et où il s'inscrit dans un horizon lointain. En second lieu, le moment même du débat peut constituer un élément d'explication : annoncé pour 2014 par les pouvoirs publics, il aurait été plus pertinent que ce débat n'ait lieu qu'après 2017 afin que les usagers puissent s'exprimer en connaissance de cause. Toutefois, nuance Olivier GUERIN, ce débat public a toujours été animé et maints sujets ont été abordés par le public lui-même. L'ensemble de ces contributions figureront dans le compte rendu du débat public publié d'ici mars 2015. Olivier GUERIN souligne enfin que certains sujets n'ont peu ou pas été abordés : l'environnement ; le bilan carbone ; la vitesse ; le report modal ; les variantes de certains scénarios.

Paola OROZCO-SOUËL, membre de la CPDP, expose quelques indications complémentaires sur le bilan des réunions publiques. Elle fait observer tout d'abord que la participation s'est progressivement réduite et souligne que le public présent s'est caractérisé par une diversité relativement faible. Pour toucher un public plus large et aller à la rencontre des voyageurs, la CPDP a mis en place un second dispositif sous la forme d'un stand installé au sein des principales gares métropolitaines de la région ainsi que dans des centres commerciaux et des universités. Près de 300 personnes ont ainsi pu être informées du débat public sur le projet LNOBPL et de la possibilité de participer à cette démarche *via* le site Internet dédié de la CPDP. Il ressort de ces rencontres un avis relativement global, de la part des usagers interrogés, sur la mauvaise qualité de la desserte de la Bretagne, le montant élevé des billets de train et les difficultés de la liaison Rennes – Nantes. Ces rencontres ont également permis de confirmer le fait que les usagers n'avaient pas, pour la plupart, connaissance de l'échéance de 2017 et du projet LNOBPL dans son ensemble. En troisième lieu, les publics interrogés ont profité de ces rencontres *in situ* pour exprimer des demandes de plusieurs ordres : l'amélioration des dessertes locales, des lignes inter-villes et de l'accessibilité ; le développement du nombre de trains et de leur fréquence ; l'offre de service à l'intérieur des trains.

Dominique SIMON, membre de la CPDP, aborde dans cette troisième intervention quelques éléments d'analyse portant sur les cinq objectifs du projet LNOBPL. Elle rappelle tout d'abord que ces objectifs trouvent leur origine dans le contrat de projet ÉTAT-régions 2007-2013 et la fusion de deux études exploratoires, l'une sur les liaisons Nantes – Rennes – Bretagne Sud, l'autre sur les liaisons Rennes – Brest et Rennes – Quimper. En second lieu, souligne Dominique SIMON, le caractère indissociable des cinq objectifs a constitué pour le comité de pilotage un gage de cohérence. Lors du débat, pourtant, les participants se sont interrogés séparément sur ces objectifs afin d'en évaluer plus précisément la pertinence ou n'ont exprimé qu'une adhésion partielle à ceux-ci. En parallèle, constate également Dominique SIMON, la globalité des objectifs n'a pas permis d'approfondir la réflexion sur leur priorité et sur le phasage du projet. En troisième lieu, la position spécifique de RFF l'a conduite à renvoyer vers le comité de pilotage des interrogations qui lui étaient pourtant adressées directement. En ce sens, il faut concéder que la présence de ce comité de pilotage, véritable maître d'ouvrage du projet, a pu manquer lors des débats. Quatrièmement, poursuit Dominique SIMON, la volonté de circonscrire le débat aux cinq objectifs a pu soulever des difficultés dans la mesure où certains participants ont exprimé le besoin d'appréhender le projet LNOBPL dans son articulation avec d'autres modes de transports et d'autres projets en cours. Plusieurs contributeurs ont ainsi émis le vœu que soit mise en œuvre une réflexion plus globale sur le schéma territorial de mobilité afin de mieux comprendre le lien entre les besoins actuels de mobilité et les objectifs de RFF. Dominique SIMON aborde en cinquième lieu l'objectif des trois heures, un objectif emblématique du projet LNOBPL. Cet objectif, visant à positionner Brest et Quimper à trois heures de Paris, a obtenu l'adhésion unanime des collectivités et des acteurs économiques pour développer l'économie et l'emploi, mais a suscité maintes interrogations du public, notamment sur l'impact économique effectif de ces gains de temps. Ce débat s'est heurté *in fine* à une difficulté d'appréhender clairement les gains de temps indépendamment d'autres enjeux demeurés sans réponse, notamment l'offre de service (cadences, horaires, types de train) ou le prix du billet. Ces échanges ont montré en tout état de cause que la valeur du temps de trajet constitue une variable essentielle des analyses socio-économiques.

Alain RADUREAU, membre de la CPDP, rappelle que le second objectif de RFF consiste à offrir un réseau régional inter-villes performant. Si cet objectif a largement fait consensus dans le débat, sa concrétisation a suscité des divisions

marquées. Certains contributeurs ont fait valoir que le projet renforce essentiellement les liaisons entre des villes situées sur les principaux axes ferroviaires. D'autre part, le débat a fait émerger, notamment en Bretagne, une demande plus large en faveur de l'amélioration de toutes les liaisons ferrées existantes ou de la restauration de lignes abandonnées, par exemple pour la liaison Brest – Quimper. Par ailleurs, nombre d'habitants du Centre Bretagne ont exprimé une demande de connexions ferroviaires plus consistantes avec le reste du territoire local, national et européen. Bien que les régions, au titre de leurs missions d'AOT, aient valorisé les efforts consentis pour entretenir les lignes secondaires, les revendications en faveur d'un maillage plus fin et d'un plus grand équilibre territorial se sont exprimées avec force. Alain RADUREAU fait également état d'un certain nombre de thèmes récurrents, mais quelque peu esquivés : la rentabilité économique d'un maillage territorial fin par le rail ; la complémentarité entre les modes de transport ; le rôle des pôles d'échange multimodaux... En troisième lieu, le débat a montré que les usagers quotidiens du train revendiquent des fréquences de desserte plus élevées et des liaisons plus rapides. Alain RADUREAU souligne en outre le caractère indissociable du troisième objectif, à savoir le rapprochement de Nantes et Rennes, et du quatrième objectif de desserte du futur Aéroport du Grand Ouest (AGO). Suite à de fortes oppositions sur ce dossier, la CPDP a diligencé une expertise complémentaire dont il convient de préciser qu'elle n'exprime pas une prise de position particulière de la CPDP. En dernier lieu, s'il est ressorti du débat un consensus certain sur la nécessité d'améliorer la liaison Rennes – Nantes, le débat sur les choix de tracés reste ouvert en raison de nombreuses difficultés non résolues : optimisation des temps de parcours ; mutualisation des dessertes ; niveau de capacités nécessaire ; traversée de l'agglomération nantaise ; coût et rentabilité économique.

Michel MORIN, membre de la CPDP, aborde l'objectif complémentaire du développement du fret ferroviaire. Au cours de deux réunions thématiques, à Morlaix et Saint-Nazaire, RFF a exprimé son ambition, *via* le projet LNOBPL, de libérer des capacités sur le réseau existant pour améliorer la circulation des trains de fret. De plus, la CPDP a fait appel à plusieurs experts extérieurs afin d'éclairer le public sur les enjeux propres au fret. Ces spécialistes ont notamment expliqué que l'enjeu actuel consiste dans la massification des trains de fret selon différents modes (transport combiné, opérateurs de proximité) et dans la durée. Michel MORIN met en exergue, en troisième lieu, les principales positions prises au cours de ces réunions sur ce dossier : le développement ou la création de plateformes de transport combiné ; l'intrusion du secteur privé dans le fret ferroviaire ; les synergies entre professionnels du secteur ; la saturation des lignes en heure de pointe ; la sécurité et les capacités du tunnel de Chantenay ; la virgule de Savenay. Ces débats se sont caractérisés là encore par une faible participation, principalement en raison de la technicité des sujets abordés.

Marie-Françoise SEVRAIN, membre de la CPDP, présente l'enjeu des emprises foncières et de la consommation de terres agricoles. Les participants au débat se sont notamment interrogés sur les emprises foncières correspondant à chaque scénario. Le ratio initialement présenté a été revu à la hausse par RFF pour s'élever à 12 ha/km. Pourtant, certains représentants du monde agricole ont contesté ce taux dans la mesure où son calcul ne prend pas en compte les compensations environnementales. Les représentants de la filière agricole ont également apporté leurs contributions et ont notamment mis en avant une situation de surcompensation environnementale, un pourcentage élevé de délaissés ainsi que des occupations temporaires pour travaux particulièrement pénalisantes. Les professionnels de la filière agricole sont aussi intervenus pour formuler un certain nombre de propositions sur des sujets variés : la mesure des impacts en matière agricole ; l'installation de jeunes agriculteurs ; l'implication des professionnels en amont du projet ; l'usage de délaissés pour les compensations environnementales ; l'évaluation fine de la consommation d'espaces agricoles.

Martine PATTOU, membre de la CPDP, expose enfin la problématique des mobilités à l'horizon 2030. Pour réaliser le « train du futur », en effet, LNOBPL aura à s'adapter à un ensemble d'évolutions affectant les modes de vie : équilibre travail-loisir ; développement du télétravail ; transition énergétique ; ouverture du rail à la concurrence. Il convient également d'inclure parmi ces changements le transport par car et, plus encore, le covoiturage qui se développe rapidement, notamment parmi les jeunes publics.

Présentation des travaux des étudiants

Intervention d'Hélène MARTIN-BRELOT, maître de conférences, Institut de Géoarchitecture

Hélène MARTIN-BRELOT, maître de conférences à l'Institut de Géoarchitecture, présente les principaux résultats d'une analyse du débat public menée par les étudiants du Master 1 AUDE (« Aménagement et Urbanisme Durables, Environnement »). Cette analyse s'est organisée autour de deux questions centrales : comment s'exerce la participation selon les territoires ? Quelles sont les opportunités ou les difficultés mises en avant ? L'analyse a consisté à passer en revue près de 80 questions et 41 avis, puis à situer les oppositions, à déterminer les thèmes donnant lieu à consensus ou à conflit, enfin à analyser une dizaine de points de vue et six réunions. L'analyse quantitative des avis et des questions a permis de confirmer que l'attente des usagers et les enjeux d'aménagement et de développement constituent les principales thématiques. En second lieu, les sujets les plus préoccupants selon les territoires recouvrent plutôt, pour le Finistère, l'aménagement et le développement, et les questions de financement pour l'Ille-et-Vilaine. La répartition du projet en trois scénarios a également été mentionnée. Hélène MARTIN-BRELOT souligne en second lieu que le débat a suscité des contestations sur plusieurs enjeux : un aménagement territorial centré sur Paris et les grandes villes ; des gains de temps jugés modestes au regard des coûts du projet ; la desserte de l'AGO. En quatrième lieu, l'enquête présentée fait ressortir que les contributeurs ont fréquemment jugé les scénarios insuffisamment précis et ont exprimé le sentiment que la décision était déjà prise. Ils ont également émis le souhait que les débats sur la mobilité se poursuivent sur le long terme et manifesté le souci d'une meilleure prise en compte des questions environnementales. En conclusion, Hélène MARTIN-BRELOT met en avant quelques pistes d'amélioration possible en termes de participation : une plus grande clarté dans la définition des objectifs en amont du débat ; une levée de la confusion entre un projet spécifiquement breton ou un projet « Bretagne/Pays de la Loire » qui a pu mettre en cause la légitimité de certaines interventions, notamment concernant l'AGO. Hélène MARTIN-BRELOT conclut sa communication par deux questions plus générales susceptibles d'être posées à l'issue du débat : la redéfinition de la notion d'intérêt général eu égard aux positionnements différents des territoires ; la compatibilité entre les objectifs d'attractivité favorisant les pôles métropolitains et ceux d'un maillage fin du territoire.

Intervention d'étudiants d'AgroCampus, Université de Rennes 2

Les étudiants du Master 2 Aménagement et collectivités territoriales de l'Université Rennes 2 présentent les résultats de leurs travaux sur le projet de liaisons nouvelles Bretagne – Pays de la Loire. Cette enquête s'est déroulée en deux étapes : d'une part, la prise en compte des études réalisées par le maître d'ouvrage ; d'autre part, l'étude des tracés proposés et l'élaboration de questions posées à RFF au cours d'un débat ayant eu lieu à AgroCampus en novembre 2014. La démarche s'est organisée autour de trois axes. Sur le premier axe, l'analyse a montré que les scénarios de RFF avaient pour avantage de limiter les effets négatifs sur le territoire, notamment en matière de consommation d'espaces, mais négligeaient quelque peu les territoires enclavés du Centre, posant ainsi la question de l'équité territoriale du projet. Sur le second axe, relatif au fret, l'enquête a dressé le constat que le projet LNOBPL ne prenait pas suffisamment en compte le territoire breton pour développer le fret ferroviaire dans la filière agroalimentaire et celle des matériaux de construction. Enfin, sur le troisième axe, relatif à la fréquentation des futures lignes, les études sociologiques ont mis en avant plusieurs limites : le public visé concerne davantage les professionnels en raison, des coûts élevés du trajet ; le développement du télétravail ou de la visioconférence laisse présager, selon cette enquête, un moindre développement des déplacements physiques. Les résultats de l'enquête font également état de la concurrence de modes de transport émergents (covoiturage, auto-partage) pouvant renforcer les doutes relatifs à fréquentation des nouvelles lignes. Au final, ce groupe d'étudiants se félicite d'avoir pu participer au projet LNOBPL et suivre cette démarche de concertation afin d'enrichir leur formation à leurs futures fonctions d'aménageur. Les travaux menés leur ont également permis de mobiliser des connaissances autour de problématiques variées : l'attractivité des territoires, l'équité territoriale, la préservation des espaces naturels, le développement économique ainsi que les déplacements et la mobilité.

Intervention d'Émeline PERRIN, étudiante en Master, Institut de Sciences Politiques de Rennes

Émeline PERRIN, étudiante en Master 1 Ingénierie de la concertation et développement durable à l'IEP de Rennes, présente les résultats d'un travail de groupe commandé par la CPDP pour élaborer un dispositif innovant de concertation des jeunes sur le projet LNOBPL. Ce dispositif, explique Émeline PERRIN, a pris la forme d'un « World Café » sur les mobilités du futur en général et sur le projet de RFF en particulier. Ce principe du World Café a été retenu en raison de

son caractère innovant et convivial, permettant ainsi aux étudiants de prendre un certain recul vis-à-vis du cadre académique. L'ambition du projet, souligne Émeline PERRIN, était d'impliquer un public aussi large que possible, situé dans une tranche d'âge de 15 à 25 ans, de construire un « regard jeune » sur les mobilités de demain et de débattre des critères prioritaires à retenir pour le choix de l'un des scénarios du projet LNOBPL. Émeline PERRIN explicite ensuite la démarche de communication et de débat utilisée : une page Facebook permettant de faire émerger les questions sur un mode aussi démocratique que possible ; la mise en ligne d'un sondage par lequel les enquêtés avaient à sélectionner quatre questions suscitant leur intérêt pour, dans un second temps, exprimer leurs avis. En parallèle, le groupe de travail a mis en place au mois de novembre des porteurs de parole au sein du lycée Saint-Joseph à Bruz et de l'Université de Villejean, affiché une banderole interpellant les jeunes sur les enjeux de mobilité et recueilli leurs contributions écrites. Dans un troisième temps, les auteurs de l'enquête ont organisé le 25 novembre 2014 une journée d'échanges sur la base des thématiques élaborées suite à la mise en place de ces différents dispositifs. Émeline PERRIN détaille en troisième lieu les modalités d'organisation des échanges entre les participants autour du projet LNOBPL ainsi que les résultats du dispositif du World Café, puis indique les trois thématiques ayant émergé de ces échanges : le prix pour l'utilisateur ; l'équilibre territorial ; l'intermodalité. Ce dispositif a également permis d'observer chez les jeunes participants une sensibilité forte aux questions environnementales. Émeline PERRIN insiste en conclusion sur le caractère enrichissant de cette première expérience de participation, aussi bien pour les organisateurs que pour les participants, mais aussi sur les difficultés de *timing* et sur les obstacles tenant aux positionnements des étudiants face au cadre formel du débat public et aux garanties de neutralité portées par la CPDP. Elle constate également que la mobilisation massive des publics jeunes sur les enjeux d'aménagement du territoire se heurte à des limites et des difficultés dans la mesure où ces questions semblent éloignées de leurs préoccupations actuelles. Elle souligne enfin la flexibilité du dispositif de concertation mis en place, l'adhésion de participants ayant pu émettre librement leur avis et la capacité du projet à créer un lien entre les jeunes et le projet LNOBPL.

Présentation par RFF des premiers enseignements du débat pour le maître d'ouvrage

Stéphane LEPRINCE, directeur régional de RFF, se félicite de la tenue de ce débat public autour du projet LNOBPL et adresse ses remerciements à la CPDP. Selon Stéphane LEPRINCE, les avis des participants ont porté sur trois axes principaux : l'opportunité du projet ; la modernisation du réseau existant ; une vision globale des services ferroviaires de l'avenir. En second lieu, souligne Stéphane LEPRINCE, RFF a notamment retenu de ce débat public une vision contrastée des cinq objectifs présentés et la variété des demandes complémentaires portant sur des liaisons spécifiques. Il concède toutefois que certains points saillants du projet n'ont sans doute pas été suffisamment approfondis, notamment la dimension financière et socio-économique. Stéphane LEPRINCE rappelle en troisième lieu que plusieurs sujets essentiels ont émergé des débats, en particulier les emprises foncières et le fret ferroviaire, tandis que d'autres sujets ont été moins explorés, tels que l'environnement ou le fonctionnement global du réseau. Stéphane LEPRINCE indique en quatrième lieu que la décision sera prise par RFF, en lien avec ses partenaires, à la suite du compte rendu de la CPDP, au plus tard en juin 2015, et pourra déboucher sur plusieurs options : l'abandon du projet ou sa poursuite en vue de l'enquête publique ; le choix d'un scénario particulier ; la réalisation d'études complémentaires. Cette décision finale sera conditionnée par la réponse à plusieurs questions : l'opportunité du projet au vu des enjeux des territoires ; le caractère adapté de son périmètre et de ses fonctionnalités ; le choix final en faveur d'un scénario de RFF ou d'un scénario alternatif ou, à défaut, la réalisation d'études plus approfondies ; les conditions de poursuite du projet et les modalités à mettre en place. En définitive, conclut Stéphane LEPRINCE, la volonté de RFF demeure de poursuivre une démarche aussi ouverte que possible pour tenir compte de la dynamique du projet LNOBPL et de la nécessité de l'adapter. En tout état de cause, un tel projet ne résume pas l'ensemble des projets ferroviaires qui doivent vivre et se développer, comme le montre l'enjeu de la prochaine réforme ferroviaire. Dès avant 2030, RFF constituera dans ce cadre, au sein de chaque unité territoriale de la future entité SNCF Réseau, des pôles client service ainsi que des entités de design du réseau.

Questions et avis

Jean-François MARY (président de la Communauté de communes du Pays de Redon) souligne que le choix doit porter aujourd'hui sur l'inscription du transport ferroviaire dans la chaîne des mobilités. En l'absence de projets tels que celui de LNOBPL, le transport ferroviaire sera remplacé, selon ce participant, par d'autres formes de mobilité, notamment l'automobile et l'avion. Jean-François MARIE estime également que le choix du ferroviaire doit être pris en compte sous l'angle du respect de l'environnement et de la consommation d'énergie. Ce participant émet le vœu, en dernier lieu, que la gare de Redon conserve son potentiel de desserte et que le réseau LNOBPL traverse le territoire de Redon.

Olivier PRIOUR (Collectif 35 contre l'aéroport de Notre-Dame-des-Landes) juge pour sa part que le débat public est marqué par un certain nombre de dysfonctionnements dans la mesure où RFF ne représente que l'une des composantes de la société. De plus, le débat, selon ce participant, n'accorde pas suffisamment de place à des positions différentes, notamment au sujet de l'aéroport de Notre-Dame des Landes. En second lieu, Olivier PRIOUR se demande, en prenant l'exemple d'une question posée sur le site Web de la CPDP concernant la desserte des aéroports par voie ferroviaire, pourquoi aucune étude contradictoire n'est réalisée par l'État.

Olivier GUERIN rappelle que RFF n'est pas le seul maître d'ouvrage, mais opère aux côtés d'autres porteurs de projet, notamment les régions au titre de leur mission d'AOT.

Pascal BLIVET (CGT Cheminots) regrette que le débat public n'ait pas abordé la réforme du transport ferroviaire alors que celle-ci aura un impact sur l'aménagement du territoire, mais aussi sur la SNCF. Ce participant se demande également dans quelle mesure les infrastructures de ce projet, financées par l'argent public, servent *in fine* à favoriser l'ouverture à la concurrence du transport ferroviaire au détriment du service public. Pascal BLIVET estime en troisième lieu que le fret ferroviaire se trouve actuellement dans une situation dramatique, notamment en Bretagne.

Michel PAYEN (collectif Fougères – Rennes en train) indique que le Pays de Fougères, malgré son importance démographique, n'est actuellement plus desservi par le train malgré les fortes attentes de ses citoyens. Il souhaite que la desserte de ce territoire soit intégrée aux études menées dans le cadre des nouvelles lignes LNOBPL.

Daniel HARY (particulier) estime que la dénomination du projet est peu attractive pour le public et se fait l'écho de proches pour qui un tel débat public est peu utile, les élus ayant pris leur décision par avance. Il demande également si les financements des collectivités ont d'ores et déjà été accordés à l'un des scénarios présentés par RFF. Ce participant souligne en troisième lieu que l'accès aux TGV et au transport par car est de plus en plus inégalitaire et demande s'il est pertinent d'engager des dépenses publiques aussi importantes pour n'obtenir des gains de temps que de quelques minutes.

Bernard FOURAGE (Nexus) souligne que les trois scénarios proposés par RFF ont pour caractéristique commune d'intégrer la desserte de l'aéroport de Notre-Dame des Landes. Il estime qu'une étude approfondie devrait être menée par RFF en tant que tel pour réaliser une liaison Rennes – Nantes *via* Châteaubriant.

Michel CANIAUX (ALTRO) estime que le projet LNOBPL est un outil de la transition énergétique. La réussite de ce projet, pour ce participant, dépend pour une large part du taux de report modal et de la création d'un réseau articulé aux lignes existantes. De plus, Michel CANIAUX fait observer que la hausse du prix du pétrole pourrait contraindre les pouvoirs publics à accélérer la réalisation du projet LNOBPL. Il rappelle également que quatre critères doivent être pris en compte pour évaluer un projet de chemin de fer : la rapidité, le prix, la fréquence et le confort. En troisième lieu, Michel CANIAUX souligne qu'un certain nombre de collectivités locales dynamiques en Bretagne considèrent que le projet LNOBPL s'inscrit dans le projet plus large de Via Atlantica. En dernier lieu, ce participant estime que les infrastructures de LNOBPL doivent profiter au plus grand nombre et inclure aussi bien les TGV que les trains interrégionaux et intrarégionaux.

Gaël VIRLOUVET (Fédération Ille-et-Vilaine Nature Environnement) estime que les cinq objectifs du projet LNOBPL n'ont pas été véritablement discutés dans ce débat public. Il considère par ailleurs que ses résultats socio-économiques se dégradent fortement sans la desserte de l'aéroport de Notre-Dame des Landes. Il indique en troisième lieu que, selon un récent rapport du Conseil général de l'environnement et du développement durable, aucun des scénarios de RFF n'est rentable. Sur le plan social, les gains de temps annoncé entre les grandes villes bretonnes sont bouleversés, selon ce participant, par de nouvelles formes de mobilité (technologies numériques, télétravail, *low-cost*, covoiturage...). En

LNOBPL – Liaisons ferroviaires Bretagne-Loire

dernier lieu, Gaël VIRLOUVET estime que RFF n'a pas suffisamment explicité la contribution du projet LNOBPL à la transition énergétique et son impact sur la biodiversité. Il demande en conséquence la mise en œuvre d'un dialogue complémentaire avec les porteurs du projet sur les objectifs économiques, sociaux et environnementaux du projet LNOBPL.

Françoise LELANNE (Investir en Finistère) rappelle les principales raisons pour lesquelles le projet LNOBPL est un enjeu pour la pointe bretonne dont la réalisation est fortement attendue par les acteurs économiques de la région. En effet, l'accessibilité de la Bretagne est une composante essentielle de son attractivité pour les entreprises et les salariés souhaitant s'y installer. Cette participante souligne également l'importance cruciale de l'objectif de trois heures entre Brest, Quimper et Paris pour raccorder la Bretagne dans son entier aux réseaux nationaux et internationaux de transport, mais estime que les scénarios de RFF ne semblent pas pouvoir relever ce défi dans leur version actuelle. Pour cette raison, l'association Investir en Finistère a proposé dans un cahier d'acteur un scénario alternatif répondant davantage aux attentes des acteurs économiques finistériens.

Patrick ANNE (Europe Écologie Les Verts) fait observer qu'il n'existe pas à l'heure actuelle de véritable schéma multimodal de transport pour le Grand Ouest. Bien qu'il se félicite de la tenue de ce débat public, ce participant estime que tous les sujets connexes au projet, pourtant soulevés par les collectivités, ont été écartés des débats. En troisième lieu, Patrick ANNE fait observer que le récent rapport de la Cour des comptes a mis en exergue des difficultés de financement, à l'horizon de 2030 ou de 2050, tandis que le débat a porté pour une grande part sur la grande vitesse. Il considère également que le choix du scénario bleu, adopté par un grand nombre de collectivités avant même le débat public, s'avère quelque peu prématuré et qu'il aurait été plus pertinent d'organiser ce débat après 2017. En tout état de cause, il convient, selon ce participant, de prendre en compte les futures études menées par d'autres acteurs publics et de poursuivre le dialogue et les analyses. De plus, si le temps de trajet est un critère important, les éléments de prix, de fréquence et de confort le sont tout autant et doivent être intégrés à un schéma plus global. Il convient enfin, selon Patrick ANNE, de mieux prendre en compte les projets portant sur les gares de Rennes et Nantes ainsi que la modernisation des matériels roulants.

Olivier PRIOUR indique que la Cour des comptes a émis en 2008 des critiques sur les artifices comptables et statistiques utilisés pour minimiser la dette de la SNCF et la création de son entité RFF. Selon cette institution, précise ce participant, la dette publique française atteindra 110 % du PIB en 2020.

Daniel LECLERC (Association des usagers des transports en Ille-et-Vilaine) juge positif qu'une expertise complémentaire ait été mise en œuvre pour comparer le scénario violet et un scénario alternatif *via* Châteaubriant. Ce participant exprime son soutien à l'un des scénarios incluant un tracé sud – nord en direction de Massérac – Beslé sur la ligne actuelle, permettant de réintégrer la plateforme ferroviaire de l'ancienne ligne Rennes – Nantes et se rapprochant de Rennes – Redon et de la future route 177. Selon ce participant, cette solution aurait notamment pour avantage d'économiser la consommation de foncier agricole. Daniel LECLERC souhaite également que soient créées plusieurs gares intermédiaires en milieu rural et urbain afin que le projet LNOBPL bénéficie au plus grand nombre.

Daniel HARY se félicite que l'enjeu du fret soit abordé au cours de cette réunion. Il indique que le fret ferroviaire n'exige pas nécessairement de transport à grande vitesse compte tenu des capacités des ports de Brest et de Saint-Nazaire.

Gérard LAHELLEC (vice-président de la Région Bretagne) souligne la complexité de l'exercice conduit par RFF et l'intérêt de le restituer dans ce débat public. Pour Gérard LAHELLEC, l'enjeu du débat public est de savoir comment répondre aux attentes de toutes les parties du territoire breton et des Pays de la Loire en prenant en compte les intérêts et les priorités de chacun. De plus, l'aménagement de la Bretagne et des Pays de la Loire doit être pensé dès à présent, notamment avec l'arrivée de la LGV en 2017, et ces territoires ne peuvent attendre 2030 pour que les projets ferroviaires soient menés à bien. Gérard LAHELLEC fait toutefois état d'un problème spécifique à ce débat, tenant au fait que RFF a représenté seul les ambitions du maître d'ouvrage bien que le projet LNOBPL soit porté par bien d'autres partenaires, à commencer par l'État. En troisième lieu, Gérard LAHELLEC rappelle que le schéma régional multimodal des déplacements et des transports existe effectivement, y compris pour le fret et le trafic portuaires. Cet élu souligne également que les arguments économiques doivent parfois être accueillis avec précaution, notamment en matière de dette publique. Ainsi, la fréquentation des TER en Bretagne a été multipliée par deux en dix ans tandis que la part contributive par voyage a diminué de 49 %. De la même façon, le cadencement de l'étoile rennaise en heure de pointe a

LNOBPL – Liaisons ferroviaires Bretagne-Loire

été ramené à 20 minutes. En quatrième lieu, il convient de rappeler, indique Gérard LAHELLEC, que l'apport du projet LNOBPL est également d'éviter que la création d'une bipolarité Rennes-Nantes ne conduise à négliger l'Ouest breton.

Gilles BONTEMPS (vice-président du Conseil régional des Pays de la Loire) confirme à son tour que les Pays de la Loire disposent d'un schéma d'infrastructures de transport ayant emporté l'unanimité. En second lieu, Gilles BONTEMPS adresse ses remerciements aux équipes de RFF et de la CPDP. Cet élu se félicite également qu'une expertise complémentaire ait pu être menée et précise que les collectivités n'y ont pas participé afin de ne pas se voir reprocher de peser sur les conclusions de l'expertise. En quatrième lieu, Gilles BONTEMPS souligne la complexité d'un débat public dans lequel de nombreux sujets connexes peuvent s'inscrire alors même que le projet LNOBPL n'a pas l'ambition de résoudre la globalité des problèmes de mobilité. Son enjeu réel est de créer un réseau ferroviaire structurant qui permettra, au vu de l'augmentation démographique de la Bretagne et des Pays de la Loire, d'optimiser le réseau et de créer des nœuds de connexion aux différents points du territoire en complémentarité avec les autres modes de transport. Gilles BONTEMPS précise en outre que l'objectif des collectivités et du projet LNOBPL n'est pas de développer la LGV sur l'ensemble du territoire, mais de susciter une réflexion sur ce sujet au cours et après le débat public. Le projet de développement présenté, visant un horizon temporel éloigné, doit par définition prendre en compte des délais de réalisation étendus tout en assurant un accompagnement du projet dans la durée, y compris à destination des générations futures. Pour conclure, insiste Gilles BONTEMPS, la logique du projet se fonde sur l'anticipation du développement économique et de l'emploi dans les Pays de la Loire et en Bretagne et s'inscrit dans une dynamique de croissance partagée par l'ensemble des collectivités.

Joël DUSUZEAU (particulier) juge très optimistes les propos tenus par les responsables politiques présents. Il estime que le débat public doit aussi aborder un aspect implicite du projet, à savoir l'écart entre deux positions opposées : l'une en faveur du désenclavement de la Bretagne en articulation avec la capitale parisienne ; l'autre centrée sur un développement régional faisant du Grand Ouest une « méga-région » relativement autonome à l'égard de Paris. Selon ce participant, ces deux positions sont marquées par un certain flou, voire des contradictions. Qui plus est, elles ne prennent pas suffisamment en compte le maillage territorial de la Bretagne et engagent des dépenses publiques importantes pour des conséquences réduites en termes de dynamisme économique.

Charles LEVILLAIN (particulier) salue les premières conclusions de la CPDP sur les objectifs du projet et souhaite qu'elles soient prises en compte par RFF. Pour ce participant, l'amélioration des transports du quotidien doit se traduire par l'augmentation des capacités du réseau en termes de dessertes et de fréquences plutôt que de vitesse. Il souhaite à cet égard que de nouveaux scénarios puissent être présentés en dissociant les objectifs de vitesse et de capacité, notamment grâce à l'amélioration des cadencements.

Stéphane LEPRINCE répond que, suite au débat public, cet enjeu fait partie intégrante des réflexions à venir de RFF. Qui plus est, RFF prendra également en compte les conclusions remises par la CPDP dans ce domaine. En ce sens, un panel de solutions demeure disponible, depuis l'abandon du projet jusqu'au réexamen des objectifs. En outre, précise Stéphane LEPRINCE, l'État ne participe pas au débat public dans la mesure où il prend *in fine* la décision relative à la consistance du réseau *via* le Conseil d'administration de RFF.

Alain BIGNON (Association départementale des expropriés d'Ille-et-Vilaine) souligne que les Chambres régionales d'agriculture de Bretagne, la Chambre d'agriculture de Loire-Atlantique, les FRSEA et de jeunes agriculteurs se sont associés pour émettre un avis commun sur le projet. Si l'association que représente Alain BIGNON partage l'objectif de développement de l'attractivité des territoires pour la filière agricole et agroalimentaire du Grand Ouest, elle constate que la part de l'exportation joue un rôle important dans la mesure où les pôles de consommation se situent à l'échelle nationale, européenne, voire mondiale. De ce point de vue, le défi majeur pour la filière agricole du Grand Ouest consiste à rapprocher les centres de production, de transformation et de consommation. Alain BIGNON rappelle cependant que les exploitations agricoles sont confrontées à un foncier en tension et à un mouvement d'artificialisation des terres que le projet LNOBPL risque de renforcer. À cet égard, ce participant regrette que RFF n'ait pas davantage intégré dans son projet l'analyse des enjeux et des impacts agricoles ainsi que le développement du fret ferroviaire. L'association représentée par Alain BIGNON exprime en outre sa crainte que la consommation moyenne par hectares de terres excède les 12 ha/km annoncés. Pour Alain BIGNON, l'adhésion de la profession agricole est conditionnée par plusieurs exigences, notamment la préservation de la viabilité économique des exploitations et la réduction de la consommation de

foncier. Pour ce faire, la profession agricole doit être associée aux étapes successives du projet ainsi qu'aux études mises en œuvre.

Alain VALLEE (particulier) estime que les problèmes soulevés au cours de ce débat résultent de choix politiques de long terme, notamment l'absence de liaison Brest – Quimper et la remise en cause de la liaison Nantes – Rennes *via* Châteaubriant. Si ce participant considère que les réflexions engagées au niveau national en faveur d'un développement plus autocentré de la Bretagne sont positives, il constate que l'état actuel du réseau ferroviaire breton demeure dramatique.

Arnaud BONNET (CCI Bretagne) estime que le débat public a été l'occasion pour tous les acteurs et les habitants du territoire breton d'exprimer leurs attentes et leurs interrogations. Il indique que la CCI Bretagne s'est engagée dans cette démarche en intervenant dans ce débat sur les enjeux du fret ferroviaire et du tourisme.

Olivier PRIOUR se demande si la réflexion sur l'aménagement du territoire ne devrait pas porter davantage sur le repeuplement des campagnes que sur le développement de mégalofoles.

(Clôture de la réunion à 22h00)