

LNOBPL – Liaisons ferroviaires Bretagne - Loire

VERBATIM DE LA RÉUNION THÉMATIQUE « Environnement »
Redon, le 18 novembre 2014, 19 h 00 à 22 h 00

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

Olivier GUERIN, *président*
Paola OROZCO-SOUËL, *membre*
Dominique SIMON, *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)*
Virginie FIORIO, *responsable environnement (RFF)*
Cédric LEVREL, *chargé des études techniques (RFF)*
Michel SERGE, *directeur de projet LGV (RFF)*
Marie CHMOL, *en charge des analyses socio-économiques (RFF)*
Laurent DESVIGNES, *directeur adjoint de la LGV Bretagne (RFF)*

Intervenants

Yves METAY, *coordinateur France Nature Environnement Pays de la Loire*
Bernard GUILLEMOT, *administrateur Bretagne vivante*

Présents dans la salle**Commission particulière du débat public :**

Michel MORIN, *membre*
Martine PATTOU, *membre*
Alain RADUREAU, *membre*
Marie-Françoise SEVRAIN, *membre*

(Début de la réunion à 19h05)

Olivier GUÉRIN, Président de la CPDP

Bonsoir. Je vous invite à vous asseoir. Cette réunion de ce soir est diffusée sur internet. Nous commençons à l'heure si vous voulez bien. Cette réunion sera animée par Paola Orozco-Souël, qui est membre de la Commission particulière du débat public (CPDP), que je présente ; Dominique Simon est ici et les autres membres de la commission sont dans la salle.

Je passe tout de suite la parole à Monsieur le Maire, qui nous accueille ici. Merci, Monsieur le Maire.

Pascal DUCHÊNE, Maire de Redon

Monsieur le Président de la Commission du débat public, Mesdames et Messieurs les élus, Mesdames et Messieurs les représentants de RFF et de la SNCF, Mesdames et Messieurs, je vous souhaite tout d'abord la bienvenue ce soir à Redon pour la tenue de ce débat public autour du projet désigné « Liaisons nouvelles Ouest Bretagne – Pays de la Loire ».

Redon est une ville moyenne de Bretagne d'environ 10 000 habitants, cœur d'une aire urbaine de près de 30 000 habitants. Redon, ville et agglomération, est située au cœur d'un territoire, le pays de Redon Bretagne Sud, qui compte 90 000 habitants.

Redon est un carrefour historique des voies navigables, du fait de la nature – le pays des sept rivières, la Vilaine, qui rejoint la Bretagne méridionale à l'océan –, mais aussi du fait de la main de l'homme pour ce qui concerne le canal de Nantes à Brest, un joyau mis en service au XIX^e siècle, peu avant l'arrivée du rail : chacun connaît cette histoire. Redon est un carrefour ferroviaire, depuis plus de 150 ans, dû exclusivement, pour le coup, à la main de l'homme, carrefour ferroviaire vers Rennes, Paris et l'Europe du Nord d'une part, vers Vannes, Lorient, Quimper et la Bretagne Sud d'autre part et, enfin, vers Nantes et Bordeaux, le sud de la France et l'Europe. Une position ferroviaire historique et stratégique que nous n'entendons pas voir fragilisée par les décisions à venir. Redon est une gare TGV depuis maintenant plus de 25 ans ; Redon, gare TGV à 2 h 05 de Paris dans un peu moins de 3 ans en 2017. Redon, dont la zone d'influence et de chalandise ferroviaire va s'étendre dès 2017, puisque tous les voyageurs situés entre 20 et 30 minutes de notre gare TGV – et ils sont potentiellement plus de 220 000 – auront avantage à venir prendre le train ici, à Redon, plutôt qu'à se rendre dans les gares limitrophes situées au cœur des centres-villes de Rennes, Nantes ou Vannes, plus difficilement accessibles. Nous développerons ces arguments à un autre moment, mais ils sont essentiels et doivent être entendus.

Redon, gare TGV réaménagée avant la fin de l'année 2016, dans le cadre d'un pôle d'échange multimodal, une gare entièrement reconfigurée, fonctionnelle et équipée de services pour les voyageurs, un souterrain sous les voies facilitant la circulation des piétons, 500 places de stationnement réparties de part et d'autre de ce souterrain de liaison, une gare intégrée au cœur de ville qui contribuera aussi à son dynamisme, un projet de 24 millions d'euros qui est maintenant engagé.

Monsieur le Président, Mesdames et Messieurs, vous comprenez dès lors pourquoi une mobilisation coordonnée des élus de ce territoire, autour du dossier ferroviaire, a été engagée dès le début de ce mandat municipal et intercommunal 2014-2020. Je veux d'ailleurs remercier ici très sincèrement devant vous les présidents du Pays de Redon – Bretagne Sud et des trois communautés de communes qui en sont membres, Monsieur Jean-François Mary, Monsieur Pierre Roussette et Monsieur Alain David. Je veux aussi saluer le travail de coordination engagé entre nous

quatre autour du dossier ferroviaire, avec le concours actif de Monsieur Jean-René Marsac, député, de Madame Brigitte Delahaye, présidente du Conseil territorial de la Chambre de commerce et d'industrie, et de Monsieur Michel Caniaux, délégué général d'Altro, mais aussi de l'ensemble des conseillers régionaux, des conseillers généraux et des maires du Pays de Redon – Bretagne Sud. Vous comprendrez que je ne peux les citer tous ici, mais je sais leur intérêt et leur mobilisation sur ce dossier essentiel.

Je veux souligner enfin l'attention toute particulière que portent à la desserte ferroviaire de la gare de Redon les chefs d'entreprise, que je remercie de leur mobilisation, en particulier sur ce dossier les représentants des associations d'usagers de la gare de Redon et de la promotion de la desserte ferroviaire, en particulier le Codef, les organisations représentatives des salariés qui sont attentives au devenir de notre bassin d'emplois et de ses infrastructures.

Monsieur le Président, Mesdames et Messieurs, avant de vous laisser la parole pour engager la présentation et le débat, je voudrais juste vous indiquer en quelques mots quel est notre état d'esprit au moment d'aborder ce débat public et ce projet Liaisons nouvelles Ouest Bretagne – Pays de la Loire que nous espérons voir un jour se concrétiser.

– Premièrement, nous ne devons pas confondre les échéances. Aujourd'hui, vous venez nous présenter un projet dont l'aboutissement, si la décision de l'engager est confirmée et si tout se passe comme prévu, aura lieu au mieux dans 20 ans. Mais nous avons, nous, ici à Redon, une échéance immédiate : 2017 et la mise en service de la LGV Bretagne, Redon à 2 h 05 de Paris, Paris à 2 h 05 du pôle d'échange multimodal de la gare TGV de Redon. Dans ce cadre, nous demandons avec solennité un nouvel examen de la grille horaire du TGV par la SNCF et l'ensemble des autorités publiques. Nous demandons le renforcement de la desserte TGV de Redon pour un territoire d'influence ferroviaire de 220 000 habitants. Nous ferons très prochainement des propositions en ce sens et nous les défendrons.

– Deuxièmement, nous comprenons parfaitement les problématiques qui nous sont soumises dans le cadre du projet Liaisons nouvelles Ouest Bretagne – Pays de la Loire à l'échéance 2035 : mettre Rennes et Nantes à environ 50 minutes du trajet ferroviaire, rapprocher Quimper sur la ligne sud et aussi Brest sur la ligne nord, à 3 heures de Paris, en essayant de gagner 10 à 15 minutes sur le parcours actuel. Nous sommes néanmoins très attentifs à ce que notre position de carrefour ferroviaire puisse rester, dans ce contexte de créations futures de lignes nouvelles, un atout pour l'aménagement du territoire de la Bretagne et du Grand Ouest. Le futur des métropoles de Rennes et de Nantes ne peut s'imaginer sans un développement concomitant de leur arrière-pays, et nous en faisons partie. Faute de quoi, vous aurez demain une confirmation de la tendance à l'engorgement des métropoles, tendance que nous connaissons déjà. Raisonnons dès aujourd'hui ensemble pour une Bretagne urbaine comprenant des métropoles (Rennes et Nantes) et s'appuyant aussi sur un réseau dynamique de villes en archipel. Dans ce réseau de ville, Redon a toute sa place et elle est d'abord ferroviaire. Nos propositions, réunies par le Pays de Redon – Bretagne Sud dans un cahier d'acteur déjà remis à votre Commission et que nous avons l'intention de faire connaître très largement, prennent en considération l'ensemble de ces logiques et de cet aménagement du territoire breton.

– Troisièmement, vous avez voulu donner à ce débat une tonalité particulière en le centrant sur l'environnement. Si le fait que ce sujet soit abordé dans le cadre du débat public n'est pas discutable, nous nous sommes interrogés pour essayer de comprendre pourquoi ce thème était traité ici à Redon. En regardant les scénarios, nous avons pu comprendre que certains choix d'aménagement proposés en variantes du scénario bleu, scénario qui a notre préférence, n'étaient pas recevables. Contourner Redon au nord par la vallée de l'Oust, grand site naturel, et par le marais de Vilaine au sud, deux sites Natura 2000 qui nous semblent inopportuns d'impacter par ce projet. Nous aurons sûrement l'occasion d'y revenir dans le débat, mais je voulais déjà le souligner ici devant vous.

Monsieur le Président, Mesdames et Messieurs, merci d'être venus à notre rencontre ce soir pour l'organisation de ce débat public. Je ne doute d'ailleurs pas que, très prochainement, dès le début de l'année 2015, RFF, la SNCF, les régions et d'autres acteurs potentiels du développement du transport ferroviaire prendront le train pour venir ici à nouveau à Redon afin d'y rencontrer les élus du territoire et négocier les conditions d'une desserte optimale pour la zone d'influence ferroviaire interrégionale et interdépartementale de la gare TGV-TER de Redon. Et cette échéance Bretagne grande vitesse, dans laquelle Redon gare TGV et le pôle d'échange multimodal s'inscrivent, c'est bien la première dans le calendrier de desserte ferroviaire : c'est 2017, donc c'est demain. Le projet Liaisons nouvelles Ouest Bretagne – Pays de la Loire viendra en son temps, et je lui souhaite d'ailleurs pleine réussite.

Le pays de Redon et la ville de Redon ne sont pas inquiets pour leur avenir. Tous les élus du Pays de Redon – Bretagne Sud portent un projet de développement du territoire qui passe par une nouvelle ambition ferroviaire pour la gare TGV de Redon. Nous comptons sur l'ensemble de nos interlocuteurs ici présents, sur ce projet de liaisons nouvelles comme sur d'autres, pour prendre les bonnes décisions et nous accompagner efficacement dans cette dynamique. Je vous remercie de votre attention et nous souhaite, et vous souhaite, un excellent débat de belle facture et de haute tenue. Bonne soirée à tous.

Paola OROZCO-SOUËL, membre de la CPDP

Merci, Monsieur le Maire, pour cette intervention.

Avant de commencer les échanges, je me présente : je suis Paola Orozco-Souël, membre de la Commission particulière du débat public. Je voudrais juste vous rappeler le cadre dans lequel s'insère le débat public, cadre avant tout réglementaire.

Le cadre réglementaire du débat public est régi par deux principaux textes, la convention d'Aarhus, qui garantit le droit d'accès à l'information sur l'environnement et à la participation du public au processus décisionnel, et le Code de l'environnement, code qui permet à la Commission nationale du débat public de veiller à ce que ces principes soient respectés.

Le débat public porte d'abord sur l'opportunité du projet. Nous sommes donc ici pour discuter l'opportunité de ce projet, ses objectifs, mais également ses caractéristiques principales. Ce débat se déroule en amont du projet. Il faut donc être clair là-dessus : le projet n'est pas construit, n'est pas encore fait, et c'est pour ça que nous sommes là ce soir pour en débattre.

La Commission particulière du débat public anime et coordonne le débat. Elle est nommée par la Commission nationale du débat public et nous sommes indépendants – c'est important à préciser –, nous n'avons pas de lien avec le maître d'ouvrage ni avec aucune partie prenante du projet. La Commission particulière du débat public est neutre, elle ne prend pas position sur le projet. Comme le rappelait Monsieur Guérin, son président, la Commission est composée de 7 membres, ici présents, et d'un secrétariat général de 4 personnes qui est basé à Rennes.

Concernant le rôle de la CPDP, nous animons le débat et nous permettons au public de s'informer sur le projet, d'exprimer des avis, des critiques et des suggestions, et nous veillons à ce que les trois principes de ce débat soient respectés : le principe de la transparence, c'est-à-dire que nous veillons à ce que toute l'information sur le projet soit disponible pour le public. Nous veillons également à ce qu'il y ait une équivalence, c'est-à-dire que chaque participant ait le droit de s'exprimer dans les mêmes conditions, et nous veillons également à ce que ces expressions, ces opinions, soient argumentées. Le débat n'est pas un référendum ni un sondage, mais il permet l'avis et la proposition de positions de manière argumentée, pour ou contre le projet bien entendu.

Le débat public sur le projet LNOBPL est un débat qui dure 4 mois. Il a commencé le 4 septembre et il se termine le 3 janvier 2015. Il a prévu des réunions publiques, un site internet que je vous invite à consulter et, sur ce site, il met à votre disposition les documents du débat, dont le dossier du maître d'ouvrage, que vous trouverez également à l'entrée de la salle, et les études réalisées sur le projet, les systèmes de questions-réponses que vous pouvez également faire sur internet, qui est également un espace de discussion où vous pouvez y exprimer vos points de vue, faire des contributions, et des cahiers d'acteur. La retransmission en direct de réunions publiques est également prévue et, ce soir, nous sommes donc retransmis sur internet directement.

Voici les 16 réunions publiques du débat dont je vous ai parlé : je vous montre ici une carte où elles ont lieu. On a également prévu 6 rencontres voyageurs et une rencontre étudiants, toujours sur le même périmètre du projet, et, afin d'élargir la participation du public et de susciter à différents types de public de s'impliquer dans le débat, la Commission a contacté des universités pour proposer à des étudiants de se mobiliser en organisant des actions spécifiques, comme des expositions interactives, des auditions, des journées d'échanges, et également des séminaires. Trois pôles universitaires participent à ces échanges et à ces dispositifs : les universités de Rennes, de Brest et de Nantes.

Le maître d'ouvrage ici présent, Réseau Ferré de France (RFF), qui est propriétaire et gestionnaire du réseau national va vous présenter le projet sur la base du dossier du maître d'ouvrage qui l'a rédigé et va également répondre à vos questions. Nous veillons effectivement à ce que chaque question trouve une réponse de manière rigoureuse et précise.

Les suites du débat. Le débat se termine donc le 3 janvier 2015 et, dans les 2 mois qui suivent ce débat, la Commission particulière du débat public établit un compte rendu. Ensuite, le président de la Commission nationale du débat public (CNDP) rédige le bilan. Suite à ça, le maître d'ouvrage dispose de 3 mois pour publier sa décision quant à savoir s'il poursuit ou pas le projet.

Je vous présente le déroulement de la réunion. Donc, ce soir nous aurons la présentation de Réseau Ferré de France (RFF), d'abord Monsieur Stéphane Leprince, directeur régional. Ensuite, nous allons avoir une présentation plus précise sur le projet par Monsieur Arnaud Godart et Monsieur Benoît Formstecher, qui sont les chargés de mission sur le projet LNOBPL. Il y aura ensuite un échange avec la salle et il y aura, après ces échanges d'une heure, la présentation thématique de RFF sur l'environnement, qui est donc l'objet de cette réunion de ce soir et, ensuite, nous aurons deux interventions : celle de Monsieur Xavier Metay, qui est coordinateur de France Nature Environnement Pays de la Loire, et de Monsieur Bernard Guillemot, qui est administrateur de Bretagne Vivante. Suite à ces interventions, nous allons encore avoir une heure pour échanger avec la salle.

Je donne la parole à Monsieur Stéphane Leprince.

Stéphane LEPRINCE, Directeur régional – RFF

Monsieur le Maire, bonsoir, merci de votre accueil. Mesdames et Messieurs les élus, Mesdames et Messieurs, bonsoir à tous. Nous sommes heureux de vous accueillir ce soir ici en si grand nombre pour cette réunion importante.

2030, ce n'est pas demain, mais, dans le monde du ferroviaire, c'est une date qui est assez proche. Vous avez vécu les débats sur la ligne à grande vitesse Le Mans – Rennes, qui ont commencé dans les années 1990 pour une mise en service en 2017. Pour préparer un tel projet, on a besoin de temps de concertation et de travail relativement en amont et, pour nous, c'est un long travail qui commence avec vous et qui va se poursuivre.

Sans attendre évidemment 2030, on se préoccupe évidemment des transports du quotidien dès aujourd'hui, en particulier à Redon, Monsieur le Maire, où on va engager très prochainement, grâce à tous les partenaires qui se sont mobilisés, des travaux de mise en accessibilité de la gare, qui sont des travaux importants pour vous. Sur l'ensemble du territoire, ce sont beaucoup de travaux qui sont réalisés. On peut citer aussi des projets sur des lignes non pas à grande vitesse, mais des lignes régionales en Bretagne, comme Plouharet – Lannion ou, en Pays de la Loire, Nantes – Saint-Gilles et Nantes – Pornic, où des travaux sont en cours aujourd'hui. Les travaux de la ligne à grande vitesse sont aussi en cours et il y a à peu près 700 millions d'euros qui ont été investis sur le territoire cette année pour cette ligne. Enfin, je voudrais parler de la ligne Rennes – Redon, qui est en cours de travaux avec une opération importante, qui a commencé il y a quelques semaines jusqu'au mois d'avril et qui va voir renouveler l'ensemble de sa structure (voie, ballast et traverses) d'ici le printemps. Toutes les équipes de RFF, de la SNCF et aussi des entreprises sont mobilisées au quotidien, et bien avant 2030, pour pouvoir avoir un réseau de qualité. Ce soir, je voudrais rendre hommage à Monsieur Guillaume Debomis, de l'entreprise Colas, qui, la semaine dernière, était sur ce chantier et a perdu la vie malheureusement dans un dramatique accident de travaux. Je voudrais lui rendre hommage, penser à sa famille évidemment, et à tous ses collègues qui ont repris le travail depuis et ce soir même pour nous rendre à tous un réseau de qualité et qu'on puisse tous les jours rouler sur ce réseau.

Nous faisons beaucoup de travaux, comme je l'ai indiqué. Ce sont à peu près 1,100 milliard d'euros de travaux qui vont être réalisés cette année sur le territoire de Bretagne et Pays de la Loire. Il y aura encore beaucoup de choses à faire et beaucoup de choses seront faites avec la mise en service de la LGV Le Mans – Rennes. Des choses seront faites aussi dans le cadre du contrat de plan État-Régions, mais notre réseau devra continuer à évoluer. Nous sommes sur un territoire à fort développement démographique et, pour pouvoir anticiper les mobilités de demain, notre réseau devra évoluer et les équipes de tout à l'heure, Arnaud et Benoît, vous présenteront les limites de notre réseau aujourd'hui. C'est pourquoi nous devons, nous techniciens, proposer aux services des territoires des solutions. Nous n'avons pas la prétention d'avoir « la » solution, il y a déjà des solutions qui vous seront présentées ce soir. Ce débat a vocation à

LNOBPL – Liaisons ferroviaires Bretagne-Loire

enrichir nos solutions et d'autres solutions sont évidemment possibles. Nous attendons donc beaucoup de cet échange de ce soir, que cet échange soit constructif pour pouvoir enrichir notre projet.

Je vous souhaite un bon débat. Merci de votre attention.

Arnaud GODART, chef de mission LNOBPL – RFF

Bonjour à tous. Je suis Arnaud Godart, le chef de mission du projet Liaisons nouvelles Ouest Bretagne – Pays de la Loire (LNOBPL). Je suis accompagné de Benoît Formstecher, mon adjoint, qui répondra tout particulièrement aux questions techniques, et également en salle de mes collègues RFF et SNCF, que je remercie, qui répondront à vos questions.

J'insiste effectivement, comme Stéphane Leprince vient de le faire, sur le fait que le débat public nous permet bien en amont, à travers ce projet, de trouver des améliorations, et nous souhaitons à travers nos échanges pouvoir trouver des solutions encore meilleures.

Avant de vous présenter les différents projets d'aménagement, nous allons vous présenter le contexte et les enjeux du projet. Ce projet concerne les lignes Rennes – Brest, Rennes – Quimper, Nantes – Quimper et Nantes – Rennes. C'est un projet de liaisons ferroviaires qui s'intègre dans le réseau existant, ceci au travers des gares existantes, des projets de pôles d'échanges multimodaux en cours, et Redon en est évidemment un exemple majeur. À ce niveau, il convient de rappeler les travaux réalisés sur Rennes – Brest, Rennes – Quimper et Rennes – Redon, comme cela a été dit.

Ce projet s'inscrit aussi en complémentarité des travaux réalisés par ailleurs en termes d'infrastructures sur d'autres natures d'infrastructure, routières notamment, et ceci dans un objectif d'intermodalité. Ce projet s'intègre à l'ouest de Nantes et de Rennes en complémentarité du projet de liaison à grande vitesse Bretagne – Pays de la Loire en cours de construction, qui figure en bleu pointillé sur notre schéma et dont la mise en service est bien sûr prévue en 2017.

LNOBPL vise quatre types de déplacement : déplacements vers Paris, l'Europe, mais aussi et surtout internes au territoire. Nous sommes ce soir à Redon et il s'agit d'améliorer par exemple les liaisons entre Redon – Rennes et Redon – Nantes et aussi, de fait, les liaisons avec les régions périphériques. Le quatrième niveau de déplacement, les liaisons périurbaines autour de Nantes et de Rennes.

La quatrième caractéristique du projet : 2030. Ça a été dit, 2030 est un horizon tout à fait classique pour ce type de grand projet, qui nécessitera de nombreuses études, nous y reviendrons. C'est l'occasion aujourd'hui, notamment à travers le débat, de pouvoir en discuter sereinement.

Mais pourquoi ce projet ? Quels sont ses objectifs fondamentaux en termes de territoire ? Ce projet répond aux enjeux du territoire à trois niveaux :

- Premier enjeu, la démographie : nos régions, Bretagne et Pays de la Loire, sont des régions particulièrement dynamiques sur le plan démographique, deux fois plus dynamiques que le reste du territoire français.
- Deuxième enjeu, il s'agit également de répondre à l'attractivité économique des territoires, relativement excentrés à l'échelle européenne.
- Troisième enjeu, la cohésion territoriale. Monsieur le Maire a parlé de réseau de villes : effectivement, ce projet a pour but d'améliorer les réseaux entre les villes.

Nous avons donc mécaniquement à l'échéance 2040 plus de déplacements en attente, notamment ferroviaires, ceci en termes de voyageurs, mais aussi en termes de fret. Plus de déplacements, mais avec une exigence accrue sur deux critères fondamentaux, sur lesquels je vais passer un tout petit peu de temps pour bien insister, ce sont les deux critères fondamentaux du projet : le temps de parcours, mais également la capacité. La capacité, c'est le nombre de trains possible par heure et par sens, notamment en heures de pointe. C'est ce qui conditionne les fréquences des trains que nous connaissons au quotidien. Voilà les deux paramètres clés de performance. Or, nous savons aujourd'hui que le réseau, tel qu'il est, ne permettra pas, en 2030, de répondre aux enjeux du territoire. C'est pourquoi les partenaires nous ont fixé des objectifs.

LNOBPL – Liaisons ferroviaires Bretagne-Loire

Quels sont les partenaires ? Il s'agit des deux régions Bretagne et Pays de la Loire, des quatre départements bretons, du département de Loire-Atlantique, des trois métropoles (Brest, Rennes et Nantes) et, bien sûr, Réseau Ferré de France. Depuis 2010, une cinquantaine de réunions, structurées autour de comités de pilotage/comités techniques, ont eu lieu et ont permis de définir les cinq objectifs que nous allons voir à présent :

- 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 intervilles et l'irrigation des territoires. C'est ce que nous avons vu précédemment.
- Il s'agit également d'améliorer la liaison entre Nantes et Rennes, améliorer les fréquences et réduire les temps de parcours.
- Il s'agit de desservir le futur aéroport du Grand Ouest, ceci pour les utilisateurs de Bretagne et de Pays de la Loire.
- Et enfin, de dégager des possibilités d'évolution à long terme, notamment en termes de capacité, de nombre de trains possibles, comme nous le verrons tout à l'heure, tant pour les voyageurs que pour le fret.

Sur la base de ces cinq objectifs, Réseau Ferré de France a diagnostiqué le réseau, a étudié les capacités du réseau actuel à répondre à ces objectifs et, comme nous le disions, ce n'est pas le cas, ce n'est pas possible. RFF est donc amené à présent à vous présenter des projets d'aménagement pour répondre à ces objectifs sur la base du réseau existant. Je laisse donc la main à Benoît pour présenter ces scénarios.

Benoît FORMSTECHE, responsable technique – RFF

Bonsoir. Je vais vous présenter maintenant les scénarios sur la base. Quelques principes avant, donc trois familles de scénarios vous sont présentées ce soir et quelques principes qui ont prévalu à leur élaboration.

- Premièrement, répondre aux objectifs, donc à l'ensemble des objectifs qui vous ont été présentés par Arnaud juste auparavant.
- Deuxième grand principe, s'appuyer au maximum sur le réseau existant, donc dans la continuité des opérations de modernisation qu'on a pu réaliser de relèvement de vitesse sur Rennes – Brest, Rennes – Quimper phase 1 notamment. On peut citer notamment des travaux sur Malansac – Questembert, pas très loin d'ici. S'appuyer également sur les gares TGV existantes, qui maillent tout le territoire
- Troisième grand principe, optimiser les coûts au maximum, donc optimiser les coûts, c'est rechercher des solutions avec des barreaux communs sur les branches du réseau ferroviaire entre Rennes et Brest, entre Rennes – Quimper et Rennes – Nantes par exemple, mais également rechercher des aménagements qui bénéficient au plus grand nombre, c'est-à-dire avec le plus de voyageurs, pour faire gagner du temps et de la fréquence au plus grand nombre, et prendre en compte les enjeux environnementaux dès la conception, dès le démarrage des études, ce qui sera développé plus en détail par ma collègue tout à l'heure.

Ces scénarios – dernier point qu'il nous semble important de préciser – concernent au final, en 2030, 18 millions de voyageurs potentiellement sur le projet LNOBPL, dont 2 millions supplémentaires et dus à l'effet même du projet. À titre de comparaison, 18 millions de voyageurs, c'est sensiblement le trafic qui sera sur la LGV Le Mans – Rennes en 2017. Donc, là, on est en 2030, un peu plus tard, mais ça va vous permettre de situer un petit peu l'ampleur du projet et qui il concerne.

Le premier scénario qu'on vous présente est le scénario qu'on appelle le scénario mauve, un aménagement au plus proche de l'existant. C'est celui qui est le plus dans la continuité des travaux qu'on a pu réaliser. Son principe figure sur le petit schéma qui est en bas. Là, c'est d'aller au-delà de ce qu'on a pu faire, c'est-à-dire continuer les aménagements de courbe, de relèvement de vitesse, sauf que les aménagements qui ont déjà été réalisés sont les plus « faciles ». Donc, là, on rentre dans des aménagements beaucoup plus lourds, c'est-à-dire de rectification de courbes qui peuvent sortir des emprises ferroviaires ; on peut avoir besoin parfois de faire des petits bouts de section de ligne nouvelle sur quelques kilomètres parce que la ligne est très tortueuse. Voilà donc un peu la philosophie de ce type d'aménagement.

Vous voyez, en mauve sur la carte, les zones d'intervention, qui sont assez vastes. Si on prend la branche nord entre Rennes et Lamballe et une zone entre Plouharet et Morlaix ou, plus proche de nous, entre Rennes et Redon, le long de

LNOBPL – Liaisons ferroviaires Bretagne-Loire

la ligne classique ; après, entre Redon et Nantes avec la desserte de l'aéroport, et aussi une zone identifiée sur la Bretagne Sud, entre Quimper et Quimperlé. Au total, vous avez donc 250 km de lignes traitées par ce scénario pour un coût total de 4,2 milliards d'euros.

La deuxième famille d'aménagement, le scénario bleu, qui, lui, repose sur un autre principe, c'est-à-dire la recherche de sections de ligne nouvelle. Le petit schéma en bas vous montre un peu le principe : là, on recherche plutôt des aménagements de quelques dizaines de kilomètres de ligne nouvelle, avec la ligne existante, qu'on appelle généralement la ligne classique, qui perdure et assure d'autres fonctionnalités. Là, le principe a été d'aménager un barreau entre Rennes et Lamballe, qui figure là sur une soixantaine de kilomètres, et, après, de proposer un barreau commun Rennes – Redon vers Quimper et Rennes – Redon vers Nantes. Là, on rentre un petit peu plus dans le détail, c'est-à-dire qu'on a voulu distinguer, du point de vue des contraintes environnementales, notamment la vallée de la Vilaine, deux options possibles pour le scénario bleu :

– D'abord l'option Nord Vilaine, qui se raccorde à Redon au nord de Redon, par l'arrivée nord de la Vilaine, qui totalise 165 km pour un coût de 3,1 milliards d'euros. Cette option franchit la Vilaine au sortir de Rennes et la franchit au niveau de Redon, elle franchit donc deux fois la Vilaine.

– La deuxième option, éditée pour des contraintes environnementales, est d'essayer de passer sur l'autre rive. On l'a appelée la Sud Vilaine parce qu'elle se connecte au sud de Redon. Là, on part au niveau de Rennes plutôt vers l'est et on reste tout le temps en dessous de la Vilaine, mais on franchit des affluents particulièrement importants et protégés, comme le Don également. Là, mécaniquement, on a un linéaire un peu plus long, donc 185 km, pour un coût de 3,65 milliards d'euros.

La dernière famille d'aménagement est la famille dite « verte ». Là, vous voyez deux options, c'est donc l'une ou l'autre. La famille verte est donc également la création de lignes nouvelles. Le principe est d'avoir un barreau commun au sortir de Rennes vers Brest et vers Quimper. Vous voyez un tronc commun qui bifurque à peu près dans la zone de Mauron et qui vient se connecter au nord, un peu avant Saint-Brieuc et, au sud, un peu avant Vannes. Comme le projet, c'est aussi répondre aux fonctionnalités Nantes – Rennes et Nantes – Quimper, on retrouve également les options Nord et Sud Vilaine telles que présentées dans le scénario bleu. Donc, dans le cas de l'option Nord Vilaine, on est dans un coût de 5 milliards pour 250 km d'aménagement et, dans le cadre de l'option Sud Vilaine, de 270 km pour 5,55 milliards d'euros.

Je n'ai pas précisé tout à l'heure que, dans les aménagements de ligne nouvelle, on est sur des vitesses de conception qui autorisent du 220-250 km/h, voire 320 km/h, plutôt sur ces principes de 320 km/h pour les aménagements de ligne nouvelle en Bretagne, puisqu'on a des TGV qui circulent et qui pourraient donc bénéficier au maximum de la performance de la ligne, alors que, sur le scénario mauve, on est plutôt sur des relèvements de vitesse à 220 km/h selon le même esprit que Rennes – Brest Rennes – Quimper phase 1.

Voilà donc les trois familles de scénarios. Maintenant, pour reprendre les deux critères pour évaluer la performance de ces scénarios, voilà les apports du projet des trois familles de scénarios, mauve, bleu et vert, en termes de capacité, c'est-à-dire de nombre de trains qu'on peut faire circuler par heure et par sens. Vous avez là deux petits schémas qui figurent l'étoile de Rennes et l'étoile de Nantes.

– De manière très schématique, l'étoile de Rennes, si on se positionne là à gauche, vous avez la situation en 2030 sans le projet LNOBPL : donc, si on va vers Redon, direction Messac – Guipry, la branche en bas à gauche, on voit qu'on peut mettre au maximum 7 trains par heure et par sens. Pourquoi 7 trains ? Parce qu'on a des trains rapides, des trains lents, des trains qui s'arrêtent un peu partout, des trains qui sont directs. La mixité de ces circulations fait qu'on ne peut pas mettre plus de trains que ça. Avec le projet, colonne de droite, l'autre schéma, on voit que, en rouge, on peut ajouter une fréquence supplémentaire : cela peut sembler peu, mais c'est une séquence supplémentaire en heures de point, donc systématiquement un train en plus toutes les heures qu'il est possible de rajouter. Ces trains peuvent concrètement bénéficier à Nantes – Rennes pour doubler la fréquence, faire un service performant. En orange, vous avez ce qu'on appelle les aménagements complémentaires, qui ne figurent pas dans les estimations qu'on vous a données, mais qui sont des aménagements en garde de Rennes pour accueillir davantage de trains ou traiter un point particulier, qui est la sortie de la gare de Rennes. Si on fait ces petits aménagements complémentaires, on voit qu'on peut ajouter encore 2 trains supplémentaires par heure et par sens. Concrètement, c'est donc + 3 trains par rapport à actuellement : on aurait donc 10 trains avec le projet et ses aménagements. Ces deux trains supplémentaires peuvent concrètement

aux trains périurbains Rennes – Messac ou Rennes – Redon, et on pourrait donc augmenter sensiblement l'offre sur la ligne classique parce qu'on a fait différencier les trains rapides sur la ligne du projet aménagé et les trains lents ou dits « lents » qui desservent le territoire et restent sur la ligne actuelle.

– On retrouve le même principe sur l'étoile de Nantes où, là, forcément, les apports du projet se retrouvent sur la branche vers Savenay et Redon. On retrouve donc avec le projet le + 2 grâce au projet directement et le + 4 grâce au projet plus les aménagements.

Je passe maintenant au deuxième effet du projet : les gains de temps permis sur quelques liaisons un peu emblématiques. On revoit donc les axes traités.

– Sur Rennes – Brest et Rennes – Quimper, vous voyez les gains de temps permis par les scénarios mauve, bleu et vert, donc une dizaine de minutes pour les bleu et mauve pour Brest et Quimper, le scénario vert plus ambitieux, avec des troncs qui se connectent directement aux portes de Saint-Brieuc et de Vannes et des gains de temps de 15 minutes pour le nord, 23 minutes pour la branche sud pour toutes les gares au-delà de Vannes.

– Après, des gains de temps pour Nantes – Quimper de l'ordre de 6 à 7 minutes, quel que soit le scénario.

– Et, pour terminer, des gains de temps sur l'axe Nantes – Rennes, entre les deux gares ; 7 minutes de gain de temps pour la liaison par le scénario mauve et de l'ordre de 25 minutes si on imagine un service ferroviaire à 250 km/h pour les scénarios bleu et vert, mais qui pourrait déjà être de 20 minutes si c'était déjà un train à 220, voire quasiment 29 minutes de gain de temps dans l'hypothèse d'un train à 320 km/h.

Donc, ça, ce sont les principaux gains de temps. Il y aura un focus sur les apports du projet sur Redon un peu plus loin.

Les ajouts possibles sont des fonctionnalités supplémentaires qu'on présente également dans toutes les réunions publiques. Vous voyez donc figurer sur la carte les trois familles de scénarios en surimposition. Pour aller au-delà, pour des gains de temps complémentaires pour la pointe bretonne, on a donc identifié des ajouts possibles. Ces ajouts possibles, quels sont-ils ? Ce sont ces petits schémas figurant en orange et, pour chaque ajout, c'est une section de ligne nouvelle qui, au nord, contourne Lamballe, au sud, contourne Redon en se connectant sur la ligne bleue ou verte. Chaque aménagement fait gagner 5 minutes pour un coût de 500 millions d'euros.

Je vais maintenant détailler un peu plus les apports pour Redon. Après, je vous présenterai l'insertion du projet pour la zone de Redon. Pour Redon, voici les apports du projet. Le tableau est un peu détaillé, on ne va peut-être pas tout commenter, on peut juste citer par exemple la liaison avec Rennes, qui est la première ligne. Le meilleur train, sans le projet LNOBPL, c'est 34 minutes sans arrêt Rennes – Redon. Après, avec le scénario mauve, on voit qu'on peut gagner 5 minutes et qu'avec les scénarios bleu et vert, on peut gagner 10 à 11 minutes. Donc, 10 à 11 minutes sur un trajet de l'ordre de la demi-heure sur 35 minutes, ça commence à être assez sensible sur un aller-retour, notamment à la journée : pour les liaisons vers Nantes (3^e ligne), des gains peut-être un peu moins importants avec une quarantaine de minutes sans le projet et 34 minutes pour les scénarios bleu et vert par exemple, mais avec desserte systématique de l'aéroport. C'est un autre point, mais ce serait avec des trains Quimper – Nantes qui passerait directement à Redon et desservirait l'aéroport au passage. Et, la dernière ligne de mon tableau, un accès à l'aéroport en 24 minutes dans le cas du scénario mauve, voire moins de 20 minutes dans les cas des scénarios bleu et vert sur la ligne Nantes – Quimper, donc moins de 20 minutes au départ de Redon pour aller à l'aéroport. Je ne reviens pas sur la fréquence, on en a parlé un peu tout à l'heure.

Dernière animation, l'insertion du projet sur la zone Nantes – Rennes. Là, figure en hachuré, le long de la ligne existante, le scénario dit « mauve » et, après, en fuseau gris, apparaît l'option Nord Vilaine du scénario bleu ou du scénario vert. Ce qu'il faut un peu commenter, c'est qu'on passe à chaque fois au niveau de Redon et que des connexions sont prévues à chaque fois pour permettre tous les mouvements possibles de trains, c'est-à-dire que, si on prend le cas du Nantes – Rennes sans arrêt, qui existe déjà et qui passe par Saint-Nicolas-de-Redon, passe sur la ligne existante et file de Nantes vers Rennes par exemple ; le Nantes – Quimper, lui, emprunte le couloir de passage gris et passe à l'aéroport par l'une ou l'autre option et se reconnecte à la ligne classique au niveau de Redon, où il y a un raccordement, reprend après la ligne classique, dessert Redon et file vers Quimper. Les fonctionnalités sont donc toujours respectées et possibles avec le projet. Ça, ce sont les fameux ajouts orange présentés tout à l'heure pour permettre de gagner 5 minutes supplémentaires. Vous voyez qu'ils se connectent sur l'option nord au nord de Redon et permettent de gagner 5 minutes.

LNOBPL – Liaisons ferroviaires Bretagne-Loire

Ils sont en plus du scénario option nord. Sur l'option sud, qu'on retrouve là, c'est le même principe : on se reconnecte toujours à Redon soit un peu à l'est, soit un peu au sud, et ils permettent à chaque fois les mêmes fonctionnalités, les Nantes – Rennes sans arrêt, les Nantes – Quimper ou Nantes – Redon – Rennes avec arrêts toujours possibles. Et on retrouve également l'ajout orange possible qui, dans le cas de cette option-là, passe plutôt vers le sud de Redon et vient après se reconnecter au-delà dans la zone de Malansac.

La même carte au niveau encore plus détaillé de Redon. Je ne vais peut-être pas rentrer dans le détail, mais pour vous montrer que l'option mauve suit la ligne existante et, après, les différents fuseaux (l'option grise) : on voit qu'à chaque fois on se raccorde à la ligne. C'est un focus sur le territoire de Redon, on retrouve l'option nord, le contournement, l'option sud et son contournement. On pourra y revenir si vous avez des questions sur cette carte un peu plus précise, avec les enjeux environnementaux, et notamment ma collègue spécialiste.

Je passe la parole pour la conclusion à Arnaud.

Arnaud GODART, chef de mission LNOBPL – RFF

On a essayé de vous présenter le plus rapidement possible le projet, avec ses différentes composantes. L'objectif pour RFF au travers ce débat public, et de cette réunion en particulier, est de partager les objectifs du projet. On l'a vu sur deux facteurs majeurs, qui sont les temps de parcours et la capacité, le nombre de trains possibles. Il s'agit pour nous de recueillir les avis sur l'opportunité et notamment de voir dans quelle mesure les scénarios proposés répondent bien aux objectifs fixés par les partenaires. Pour nous, cet échange, et ce soir en particulier, est une façon d'enrichir les scénarios d'aménagement. Nous avons vu que les vitesses n'étaient absolument pas figées, le projet varie entre 220 et 320 km/h. Les choses sont ouvertes, des ajouts sont possibles pour encore gagner des minutes supplémentaires, des compléments sont possibles pour encore améliorer la capacité et, bien sûr, et c'est l'objet tout particulièrement aujourd'hui, de discuter plus finement du projet et de son insertion sur le territoire. Tout ceci évidemment, rappelons-le, à un stade d'études très en amont. Merci de votre participation.

Paola OROZCO-SOUËL, membre de la CPDP

Merci, Monsieur Godart et Monsieur Formstecher, pour cette présentation. Ne vous inquiétez pas, c'est justement maintenant la parole à la salle pour que vous puissiez poser des questions sur le projet et sur ce que vous n'avez peut-être compris parce que, comme vous dites, peut-être que vous êtes allés trop vite, mais, effectivement, le temps est précieux et c'est pour vous en donner davantage.

Je vais vous présenter un peu comment on va participer en tout cas ce soir, donc le temps des questions. Une minute par question maximum. Je vais vous demander de vous présenter et de respecter ce temps de parole : nous sommes nombreux et ce serait bien effectivement que tout le monde puisse avoir la possibilité de s'exprimer à l'oral s'il le souhaite. Pour ceux qui préfèrent écrire, il y a également la possibilité de le faire par écrit. Soit vous les avez à disposition, soit vous pouvez les demander à l'hôtesse, vous avez des petits papiers sur lesquels vous pouvez également poser vos questions, qui seront bien entendu traitées par le maître d'ouvrage.

Je vous donne la parole. Qui souhaite poser la première question. Monsieur, là-bas, au fond. Je vous demanderai de vous présenter s'il vous plaît.

Jean-Luc LE BARON, Président du Comité de défense et de promotion de la gare de Redon (Codef)

Bonsoir à tous. Ma question est la suivante. Si le scénario bleu devait être retenu, combien de trains journaliers ne s'arrêteraient plus en gare de Redon ? Je veux exprimer là une crainte, compte tenu de la mise en service et de la montée en puissance de la ligne directe Nantes – Rennes. Selon moi, elle devrait aboutir à une diminution de la fréquentation des trains en gare de Redon, et donc de la population fréquentant la gare.

Benoît FORMSTECHE, responsable technique – RFF

Pour vous répondre sur ce sujet, les hypothèses qu'on a prises dans le cadre des études, sachant que les schémas de desserte, notamment du TER, relèvent des prérogatives des régions, autorités organisatrices des transports, notamment dans les études de trafic, c'est grâce au projet un ajout de fréquence sur Nantes – Rennes, un doublement des fréquences avec un passage à une vingtaine d'allers-retours Nantes – Rennes, donc ne desservant effectivement pas

Redon au passage. En revanche, on a rajouté des trains Nantes – Redon permettant de compenser l'absence de desserte de certains trains qui faisaient auparavant rebroussement à Redon. On retrouve notamment le cas sur les Nantes – Quimper qui, du fait du passage par l'aéroport, passent tous par le projet et ne desservent donc plus Savenay et Pontchâteau. Dans le projet, ce sont les fameux + 2 possibles notamment par le projet par l'étoile de Nantes, on remet aussi des trains de compensation pour garantir les dessertes de Pontchâteau notamment et des gares intermédiaires entre Savenay et Redon. Dans le cadre du projet, en tout cas, les hypothèses qu'on a prises, c'est qu'il n'y a pas de diminution de fréquence pour quelque gare qui soit ; c'est la même chose pour les hypothèses TGV retenues. On est partis sur la même grille de desserte qu'actuellement, donc avec les mêmes arrêts à Redon : de mémoire, je crois qu'on est sur 4 allers-retours. Avec l'apport par exemple du projet LGVBPL en 2017, tous les trains Paris – Bretagne au-delà de Rennes sont sans arrêt entre Paris et Rennes, ce qui est déjà une évolution notable pour le service ferroviaire. Tous les TGV Paris – Redon directs bénéficieront donc de l'intégralité du gain de temps Paris – Rennes.

Jean-Luc LE BARON, Président du Comité de défense et de promotion de la gare de Redon (Codef)

Je n'ai pas forcément bien suivi. Il y a autant de trains ou il n'y a pas autant de trains qui s'arrêteront à Redon ?

Olivier GUÉRIN, Président de la CPDP

Il y a autant de trains. On rajoute des trains sans arrêt concrètement et, s'il y a des modifications d'itinéraire, comme c'est le cas pour le Nantes – Quimper, on met des trains en compensation pour les gares du type Pontchâteau, parce que le Nantes – Quimper continuera à desservir Redon dans tous les cas de figure en fait : on lui change son itinéraire, donc on compense les arrêts intermédiaires. Les Nantes – Rennes qui sont ajoutés sont des Nantes – Rennes sans arrêt, mais on n'enlève pas de fréquence.

Paola OROZCO-SOUËL, membre de la CPDP

Donc, il n'y a pas de modification. Monsieur, vous aviez une question ?

Patrick HUËT, de Mauron

Comme ça concerne 2017, la libération de la ligne Rennes – Le Mans, ça va apporter pour la qualité de l'eau, je pense, un mieux. On va pouvoir exporter du lisier de la Chante et développer des industries autour de ces sites. Mais il y a un déséquilibre entre Châteaubriant et le centre Bretagne. Il faudrait une ligne de fret assez urgente entre Carhaix et La Brohinière, qui puisse sortir à la sortie de Rennes pour pouvoir équilibrer un peu les industries, les commerces. Notre secteur est fortement handicapé à ce niveau-là et on est carrément dans une dent creuse. Je voudrais savoir si vous ne pouviez pas plutôt privilégier dans l'immédiat un développement du fret TER, en prenant le troisième schéma, le schéma vert, et en supprimant la ligne de Saint-Brieuc, ramener tout le fret dans le centre Bretagne et compenser un peu... Ça va libérer un peu la circulation des trains et ça permettra de développer un secteur assez isolé. Pour la qualité de l'eau, je pense qu'on pourrait améliorer l'eau de la Vilaine en exportant du lisier pour la Beauce par exemple, de la Chante. Ma question est : est-ce que vous pouvez apporter une réponse ? Ça serait un truc assez rapide, parce qu'il va y avoir un sacré déséquilibre d'ici 2017 pour ces secteurs, aussi bien le commerce que l'agriculture, pour Châteaubriant par rapport à Carhaix et La Brohinière, pour sortir de Rennes en passant par-dessus la ligne de Saint-Malo si on veut.

Paola OROZCO-SOUËL, membre de la CPDP

Merci beaucoup pour cette question. Avant de vous laisser répondre, je voudrais juste vous rappeler que demain, le 17 novembre, il y a une réunion sur le fret ferroviaire à Saint-Nazaire. Elle ne sera pas retransmise sur internet, mais, par contre, toutes les réunions sont retranscrites et donc diffusées sur internet. Je vous invite du coup à aller sur le site du projet, qui s'affichera tout à l'heure dans le prochain PowerPoint, et également à poser vos questions sur ce site, car ce n'est pas parce que la réunion se termine aujourd'hui que le débat se termine. Vous pouvez également poser ces questions-là et vous qui êtes intéressé par la question du fret, je vous invite à regarder cette question de près par rapport à la réunion de demain.

Arnaud GODART, chef de mission LNOBPL – RFF

Monsieur, concernant l'environnement, si vous le voulez bien, on abordera la thématique spécifique peut-être dans un deuxième temps. Mais je ne sais pas si mes collègues veulent intervenir d'ores et déjà sur ce sujet.

LNOBPL – Liaisons ferroviaires Bretagne-Loire

Concernant votre suggestion d'aménagement, que je retiens à ce stade du débat – et on reviendra sur l'aspect environnemental après –, en fait nous sommes réunis aujourd'hui pour parler d'un projet et un projet parmi d'autres. Stéphane Leprince l'a décrit tout à l'heure, avec les partenaires, d'autres projets sont en cours et, pour être très clair, nous investissons collectivement 400 millions d'euros par an, de façon massive, pour moderniser le réseau actuel, qui est notre priorité, pour en assurer la fiabilité et la performance. Des projets de développement sont bien sûr possibles, mais c'est vrai que, pour être très clair, à l'échéance 2017, notre plan d'actions est déjà bien rempli et nous essayons déjà de tenir les engagements pour des travaux prévus à l'échéance 2017 pour l'immédiat. Ceci ne nous empêche pas, bien sûr, d'avoir des idées pour la suite.

Paola OROZCO-SOUËL, membre de la CPDP

D'autres questions ? Excusez-moi, il y a une question juste derrière et, après, il y a quelqu'un qui a demandé la parole.

Jean-François LUGUET, élu à Redon

J'aurais voulu que vous nous donniez l'évaluation à peu près de l'emprise des travaux au sol. Parce qu'on a parlé d'imperméabilisation, notamment dans le cas du projet Notre-Dame-des-Landes, qui a inquiété bon nombre de personnes. J'aurais donc voulu savoir si, dans le cadre des nouveaux projets qui s'annoncent, quelle était l'emprise au sol, pour avoir un ordre d'idée et, enfin, savoir si le scénario des trains pendulaires a été envisagé, parce que les trains pendulaires permettent de circuler sur des voies classiques. C'était simplement ces deux questions. Merci.

Arnaud GODART, chef de mission LNOBPL – RFF

Concernant votre première question, je propose que Virginie Fiorio, notre responsable environnement, vous apporte cet éclairage.

Virginie FIORIO, responsable environnement – RFF

Concernant l'emprise de ce genre d'infrastructure, on peut considérer à environ 12 hectares par kilomètre, c'est une moyenne assez élevée, qu'on tente de réduire le plus possible, mais on peut partir de ce chiffre. Là, on parle vraiment de l'équipement ferroviaire et de ses emprises en comptant large, les sous-stations électriques par exemple, les gares, les établissements routiers, etc. C'est une moyenne.

Arnaud GODART, chef de mission LNOBPL – RFF

Benoît, pour la deuxième question.

Benoît FORMSTECHE, responsable technique – RFF

Pour la deuxième partie de la question sur l'hypothèse des trains pendulaires, celle-ci avait été évoquée ou étudiée. Là, rapidement, on revient sur la composante Rennes – Brest Rennes – Quimper. Au cours des années 2005, 2007 et 2008, l'alternative pendulaire a été clairement étudiée, dans le cadre d'études préliminaires de faisabilité qui ont conduit, pour faire simple, à l'abandon de cette solution, qui répondait aux objectifs de gains de temps de 10 minutes, mais qui émettait quelques réserves sur la fiabilité, ou même la pérennité, puisque la question était d'adapter des rames TGV Atlantique existantes au système de la pendularisation, ce qui est un peu compliqué.

Par contre, ce qu'on peut juste rappeler sur ce sujet, c'est que, si on transforme ça aux conditions économiques actuelles du projet, on arrivait à une solution qui coûtait de l'ordre de 1 milliard d'euros, parce qu'il fallait adapter des rames pendulaires, ce qui coûtait déjà une certaine somme d'argent, mais il fallait aussi adapter la ligne existante, puisqu'en fait l'intérêt du train pendulaire est d'aller plus vite dans les courbes, donc de gagner du temps, sauf que, en ferroviaire, il est interdit d'avoir des passages à niveau quand on circule à plus de 160 km/h. Tout l'intérêt du TGV pendulaire était de rouler à 190 km/h dans des courbes sur le réseau breton, mais il fallait supprimer tous les passages à niveau et renforcer la voie. C'est ce qui a expliqué des coûts d'infrastructure assez lourds pour, au final, faire bénéficier de 10 minutes de gains de temps pour uniquement quelques TGV, parce que ce serait que les TGV sans arrêt qui allait à Brest et à Quimper. L'alternative qui vous est proposée là est un scénario qui vous fait gagner aussi 10 minutes, mais avec davantage de monde pour un coût un peu plus élevé, mais qui traite aussi Nantes – Rennes et fait gagner 10 minutes à Redon, à Vannes, Lorient, Quimper, pour ne citer que la branche sud.

Paola OROZCO-SOUËL, membre de la CPDP

Merci. Madame ?

Edwige LOURMIÈRE, Redonnaise, EELV

Bonsoir. Je fais partie du collectif Pays de Redon villes solidaires villes ouvertes et j'ai contribué à l'élaboration du cahier d'acteur Europe Écologie Les Verts Bretagne. Je voudrais dire deux choses ce soir.

Sur les enjeux environnementaux, sur le gros document que j'ai consulté, les enjeux environnementaux au niveau de l'eau, des marais, des forêts, de l'emprise foncière agricole, etc., ces choses-là sont dites, sont énoncées, mais elles ne sont pas traitées. Comment on fait et combien ça coûte ? Elles ne sont pas non plus évaluées. C'est d'ailleurs dénoncé également par le cahier d'acteur de la communauté de communes du Pays de Redon, que j'ai lu (en page 9 de ce cahier d'acteurs). On s'aperçoit dans d'autres lieux malheureusement actuellement, à Sivens ou à Notre-Dame-des-Landes, que les problèmes sont vus après. D'ailleurs, c'est dit dans le gros document. : on verra après au fil de l'eau comment on fait. Ce n'est pas après qu'on voit, c'est avant, je pense, première chose.

Deuxième chose que je voudrais dire, par rapport au maillage...

Paola OROZCO-SOUËL, membre de la CPDP

Madame, excusez-moi, on aura un temps pour les avis, où vous aurez un peu plus de temps si vous souhaitez vous exprimer. Par contre, là, je vous invite à poser votre question si vous en avez une et on aura ensuite un temps pour les avis et, là, vous pourrez reprendre la parole.

Edwige LOURMIÈRE, Redonnaise, EELV

D'accord. Ma question est : ces impacts environnementaux seront-ils traités avant en amont et évalués ?

Par contre, je pourrais dire que, sur le train pendulaire, je ne suis pas satisfaite de la réponse que je viens d'entendre.

Paola OROZCO-SOUËL, membre de la CPDP

On pourra peut-être y revenir effectivement si d'autres questions sont posées sur un plan technique. Je vous laisse répondre.

Arnaud GODART, chef de mission LNOBPL – RFF

Bien sûr Virginie Fiorio va vous donner plus de détails sur la démarche environnementale tout à l'heure, et peut-être que, là, on pourra vous éclairer, mais, en tout premier lieu, ce que je souhaitais préciser, c'est que nous sommes réunis à ce moment du projet pour confirmer ou non l'opportunité : est-ce qu'on poursuit ou pas ce projet ? C'est pour ça, et sans déflorer l'argumentaire de Virginie, qu'il est important de bien rappeler qu'on n'en est pas encore à la définition du projet, on en est juste à se dire si on va ou si on ne va pas dans la suite des études ? Virginie, tu peux quand même peut-être préciser les éléments de diagnostic rapidement.

Virginie FIORIO, responsable environnement – RFF

Je pense que je ferais après et si je ne réponds pas suffisamment à votre question pendant ma présentation, vous aurez le droit, je pense, de la reposer ou de le dire. Mais, effectivement, j'essaierai de développer un petit peu plus.

Paola OROZCO-SOUËL, membre de la CPDP

Justement, comme je vous le disais tout à l'heure, on est pour l'instant dans un échange suite à la présentation du projet. Ensuite, encore une fois, il y aura une intervention du maître d'ouvrage sur la thématique environnement, et comme vient de vous le dire Madame Fiorio, on pourra du coup passer clairement à la thématique. Et, encore une fois, si votre question n'a pas trouvé réponse, je vous invite à la reposer.

Du coup, pour ces questions, on peut peut-être attendre les interventions qui arrivent et, sinon, est-ce qu'il y a d'autres questions ? Monsieur, ici, devant et, ensuite, Monsieur là-bas.

Philippe GUILLAUME

LNOBPL – Liaisons ferroviaires Bretagne-Loire

Bonjour. Je suis reconnu handicapé d'État et je représente un peu les handicapés. D'ici 2017, le transport ferroviaire est très utile pour les personnes. Est-ce qu'il y aura un peu plus de TER au départ de Redon sur les deux axes Rennes et Nantes, avec la correspondance avec l'aéroport, ce qui est très positif, parce que, malheureusement, c'est surtout actuellement du TGV et, pour le pouvoir d'achat, c'est plus cher que le TER. Je voudrais savoir si, d'ici 2017, en dernier train – dans le temps, j'ai quand même travaillé à la SNCF, il y avait le train Corail qui partait de Paris-Montparnasse à 23 h 58 et revenait vers Redon, et c'est très utile –, le TER en correspondance avec le TGV.

Paola OROZCO-SOUËL, membre de la CPDP

Merci.

Arnaud GODART, chef de mission LNOBPL – RFF

2017 est une échéance importante, puisqu'elle fait l'objet d'un projet de restructuration horaire, avec l'arrivée de différentes lignes à grande vitesse, dont Bretagne – Pays de la Loire, nous l'avons dit. RFF, la SNCF, avec les autorités organisatrices de transport en profitent pour reconcevoir leurs sillons, le tracé des trains sur les lignes, pour les optimiser et pouvoir effectivement mettre plus de trains et, surtout, pour l'usager, avoir une visibilité sur les horaires – partir toujours à 30 ou au quart – et améliorer les correspondances en gare, attendre moins longtemps et améliorer, comme à Redon et à Nantes, les liaisons en correspondance.

Sur votre question précise, qui est de dire : en 2017, aura-t-on plus de trains ou pas ? Nous en sommes, RFF, SNCF avec les AOT, dans une phase de concertation. Je ne crois donc pas qu'on soit en mesure de répondre aujourd'hui formellement à votre question. Les échanges sont en cours.

Paola OROZCO-SOUËL, membre de la CPDP

Monsieur, s'il vous plaît, et ensuite, là-bas, il y a trois personnes encore qui souhaitent poser des questions.

Marc DERVAL, Maire de Bains-sur-Oust

Bonsoir. J'ai regardé les différents scénarios et je voudrais que vous m'indiquiez, dans le développement équilibré des régions et des bassins, comment vous concevez le scénario vers n° 3 qui fait complètement abstraction d'un bassin du côté de Lamballe et qui, partiellement, ne dessert pas tout le bassin de Redon ?

Également, quand je reprends les chiffres, ils valent 2 milliards d'euros de plus. J'ai du mal à voir comment ce projet peut ressortir. Est-ce que vous pourriez me développer comment vous indiquez le développement équilibré ?

Arnaud GODART, chef de mission LNOBPL – RFF

On va rechercher la carte qui permettra d'illustrer sans doute vos propos. De façon générale, nous avons proposé trois scénarios relativement contrastés de façon à pouvoir collectivement trouver la meilleure alternative in fine, qui peut être un des trois scénarios ou une combinaison de ces scénarios. Il faut bien le rappeler, le scénario vert est une proposition parmi d'autres. Votre question concerne plus le scénario vert au droit de Lamballe, si j'ai bien entendu.

Paola OROZCO-SOUËL, membre de la CPDP

Est-ce que vous souhaitez préciser : c'est bien la question que vous avez posée, Monsieur ?

Marc DERVAL, Maire de Bains-sur-Oust

Oui. Je pense que vous avez indiqué que le TGV avait pour vocation le développement des régions desservies. Quand je prends le scénario 3 – je suis pour Redon, vous comprenez bien –, je trouve qu'il fait complètement abstraction de deux bassins extrêmement forts, le bassin de Redon, que je ne trouve pas développé de façon équilibrée, et le bassin de Lamballe, qui sont quand même des choses très fortes. Par contre, je vois que vous renforcez les deux grandes métropoles Brest et Quimper. Or, j'indique que, dans la Bretagne, le Pays de Redon est quelque chose de très important, qui mérite d'être équilibré, et ce n'est pas le renfort des deux fins de parcours, qui sont Brest et Quimper, qui doivent être l'irrigation totale de la Bretagne

Arnaud GODART, chef de mission LNOBPL – RFF

Dans les trois scénarios, et le scénario vert en fait partie – on peut peut-être présenter les schémas, ce sera plus simple –, Redon est desservi par l'infrastructure et Lamballe se trouve effectivement contourné dans un des scénarios, qui est le scénario vert. Nous n'avons pas de préférence pour les scénarios pour tout vous dire. Nous sommes allés à Lamballe et, effectivement, il a été question de ce scénario qui, là-bas, ne remporte pas un grand suffrage, en effet. Mais c'est l'action du débat public que de voir les avantages et les inconvénients de chacun. En tout cas, ici, nous sommes à Redon et les trois scénarios desservent Redon.

Paola OROZCO-SOUËL, membre de la CPDP

Nous avons une question écrite, que Dominique Simon va poser et, ensuite, je redonne à nouveau la parole à la salle. Ne vous inquiétez pas, je vous ai vu. Un, deux, trois, et il y a encore une main qui s'est levée au fond, quatre, cinq, six !

Dominique SIMON, membre de la CPDP

Une question de Monsieur Le Suef, qui se trouve dans la salle et qui nous dit : à l'heure où General Electric, Alstom, MR implantent leurs sièges mondiaux à Bouguenais près du site de l'aéroport de Nantes Atlantique International, à l'heure où le projet de Notre-Dame-des-Landes est très improbable, est-il raisonnable de baser un des cinq objectifs sur ce scénario ?

Arnaud GODART, chef de mission LNOBPL – RFF

Sur l'aéroport ?

Dominique SIMON, membre de la CPDP

Notamment, oui.

Arnaud GODART, chef de mission LNOBPL – RFF

Le projet d'aéroport du Grand Ouest est un projet qui fait l'objet d'une déclaration d'utilité publique. Donc dans le cadre dans notre projet, nous l'avons pris en compte dans la référence du projet et l'intermodalité offerte est un enjeu important, ferroviairement parlant, pour le projet LNOBPL.

Olivier GUÉRIN, Président de la CPDP

Je précise que la Commission nationale du débat public a décidé une expertise complémentaire, avec une liaison Nantes – Rennes sans passage par Notre-Dame-des-Landes. Les résultats de cette expertise seront connus jeudi et mis en discussion à Nantes le 27 novembre – la réunion sera retransmise sur internet – et à Rennes le 2 décembre.

Paola OROZCO-SOUËL, membre de la CPDP

Monsieur, s'il vous plaît et, ensuite, Madame.

Bernard DIMITRI, habitant de Redon

Je suis citoyen de Redon et contribuable également. C'est à ce titre que je voudrais quand même signaler le rapport récent de la Cour des comptes, qui ne semble pas du tout être favorable à ces projets. Je voudrais savoir si l'élaboration de ce projet tient compte de ces remarques de la Cour des comptes ou si vous les faites indépendamment de ces remarques.

Olivier GUÉRIN, Président de la CPDP

Je voudrais préciser d'abord que le rapport de la Cour des comptes est récent, il est postérieur à ce projet qui vous est soumis, et notamment au dossier du maître d'ouvrage. D'autre part, je note que votre intervention est plus un avis que véritablement une question. Nous la prenons en compte comme telle. Vous savez que la Commission particulière du débat public rendra compte de toutes les interventions, et nous rendrons compte de la vôtre. Je pense que c'est plus un avis d'ordre général par rapport à ce rapport de la Cour des comptes.

Bernard DIMITRI, habitant de Redon

C'était une question naïve, ce n'était pas un avis. Je sais bien que la Cour des comptes n'a pas un pouvoir exécutif, mais je voulais savoir si le projet était élaboré dans ces remarques de la Cour des Comptes, c'est tout.

Paola OROZCO-SOUËL, membre de la CPDP

Est-ce que vous pouvez faire quand même quelques remarques là-dessus ?

Arnaud GODART, chef de mission LNOBPL – RFF

Peut-être quelques éléments d'éclairage quand même. On l'a dit, le projet a vu sa naissance avec les partenaires en 2010 et le rapport auquel vous faites référence est paru très récemment, bien sûr.

Bien sûr, ce rapport est intéressant et important, et nous le prenons en compte dans le cadre du projet, et strictement du projet. Nous ne sommes pas sur un projet de LGV à proprement parler, pour plusieurs raisons. La première est que parce que, vous l'avez vu, les vitesses sont à discuter entre 220 et 320 km/h. Nous sommes sur un projet qui est connecté au plus près de l'existant. Il ne s'agit pas d'une ligne de grande vitesse de bout en bout. Je pense que c'est important. Troisième message, sans répondre, juste pour éclairer : effectivement, des expertises complémentaires au niveau socio-économique sont commanditées par la CNDP et contribueront à éclairer chacun.

Paola OROZCO-SOUËL, membre de la CPDP

Merci. Madame, s'il vous plaît ? Et ensuite, on passera le micro derrière. Pouvez-vous vous lever, s'il vous plaît, qu'on puisse vous voir ?

Madame GOSSIN, citoyenne de Sainte-Marie

Je vais souvent à Saint-Nazaire, et il n'y a pas de train du tout.

Paola OROZCO-SOUËL, membre de la CPDP

Excusez-moi, Madame, pouvez-vous vous présenter ?

Madame GOSSIN, citoyenne de Sainte-Marie

Oui, je suis une citoyenne de Sainte-Marie.

Paola OROZCO-SOUËL, membre de la CPDP

Très bien.

Olivier GUÉRIN, Président de la CPDP

Pardon, c'est simplement pour connaître votre nom, parce que la réunion est retranscrite sur un verbatim, et donc on identifie les personnes qui prennent la parole.

Madame GOSSIN, citoyenne de Sainte-Marie

D'accord.

Paola OROZCO-SOUËL, membre de la CPDP

Et votre question précisément, c'est ?

Madame GOSSIN, citoyenne de Sainte-Marie

Ma question, c'est : vous n'envisagez pas du tout de ligne en direction de Redon – Saint-Nazaire ?

Intervention hors micro (non identifié)

La ligne existe, mais elle n'est plus en service...

Madame GOSSIN, citoyenne de Sainte-Marie

Donc, ma question est : est-ce que vous remettrez la ligne en service, parce que, visiblement, si elle existe...

LNOBPL – Liaisons ferroviaires Bretagne-Loire

Arnaud GODART, chef de mission LNOBPL – RFF

Pour répondre simplement, pour le moment, la ligne existante du réseau est la ligne Nantes – Savenay – Redon. Pour faire les mouvements Redon – Saint-Nazaire, fonctionnellement, on ne peut pas le faire à moins de faire un rebroussement, c'est-à-dire qu'il n'y a pas de raccordement à Savenay qui permette de faire un train qui va de Saint-Nazaire et qui remonte après directement vers Redon. C'est possible de le faire si on s'arrête à Savenay et on repart dans l'autre sens, comme c'est déjà le cas pour pas mal de trains qui font ce type de mouvement à Redon, avec les mutualisations Nantes – Quimper et Rennes – Quimper notamment. Après, opérer ce service relève aussi des choix des autorités organisatrices de transport. Ce n'est pas intégré dans le projet et ce n'est pas une fonctionnalité prise en compte dans ce projet. Par contre, ce qu'on peut noter, c'est que les services voyageurs devraient évoluer sensiblement avec le déploiement du cadencement et, normalement, les correspondances en gare de Savenay devraient être optimisées et permettre de faire des Redon – Savenay avec changement de train à Savenay vers Saint-Nazaire dès 2017.

Paola OROZCO-SOUËL, membre de la CPDP

Je vous ai vu, Monsieur, mais il y avait d'autres personnes qui voulaient poser leur question avant vous. Du coup, Monsieur, au fond. Y a-t-il d'autres personnes au fond qui souhaitent encore poser une question et que j'ai pu peut-être oublier ? Voilà, il y avait vous ; ensuite, ce sera vous, Monsieur, et, ensuite, je vous donne la parole à vous au fond. Donc, voilà les quatre prochaines questions.

Didier JEAN

Bonsoir. J'ai une question qui va sans doute paraître incongrue, mais qui me paraît être une question de fond, qu'on n'a pas abordée depuis le début. Ça paraît comme allant de soi qu'il faut gagner 10 minutes. Ma question est : pourquoi on veut gagner 10 minutes ? Qu'est-ce qu'on en fera ? Je ne sais pas si c'est vous qui pourrez y répondre, mais il me semble que ceux qui ont donné ces objectifs ont bien des intentions pour ces 10 minutes. Quels sont les enjeux de gagner 10 minutes ?

Paola OROZCO-SOUËL, membre de la CPDP

C'est une vraie question sur les objectifs. Je vous laisse répondre.

Arnaud GODART, chef de mission LNOBPL – RFF

Déjà, pour bien rappeler le rôle de Réseau Ferré de France, qui est un opérateur et qui répond à des objectifs d'aménagement du territoire fixés par l'État et les collectivités locales. Donc, comme vous le suggérez, la question mériterait d'être posée plus directement aux acteurs concernés. Peut-être qu'on peut quand même se faire modestement l'écho de l'enjeu. Comme ça a été dit, à travers la planche 2 de notre présentation, il s'agit d'améliorer l'accessibilité de Bretagne et Pays de la Loire, et tout particulièrement de la pointe bretonne, à l'échelle nationale et européenne.

Olivier GUÉRIN, Président de la CPDP

Peut-être par rapport à cette question... Pardon, vous souhaitez compléter ?

Benoît FORMSTECHE, responsable technique – RFF

Pardon, je voulais juste préciser que le gain de temps de 10 minutes, 10 à 15 minutes suivant les scénarios, puisque, dans le scénario vert, on peut aller au-delà, ça répond à l'objectif de Paris – Brest Paris – Quimper en 3 heures, qui s'inscrit dans le prolongement de la LGV Bretagne Pays de la Loire. Le cap des 3 heures est un cap assez important dans le monde du ferroviaire, parce que ça correspond généralement au seuil où le ferroviaire devient le mode prédominant, le mode principal, par rapport à l'aérien et devient efficace pour faire typiquement un aller-retour sur la journée pour un professionnel ou sur un week-end court pour des loisirs. Cet objectif de 10 à 15 minutes qui nous a été fixé répond donc à la commande plus générale d'offrir un service Paris – Brest Paris – Quimper en 3 heures, ce qui correspond à un vrai saut de performance quand on compare à actuellement, par rapport à la situation actuelle.

Olivier GUÉRIN, Président de la CPDP

Vous pouvez peut-être préciser quand même, en 2017, quel sera le temps de transport sur cette pointe bretonne ?

Benoît FORMSTECHEER, responsable technique – RFF

Ça varie suivant la politique de desserte, mais ce qu'on indique, peut-être pas dans cette présentation, mais qu'on a déjà indiqué, c'est que l'infrastructure en 2017, c'est au mieux un TGV sans arrêt Paris – Brest ou Paris – Quimper avec le meilleur matériel roulant existant, donc des TGV qui roulent à 320 km/h sur la LGV, c'est 3 h 10 au mieux. Donc, ça, c'est le meilleur TGV qu'on puisse faire, d'où l'objectif avec des gains de 10 minutes, voire 15 minutes, pour offrir ce temps de 3 heures.

Paola OROZCO-SOUËL, membre de la CPDP

Je vois qu'il y a la salle devant qui s'anime. Comme il y a déjà des gens qui souhaitent poser leur question et qui patientent, si c'est sur la même thématique, je vous donne la parole, si c'est une autre question, je vous demanderai de patienter et donc de suivre votre tour. Vous, ce serait vraiment la même thématique sur les 10 minutes ? Donc, vous patientez. Et vous derrière ? Sur le temps. Donc, je vous donne la parole, donc posez votre question et, ensuite, on continue avec l'ordre des participants.

Bernard GUILLEMOT, Bretagne vivante

Ce n'est pas du tout au nom de Bretagne vivante que je pose cette question, c'est plutôt au nom de l'utilisateur du train. Je suis à la fois à Nantes avec des attaches aussi dans le Morbihan. Bien sûr le temps de parcours est important, mais le service qui est rendu aussi, et je m'interroge sur les caractéristiques techniques des voies : sont-elles le seul critère ? J'ai comparé pour aujourd'hui – j'ai regardé sur internet – le nombre de liaisons qu'il y avait d'une part entre Rennes et Vannes et d'autre part entre Vannes et Rennes. Le nombre total de liaisons Rennes – Vannes, c'est 15, Nantes – Vannes, c'est 13, donc tout à fait comparables. J'avais pourtant le sentiment d'avoir beaucoup plus de difficultés à faire Nantes – Vannes que Rennes – Vannes. J'ai regardé après le nombre de liaisons directes. Là, sur Rennes – Vannes, il y en avait 13 et, sur Nantes – Vannes, il n'y en a plus que 4. Quand on regarde les temps de trajet, entre Rennes et Vannes, il y en a 11 à moins de 1 h 30, il n'y en a que 3 sur Nantes – Vannes. Là, je pense que ça ne peut pas être les caractéristiques, puisque le tronçon le plus contraint, qui est Nantes – Redon, se trouve justement sur Rennes – Vannes et non pas sur Nantes – Vannes. Je m'interroge et je crois savoir... J'ai quand même une réponse...

Paola OROZCO-SOUËL, membre de la CPDP

Par contre, là, c'est pour une question : je vous invite donc à la poser.

Bernard GUILLEMOT, Bretagne vivante

La question est : quelle est l'explication ? Qu'est-ce que vous apportez ? Est-ce qu'il n'y a pas des mesures déjà à prendre qui permettraient d'améliorer ces conditions ? Une des premières mesures, c'est vrai qu'entre Rennes et Vannes, on est dans la même région, par contre, entre Nantes et Vannes, on est dans deux régions différentes. C'est bien le problème des trains entre régions et non pas intrarégion.

Paola OROZCO-SOUËL, membre de la CPDP

Peut-être que vous soulevez là un élément de la réponse ?

Benoît FORMSTECHEER, responsable technique – RFF

Sur le point sur vous soulevez, il y a peut-être effectivement le fait que ce soit deux régions. Mais je pense que, surtout, ce qu'on ne peut pas voir au premier aspect, c'est qu'en réalité des missions typiquement Nantes – Vannes ont à subir les conséquences de deux barreaux assez contraints, puisque vous avez Rennes – Redon : on ne repasse pas sur la section Rennes – Redon, mais vous avez les mêmes trains qui vont entre Rennes et Redon qui vont jusqu'à Quimper. Donc, après, il faut insérer les trains qui vont vers Vannes au niveau de Redon. Il faut donc s'insérer au milieu des TGV, des TER Rennes – Quimper. Après, quand vous allez vers Nantes, une fois que vous arrivez sur Savenay, vous tombez sur une autre section assez chargée, qui est la section Nantes – Savenay avec les périurbains de Nantes, les TGV qui vont jusqu'à Saint-Nazaire – Le Croisic. C'est peut-être aussi une explication sur le fait qu'actuellement, avec des horaires non structurés, on puisse avoir une grande variabilité.

Tout l'enjeu de 2017 est de structurer l'offre, comme on l'appelle dans notre jargon, c'est-à-dire essayer d'offrir des dessertes et des fréquences homogènes pour avoir à peu près tout le temps des trains un peu systématiques tout au long de la journée, qu'on retrouve et qui offrent les mêmes services, les mêmes dessertes, les mêmes temps de parcours pour une meilleure lisibilité et attractivité de l'offre.

Paola OROZCO-SOUËL, membre de la CPDP

Merci. Je vous propose, pour les 4 personnes qui étaient en attente, il y en avait ici, le Monsieur au fond, plus une cinquième là, qui ont bien voulu patienter, de poser vos questions et, ensuite, on passe au temps des avis. Ça permet à ceux qui souhaitent s'exprimer sur l'environnement directement pour pouvoir alimenter ensuite les avis. Donc, un petit tour ici, parce que je sais qu'ici il y avait 4 personnes : levez la main s'il vous plaît ? Vous, vous venez de vous rajouter, donc je vous compterai après et je vais donner priorité. Excusez-moi, au fond de la salle, je sais qu'il y avait des personnes qui souhaitaient poser des questions. J'ai bien vu qu'il y en a deux devant, Monsieur là trois, Monsieur quatre et Monsieur au fond cinq. Allez-y, Monsieur.

Dominique LAMARQUE, habitant du Pays de Redon

J'ai un petit problème avec d'abord une partie de vos réponses qui ne sont pas très cohérentes, parce que, si on a besoin de supprimer des passages à niveau pour un train qui roule à 180, à 220, c'est encore pire.

J'ai une préférence pour le premier tracé parce que, à mon avis, c'est la seule garantie pour que les autres voies soient entretenues. Est-ce que vous pouvez nous assurer que, dans le cas des tracés 2 et 3, le reste des voies sera entretenu ? Parce que c'est quand même une des polémiques actuelles que le tout-TGV prend les budgets pour l'entretien du réseau ferré français. Merci.

Arnaud GODART, chef de mission LNOBPL – RFF

Je n'ai pas très bien compris vos propos liminaires parce que, très clairement, nous devons supprimer les passages à niveau pour rouler à plus de 160 km/h.

Dominique LAMARQUE, habitant du Pays de Redon

Parce que, quand vous avez répondu sur le pendulaire, vous avez dit que c'est trop cher parce qu'il faut supprimer des passages à niveau parce qu'on roule à 180. Mais, là, sur les projets que vous nous proposez, vous nous parlez bien de 220, 320. Dans ce cas-là, la dépense est la même, donc la comparaison ne peut aller jusqu'où vous allez. En plus, vous êtes chargés du réseau, pas des locomotives, puisque ce n'est plus vous qui les gérez. Alors pourquoi rentrer dans le budget du pendulaire, les locomotives n'ont rien à y faire ?

Arnaud GODART, chef de mission LNOBPL – RFF

En tout cas, c'est de l'argent public et nous avons l'intérêt collectif de voir le projet dans son ensemble. Mais si vous souhaitez qu'on rentre plus dans le détail encore du pendulaire, on le fera bien volontiers. Ceci pour répondre d'abord à votre question.

Oui, nous sommes sur un projet connecté au réseau existant, qui doit en fait s'appuyer sur les performances du réseau existant avec les gares, les lignes, et les lignes existantes seront mises à profit pour pouvoir libérer de la capacité. Les trains continueront de rouler sur les lignes existantes, justement en bénéficiant des reports et de la capacité supplémentaire offerte avec les autres lignes et, à ce titre, seront bien maintenus à leur niveau de performance, sans aucun doute.

Paola OROZCO-SOUËL, membre de la CPDP

Merci. La personne suivante, qui était donc au milieu de ce côté-ci de la salle. Levez la main s'il vous plaît, pour qu'une hôtesse puisse vous passer le micro.

Bruno BOURGES, membre du collectif Pays de Redon villes solidaires villes ouvertes

Bonjour. Je ne vais pas avoir le temps de répondre à Madame, qui a posé une question sur la liaison Redon – Saint-Nazaire, puisque vous n'avez pas répondu. Vous avez répondu par la liaison Savenay. Or, la liaison Redon – Saint-

LNOBPL – Liaisons ferroviaires Bretagne-Loire

Nazaire par Besné – Pontchâteau existe, la voie est toujours là. Il y aurait juste un pont à faire sur la 4-voies entre Montoir et Trignac, et il faudrait juste remettre le passage à niveau en service, juste après Pontchâteau. C'est tout. Je l'ai pris ce train il y a quelques années, il y a une trentaine d'années, mais bon...

Ma question est maintenant aux gens de la SNCF ou de RFF qui ont fait l'étude démographique. J'ai lu dans le projet qu'on a eu en mairie et en gare de Redon que le nombre de voyageurs allait passer de 700 000 à 1,4 million en gare de Redon d'ici 2025-2030. Ma question est la suivante. Est-ce que vous avez escompté que la population de la communauté de communes allait passer de 60 000 à 120 000 habitants ? Première question.

Deuxième question : est-ce que vous avez escompté le gel des tarifs SNCF ? Je dis bien les tarifs SNCF, je ne parle pas des tarifs TER. Ce qui permettrait à plein de gens, effectivement, d'ici 15 ans, de prendre le train au coût actuel.

Voilà, c'était mes deux questions.

Paola OROZCO-SOUËL, membre de la CPDP

Merci, Monsieur.

Benoît FORMSTECHE, responsable technique – RFF

Pour les études faites, ça fait mention aux études de trafic et socio-économiques. Les hypothèses qu'on prend sont assez cadrées. RFF est un établissement public, on prend donc les cadrages démographiques, les prévisions de croissance démographique établies par l'Insee et éditées par le ministère dans le cadre des transports. On a donc des prévisions de croissance de la Bretagne, des Pays de la Loire, du PIB, de la population. Ce sont des choses que l'on intègre dans nos modèles de trafic et, après, on part d'une situation actuelle, donc de volumes existants en prenant en compte la croissance, qui est particulièrement forte dans l'Ouest. Ça a été rappelé par Arnaud en introduction de la présentation.

Pour la tarification, c'est pareil. En fait, dans les études de trafic et socio-économiques, on a des règles assez strictes à suivre, c'est-à-dire qu'on part du principe que la tarification des trains suit le rythme de la croissance des prix de la vie, l'inflation. Par rapport à 2030, dans nos hypothèses, c'est la même tarification, sauf dans le cas des gains de temps où, là, on considère que comme il y a des gains de temps la tarification voyageurs va être un petit peu augmentée puisqu'on apporte une amélioration du service. C'est ce qu'on observe généralement et c'est très normé : on considère qu'on prend un tiers de cet avantage que perçoit le voyageur, qu'on monétarise dans le cadre des études. C'est hyper-encadré et pour avoir un ordre d'idée, comme le soulignait Arnaud, si on prend un Paris – Brest, dans les études qu'on a faites, l'augmentation tarifaire serait de l'ordre de moins de 1 € par rapport au gain de temps de 10 à 15 minutes sur un plein tarif qui doit être à plus de 130 ou 140 €. Ça vous donne un peu le poids, qui est de l'ordre de 1 ou 2 %, en fonction du volume des gains de temps permis par le projet. Sachant que pour les tarifs TER, c'est également strictement encadré par la loi, avec une tarification kilométrique. Après, les AOT peuvent faire des politiques d'abonnement plus favorables que la tarification kilométrique.

Paola OROZCO-SOUËL, membre de la CPDP

Il y avait une deuxième question sur la démographie. C'est bien ça, Monsieur ?

Bruno BOURGES, membre du collectif Pays de Redon villes solidaires villes ouvertes

Oui, mais il a répondu.

Paola OROZCO-SOUËL, membre de la CPDP

C'est bon, vous avez répondu. Ici, il n'y a plus que deux questions devant, mais, avant, il y avait Monsieur tout au fond. Ensuite, c'est vous et, ensuite, vous, Monsieur.

Christian BAUDU, habitant du Pays de Redon

J'ai été un peu surpris parce que j'avais cru voir dans la presse qu'il y avait des tracés, mais je n'ai peut-être pas tout suivi, qui ne tenaient pas forcément compte du projet de l'aéroport Grand Ouest. J'aimerais savoir quel serait l'impact au

cas où le projet de cet aéroport serait abandonné, parce qu'il y a actuellement un grand débat, notamment une loi sur l'eau. Il y aura probablement une autre enquête d'utilité publique, puisque le permis de construire va être à nouveau déposé. Ça, c'était ma première question : quel est l'impact si le projet de l'aéroport Grand Ouest n'est pas réalisé sur les trois scénarios proposés ?

Ma deuxième question, mais j'ai peut-être raté l'introduction et, dans ce cas, veuillez m'en excuser et considérer ma question comme nulle, j'aimerais connaître les modalités de décision en fonction des concertations qui sont organisées un peu partout sur le territoire par cette Commission nationale du débat public. Quel sera le poids réel de nos apports et comment seront prises les décisions in fine ?

Olivier GUÉRIN, Président de la CPDP

Je vous confirme d'abord que des scénarios différents, sans desserte de Notre-Dame-des-Landes, sont étudiés et font l'objet d'une expertise, qui sera communiquée jeudi et discutée à Nantes le 27 novembre et à Rennes ensuite le 2 décembre. Ils pourront être discutés aussi sur le site internet du débat. Il y a donc cette variante qui sera mise en discussion.

Sur le second point, la Commission nationale et la Commission particulière du débat public organisent le débat public. Ni la Commission particulière, ni la Commission nationale ne prennent position sur le projet : on rend compte de la discussion qu'il y a eu et c'est le maître d'ouvrage, donc Réseau Ferré de France, qui deviendra à l'époque SNCF Réseau, qui prendra la décision. Je peux simplement dire que ce qu'on constate avec les débats publics qui sont organisés par la Commission nationale du débat public, c'est que le poids des paroles qui sont exprimées pendant le débat a une influence sur la décision qui est prise : certains projets sont abandonnés, d'autres sont sensiblement modifiés, d'autres sur des points particuliers, mais, de façon assez générale, le débat public a un poids sur la décision qui sera prise. On ne peut pas dire dès maintenant ce qu'il en sera et, encore une fois, ce n'est pas un débat décisionnel, mais c'est une forme de démocratie participative, de démocratie environnementale, qui est importante et, comme le slogan de la CNDP le dit : votre parole compte.

Paola OROZCO-SOUËL, membre de la CPDP

Merci. Sur les impacts sur les trois scénarios si jamais l'aéroport Notre-Dame-des-Landes ne se faisait pas ?

Arnaud GODART, chef de mission LNOBPL – RFF

Je crois que ça a été dit par le Président Guérin. Nous allons collectivement accueillir une étude indépendante qui le déterminera. Aujourd'hui, effectivement, c'est quelque chose que nous n'avons pas simulé en effet.

Par contre, j'en profite pour effectivement appuyer les propos de Monsieur Guérin sur l'importance du débat public. Pour nous, c'est une vraie façon de faire progresser les projets et les avis comptent. RFF est un grand maître d'ouvrage qui a 14 débats publics derrière lui et l'expérience montre que les débats publics servent pour améliorer les projets.

Paola OROZCO-SOUËL, membre de la CPDP

Merci. Monsieur ?

Michel CANIAUX, délégué général de l'association Altro

Une question. Dans les cahiers d'acteur, on peut voir, et même lors des auditions comme aujourd'hui, qu'il y a des propositions qui sont faites, par exemple les Côtes-d'Armor qui veulent un raccord direct vers Nantes, la Bretagne centre qui aimerait une gare spécifique ou Redon qui aimerait voir son rôle de gare de délestage des grandes métropoles étudié. Est-ce que ces questions donneront lieu à des études ou est-ce que c'est juste pour écrire sur un papier et elles resteront sans suite ?

Deuxième chose, vous n'avez toujours pas répondu à la question concernant cette ligne de Pontchâteau qui permettrait, depuis Redon, d'aller à Saint-Nazaire plus rapidement. Est-ce qu'elle fait toujours partie du domaine RFF ? Je vois par exemple que le Pôle métropolitain, qui a fait un cahier d'acteur, demande aussi des connexions directes Saint-Nazaire – Aéroport du Grand Ouest et Saint-Nazaire – Rennes. Est-ce que cette ligne pourrait éventuellement être réactivée et,

LNOBPL – Liaisons ferroviaires Bretagne-Loire

encore une fois, fait-elle toujours partie de votre domaine ? Mais, apparemment, c'est difficile parce qu'on n'a pas eu de réponse jusqu'à maintenant, je suis le troisième qui pose la question : j'espère être le dernier !

Arnaud GODART, chef de mission LNOBPL – RFF

Je vous propose de répondre clairement en différé à cette question, parce que nous n'avons pas ici tous les éléments de connaissance sur le statut de cette ligne. Donc, si vous le permettez, on le notifie et on vous répond de façon précise, mais différée si vous le voulez bien.

Paola OROZCO-SOUËL, membre de la CPDP

Différé, c'est-à-dire sur le site du débat ?

Arnaud GODART, chef de mission LNOBPL – RFF

Oui. Je ne peux pas vous proposer mieux, parce que j'ai peur... à moins que certains collègues aient la réponse. Monsieur Bontemps pourra peut-être nous apporter un éclairage.

Paola OROZCO-SOUËL, membre de la CPDP

Je vous donnerai la parole à ce moment-là après la dernière question.

Olivier GUÉRIN, Président de la CPDP

Vous pouvez déjà répondre à la première partie de la question ?

Arnaud GODART, chef de mission LNOBPL – RFF

Oui. Réseau Ferré de France est donc un établissement public. On porte une part d'intérêt général dans nos réflexions et, effectivement, avec les collectivités, avec l'État, on se doit bien sûr d'écouter. Je l'ai dit juste précédemment et, effectivement, nous allons prendre en compte ces différents avis, parfois divergents, pour essayer de trouver les meilleures solutions, non pas de manière brutale, si je puis dire, juste à la fin du débat public, certainement pas. À la fin du débat public, nous aurons juste à se dire si on continue ou pas les études, est-ce que le projet mérite qu'on continue ou pas les études, avec les partenaires et l'État – j'insiste – et à explorer les différentes façons de répondre, dans l'intérêt général, à ces différentes sollicitations.

Paola OROZCO-SOUËL, membre de la CPDP

Merci, je vous donne la parole et, ensuite, je vous laisserai intervenir après la question du Monsieur qui attend.

Jean-François MARY, Président du Pays de Redon Bretagne Sud et de la communauté de communes du Pays de Redon

Je voulais aborder un sujet qui n'a pas été abordé ce soir, c'est le sujet du fret ferroviaire. À l'heure de la transition énergétique, à l'heure également de la réduction de l'émission des gaz à effet de serre, vous avez certainement – et j'aimerais savoir comment – intégré l'impact et le potentiel ferroviaire qui pourra être libéré sur les lignes nouvelles ou sur les lignes existantes, que ce soit entre la Bretagne et le reste de la France ou que ce soit entre la région nazairienne, la Bretagne et le reste de la France. Comment avez-vous intégré cette question et est-ce que vous pouvez nous donner des éléments de potentialité en la matière ?

Olivier GUÉRIN, Président de la CPDP

Monsieur le Président, le sujet sera abordé demain à la réunion à Saint-Nazaire. Je propose que RFF réponde peut-être rapidement, mais ce sera développé à la réunion de demain.

Benoît FORMSTECHE, responsable technique – RFF

Alors rapidement. On va repositionner la carte avec les différents schémas. Le projet dans sa définition même, avec ses objectifs, est un projet d'abord voyageur. Donc, pour répondre à la première question, il est d'abord construit pour les voyageurs. Donc, sur les lignes nouvelles éventuellement, dans le cas des scénarios bleu et vert, il n'est pas prévu de circulation fret sur ces lignes nouvelles. Par contre, l'objectif de ce projet est aussi d'améliorer la capacité générale du

système ferroviaire, c'est-à-dire la ligne nouvelle et la ligne ancienne, toutes les deux offrant plus de possibilités de faire circuler des trains. Concrètement, l'exemple que je prenais tout à l'heure avec les schémas permettant d'accroître une circulation, voire trois circulations, entre Rennes et Redon par exemple, qui pouvait bénéficier aux périurbains de Rennes, Messac et Redon par exemple. On peut très bien imaginer, avec ces mêmes aménagements, de libérer un sillon – ce qu'on appelle un sillon est une possibilité de passage – d'un train de fret depuis la Bretagne Sud vers Redon, Rennes, et qui pourrait aussi continuer, à travers la gare de Rennes, et bénéficier aussi de l'apport de la LGV Bretagne Pays de la Loire, qui libère aussi la ligne classique Le Mans – Rennes.

Un des apports du projet est donc que ce projet plus les aménagements complémentaires peuvent libérer de la capacité, qui peut bénéficier à d'autres activités comme le fret. Pour répondre à la question de la potentialité du fret, nous avons juste produit une note sur le sujet d'état des lieux et d'enjeux, mais il n'y a pas réellement d'études de potentiel fret, de trafic à proprement parler, pour le moment sur le projet, mais ça peut être une piste, dans le cadre des études ultérieures, à creuser éventuellement.

Olivier GUÉRIN, Président de la CPDP

Merci. Monsieur Bontemps, vous êtes Vice-Président du Conseil régional Pays de la Loire, vous êtes ici en Bretagne, mais comme autorité organisatrice des transports. On a abordé différents sujets qui concernent aussi les Pays de la Loire. Vous pouvez apporter des éléments d'information.

Gilles BONTEMPS, Vice-Président de la région Pays de la Loire

Tout à fait, on peut apporter quelques éléments de réponse sur deux ou trois des questions qui ont été posées ce soir. Par exemple sur les dessertes concernant Redon, est-ce qu'il y aura moins de dessertes ou plus de dessertes en 2017 ? C'est un sujet sur lequel on peut répondre aujourd'hui : il y aura des dessertes équivalentes, il n'y en aura pas plus. Pour ce qui concerne les Pays de la Loire, en tout cas, sur la ligne Nantes – Redon, il y a entre 9 et 10 allers-retours par jour entre Nantes et Redon. Il est évidemment prévu de les préserver en 2017, mais il est surtout prévu de réorganiser le service pour avoir une performance plus intéressante pour le territoire. Ça, c'est un sujet, c'est le travail en cours avec la région Bretagne, avec RFF et avec les directions régionale et nationale de la SNCF. Donc une réorganisation qui permette une amélioration, mais pas d'augmentation du nombre de dessertes en 2017. On n'est évidemment pas dans la logique de les baisser, et encore moins après puisque, après, on aura un autre sujet d'évolution.

Deuxième question, qui est venue aussi à plusieurs reprises, sur les liaisons Redon – Saint-Nazaire. Les liaisons Redon – Saint-Nazaire se font aujourd'hui une fois par jour avec une rupture de charge à Savenay ou en car avec le car Redon – Saint-Nazaire.

Sur la question de la remise en service de la ligne Pontchâteau – Montoir, puisqu'elle a été posée plusieurs fois, n'est pas du tout envisagée, en tout cas en ce qui concerne la région Pays de la Loire. Elle ne figure pas au schéma régional des infrastructures de transport. Par contre, pour la région des Pays de la Loire – ce sera l'objet du débat de demain –, ce qui peut servir au fret peut servir aux voyageurs. La région Pays de la Loire milite donc depuis un certain nombre d'années pour faire une virgule à Savenay, qui permettrait, à des coûts beaucoup moins onéreux, de pouvoir régler et la question du fret portuaire pour le grand port maritime Nantes – Saint-Nazaire pour les liaisons directes avec la Bretagne et une vraie possibilité entendable de développement du trafic voyageurs.

Paola OROZCO-SOUËL, membre de la CPDP

Merci pour ces précisions.

Je vais maintenant donner la parole à Virginie Fiorio de RFF, qui va venir introduire la thématique environnement. Je rappelle les temps de parole, car nous sommes déjà un peu en retard : je suis désolée, mais il serait bien effectivement de s'y tenir.

Virginie FIORIO, responsable environnement – RFF

Bonsoir. Je suis Virginie Fiorio, je suis responsable environnement à la direction régionale Bretagne – Pays de la Loire de RFF. À ce titre, l'objet de cette présentation est de vous exposer la démarche environnementale qui a été la nôtre jusqu'à

aujourd'hui, démarche qui démarre en fait, parce qu'elle va se poursuivre tout au long de la vie du projet, s'il a une suite. Je vais vous exposer en fait les premiers résultats de cette démarche, puisque, comme je vous l'ai dit, elle démarre, et surtout vous donner les moyens de vous forger votre propre avis sur les scénarios qui sont exposés aujourd'hui au débat public, votre propre avis sur leur impact sur l'environnement, à ce stade évidemment. Je vais donc développer la présentation et je vous indiquerai à chaque fois les rapports, qui sont déjà en ligne et que vous pouvez consulter, et qui vont bien au-delà sur l'analyse environnementale du DMO que vous avez pu avoir en main et qui est présenté à l'entrée. C'est donc une présentation courte, mais on pourra répondre plus précisément à vos questions. J'ai avec moi ma collègue, Anne Guerrero, qui est responsable environnement en central, au siège de RFF.

Je vais aborder d'abord ce qui concerne ce qu'on a commencé à faire, un diagnostic environnement, et je vais vous expliquer un peu comment on a fait. Ce diagnostic environnement couvre une vaste zone d'étude de plus de 15 000 km², donc un peu moins de la moitié de la surface des 5 départements concernés par le projet, donc vaste zone d'étude. Ce diagnostic a été établi à partir d'une bibliographie poussée et aussi sur la base d'échanges avec les acteurs de l'environnement que sont les services de l'État, les collectivités, des experts, les associations. J'insiste sur la surface de cette aire d'étude pour dire que les enjeux que l'on a recensés à ce stade sont en lien avec cette aire d'étude très importante. Ça reste des grands enjeux connus dans la bibliographie.

Ce diagnostic couvre trois grandes thématiques, qui sont le milieu physique, le milieu naturel et le milieu humain. Ces thématiques sont détaillées dans le rapport « Le diagnostic environnement », qui est en ligne sur le site du débat. Vous pourrez y lire les résultats dans ce document. J'insiste sur un point. Dans la thématique « milieu naturel », sont mentionnés les grands paysages. On a aussi établi un rapport d'analyse des grands paysages en Bretagne et en Loire Atlantique, rapport qui a été mis en ligne sur le site du débat. Un second rapport sur les paysages insiste sur les grands enjeux paysagers à l'échelle des scénarios et les impacts que pourraient avoir ces scénarios sur les paysages. Voilà donc encore de la documentation, un peu de lecture, si vous souhaitez en prendre connaissance.

Pour parler un peu plus des enjeux liés au milieu physique, et notamment dire que ces enjeux ont été hiérarchisés selon quatre grandes catégories, de majeur à très fort, fort et moyen. On l'a fait, vous le verrez, pour les trois grandes thématiques. Là, par exemple, on a classé en enjeu majeur tout ce qui concerne les captages d'eau potable et leur périmètre de protection rapprochée. J'ai conscience que cette carte n'est pas lisible à l'écran, mais c'est juste pour vous dire qu'elle existe, qu'elle recense les principaux enjeux liés aux milieux physiques : vous pouvez la télécharger, la voir sur le site du débat et zoomer dessus. C'est une carte que nous, nous sortons au format A0, au 300 millième : vous avez donc quand même moyen de voir avec précision quels sont les grands enjeux liés au milieu physique.

De la même manière, on a travaillé sur les enjeux liés au milieu naturel, donc classés aussi dans ces quatre catégories (majeur à moyen). Vous remarquerez que, dans les enjeux majeurs, on a mis tous les sites qui sont aujourd'hui connus et protégés, notamment tous les sites du réseau Natura 2000 : par exemple la vallée de Vilaine à Redon est protégée comme site Natura 2000. Ce sont des sites protégés, mais vous verrez qu'en enjeu très fort on a aussi essayé de prendre en compte, à un stade très amont, les corridors écologiques qui sont analysés dans les schémas régionaux de cohérence écologique, qui sont au stade de projet, qui vont être mis à l'enquête : on a essayé de les prendre en compte dès ce stade. On a cité les corridors bretons parce que, à l'époque où on a bouclé les documents, côtés Pays de la Loire, on ne pouvait pas encore les avoir, mais, sur la carte qu'on a présentée tout à l'heure sur le secteur de Redon, les corridors en Pays de la Loire apparaissent, on a pu les récupérer. De la même manière, il existe – je vais passer vite dessus – une carte qui recense tous les ans les milieux naturels, que vous pouvez consulter sur le site du débat. Vous pouvez effectivement en prendre connaissance après et poser éventuellement des questions sur le site.

Les enjeux liés au milieu humain ont été également analysés et classés en quatre grandes thématiques. Vous voyez par exemple que le tissu urbain dense a été classé en enjeu majeur, les monuments historiques sont classés en enjeux très forts, les sites classés en enjeux majeurs. On a également établi une carte, que vous pouvez consulter.

Je crois que j'ai oublié de le dire, mais le fait qu'on ait hiérarchisé ces enjeux a été fait quand même après des discussions, notamment avec les services de l'État, et ça a été validé par les services de l'État.

Là, en gros, le titre est « Les enjeux majeurs et très forts au sein de l'aire d'étude ». Ce diagnostic a permis effectivement de recenser ces enjeux, de les classer et, au bout du compte, on aboutit à un état des lieux relativement précis pour le débat public. On arrive donc à lister un certain nombre d'enjeux majeurs, que sont par exemple – on peut les voir sur

cette carte – les marais de Vilaine, les landes de Lanvaux, la forêt de Paimpont ou la vallée du Douron : je cite des enjeux qui ne sont pas forcément tous sur Redon. L'objectif est le suivant, la démarche qui a été la nôtre est de bâtir les scénarios en évitant le plus possible les enjeux majeurs à très forts. C'était une démarche dite « d'éco-conception », c'est-à-dire qu'on a co-construit les scénarios, entre techniciens et environnementalistes, de manière à établir que ces scénarios, ces propositions qu'on vous a faites ce soir, évitent déjà un certain nombre d'enjeux. Certains de ces enjeux ont été évités. Je peux citer, dans le secteur proche, par exemple le captage de Cambon ou la forêt du Gavre. Vous avez pu voir peut-être, sur les scénarios qu'on vous a présentés – j'y reviendrai un peu plus tard – que certains ont déjà été évités ; d'autres sont aujourd'hui potentiellement impactés par les scénarios. Il faut voir que ces scénarios, ces options de passage couvrent plusieurs kilomètres de large, souvent une dizaine de kilomètres. Cela veut dire qu'il n'y a pas de tracé aujourd'hui, mais, quand on a un enjeu qui se trouve au sein de cette option de passage, s'il est plutôt ponctuel, on peut estimer qu'en bâtissant un tracé adapté on pourra l'éviter, c'est le cas par exemple du secteur que vous connaissez bien de l'île aux Pies, qui est déjà évité d'ailleurs. Quand c'est plus ponctuel, ça s'évite plus facilement. Pour les enjeux plus étendus, il va falloir un peu plus ruser et d'autres enjeux sont plus transversaux, comme la vallée de la Vilaine et, là, vous voyez que les trois scénarios qui sont présentés aujourd'hui sont susceptibles de traverser la vallée de la Vilaine.

Du coup, à partir de cette analyse, on a pu caractériser, du point de vue de l'environnement, les différents scénarios.

– Le scénario mauve s'appuie, comme on vous l'a expliqué, sur la ligne existante et, du coup, il longe la vallée de la Vilaine. Il comporte des rectifications qui sont au plus proche de la ligne existante et qui, du coup, impactent la vallée plus fortement, et aussi certains de ses affluents, comme le Don, la Seiche ou le Canut. Il existe aussi des courtes sections de lignes nouvelles, qui nécessitent du coup de se raccorder sur la ligne existante dans la vallée de la Vilaine, voire de la traverser. Voilà ce qu'on peut dire de ce scénario mauve dans le secteur qui nous intéresse, mais, après, on peut constater que, sur la section Rennes – Saint-Brieuc, on doit traverser la vallée de la Rance ou, plus loin, près de Morlaix, la vallée du Douron, qui est dans Natura 2000. Par contre, ce qu'on peut dire quand même, c'est qu'on a d'ores et déjà évité dans ce scénario la forêt du Gavre, comme je vous le disais, le captage de Cambon ou la confluence entre l'Ouest et la Vilaine, qui sont des sites patrimoniaux, ou la zone périurbaine de Rennes par exemple.

– Le scénario bleu. Ce que je vais dire sur le scénario bleu et ce qui concerne la partie Nantes – Rennes, cela concerne aussi le scénario vert. J'espère que je pourrai revenir en arrière, mais vous voyez que, cette partie-là, effectivement, présente les mêmes caractéristiques, et notamment la caractéristique de proposer une alternative Nord ou Sud Vilaine. Cette alternative a été proposée du fait de la sensibilité de la Vilaine avec l'idée de l'impacter le moins possible, ou au moins l'impacter différemment. C'est la suite des études qui pourra dire, si cela se fait, ce qui est souhaitable de faire, notamment l'option Nord Vilaine nécessite de franchir la Vilaine à l'est de Redon et de se raccorder dans la vallée de la Vilaine, voire au niveau de la confluence Don-Vilaine, qui sont des sites Natura 2000. Cette option nord franchit aussi la vallée du Canut et, après, refranchit la Vilaine potentiellement en arrivant sur Rennes, suivant les raccordements qu'on retient. Si on retient l'option sud, il n'y a pas de franchissement en tant que tel de la Vilaine, elle ne nécessite pas l'option de franchir la Vilaine ; en revanche, elle nécessite de se raccorder dans la vallée de la Vilaine, notamment au sud de Redon, pour permettre les liaisons Nantes – Quimper ou Rennes – Quimper. Elle ne franchit pas la Vilaine, mais on est par contre obligé de franchir un certain nombre de cours d'eau qui sont l'Isac, le Don, la Chère. Donc, ce sont des choix. Aujourd'hui, on n'est pas là pour vous dire que c'est mieux de faire ça ou mieux de faire ça : on vous donne les éléments pour pouvoir y réfléchir, poser des questions et éventuellement rendre des avis. C'est plus un outil pour vous éclairer.

Paola OROZCO-SOUËL, membre de la CPDP

Je vous invite à passer au troisième scénario, s'il vous plaît, et à conclure. Merci.

Virginie FIORIO, responsable environnement – RFF

Je vais être très rapide sur le troisième scénario. Ce que je viens d'expliquer là sur la partie Nantes – Rennes est la même chose, je ne vais donc pas y revenir. Ce qu'on peut dire sur ces scénarios, par contre, sur la branche Rennes – Vannes par exemple, c'est qu'on traverse les landes de Lanvaux, qui est un site patrimonial, un site intéressant : c'est donc une difficulté.

Pour passer vite, parce que j'ai compris que j'étais un peu lente, je vais aborder les impacts. Je vais être assez rapide, parce que je sais que les prochains intervenants vont y passer un peu plus de temps, donc on va essayer d'éviter les

redites, mais les grands projets d'infrastructures, tels que celui qu'on vous présente ce soir, ont effectivement des effets sur l'environnement, qui peuvent être directs – c'est l'effet d'emprise, on consomme de l'espace –, indirects – on peut en consommer quand on fait un aménagement foncier, par exemple il peut y avoir de nouveaux effets –, induits temporaires à gérer pendant la phase de travaux. Ces effets peuvent concerner le milieu physique, j'ai parlé des cours d'eau à traverser, des captages d'eau potable ; ils peuvent avoir un impact sur les milieux naturels, c'est le cas des sites Natura 2000 comme la vallée de la Vilaine ou la forêt du Gavre, que je citais tout à l'heure, ou sur le milieu humain : j'ai cité le bruit et les vibrations.

Si vous avez des questions sur ces aspects-là, on pourra y répondre plus précisément après, mais je vais essayer de passer assez vite, notamment pour essayer de dire qu'il existe quand même des solutions. RFF fait des projets depuis quand même pas mal de temps. On s'investit et on se mobilise pour trouver les meilleures solutions selon une démarche qui consiste en priorité à éviter les zones d'enjeux et, si on n'a pas pu le faire, à réduire les impacts et, s'il reste des impacts résiduels, les compenser. On peut donc éviter d'abord la proximité d'espaces urbanisés ou des milieux naturels d'intérêt patrimonial ou aussi préserver les sites attenants aux chantiers pour éviter de les impacter pendant les travaux. Agir sur le profil ou le tracé de l'infrastructure pour une meilleure insertion paysagère du projet ou éviter les nuisances sonores. Si on n'a pu éviter ces zones d'enjeu, on va tenter de réduire les impacts en rétablissant les réseaux routiers, les continuités écologiques, en assurant une transparence hydraulique de l'infrastructure...

Virginie FIORIO, responsable environnement – RFF

Je suis désolée, mais je pense qu'on va justement laisser la parole à la salle pour parler de ces enjeux auxquels vous pourrez répondre, parce que nous sommes très courts au niveau du temps et nous avons encore deux interventions, parce que les deux interventions qui viennent vont justement parler des enjeux de manière très précise, de manière globale et également sur Redon. Je vous laisse conclure.

Virginie FIORIO, responsable environnement – RFF

Ça tombe bien, c'est la dernière diapo. C'était pour dire qu'à ce stade on a abordé les enjeux de biodiversité, ceux qui sont connus et déjà protégés, ce qui ne veut pas dire que pour ceux qui ne bénéficient pas de zonage il n'y a pas d'enjeu. Donc, ça, c'est à ce stade, c'est-à-dire que l'environnement a été intégré dès le stade amont et que, par la suite, on va continuer cette démarche d'intégration tout au long de la vie du projet par des investigations de terrain de plus en plus poussées, à l'échelle du scénario ou du tracé donc de plus en plus précisément, avec des experts écologues et en partenariat avec les acteurs locaux de l'environnement.

J'ai essayé de terminer très vite.

Paola OROZCO-SOUËL, membre de la CPDP

Merci beaucoup. Justement, je vous propose, pour qu'on puisse avoir un échange sur la thématique environnementale assez complet, Monsieur Metay, de venir prendre la parole pour faire son intervention. Je rappelle que Monsieur Metay est coordinateur de France Nature Environnement en Pays de la Loire. Désolée, pareil, je dois vous rappeler qu'il y a un temps précis. C'est à vous.

Yves METAY, Coordinateur de France Nature Environnement

Les slides arrivent. Je vais commencer par dire que France Nature Environnement et ses associations membres sont des acteurs reconnus des territoires de par leur histoire, leur expertise et leur connaissance des territoires. Nos associations participent aux débats de fond et de forme sur tous les projets, à tous les échelons du territoire. Ainsi dans le domaine environnemental, France Nature Environnement et son réseau d'associations fédérées expriment leurs réserves et attentes par rapport aux différentes composantes du projet, en étant attentives au contenu de la concertation et de la consultation. Effectivement, le débat public est un moment très fort parce que c'est l'occasion de regarder les études d'opportunité et les caractéristiques générales du projet. Le principe est effectivement d'éviter les zones à enjeux de biodiversité. Je peux rappeler que le premier article de loi Grenelle I indique que les procédures de décisions publiques doivent être révisées pour privilégier les solutions respectueuses de l'environnement. En fait, c'est là un nouveau défi collectif qui en découle : mieux concevoir les grands projets ferroviaires ; d'une part, comme ces projets contribuent au développement de transports durables, ils se doivent d'être exemplaires ; d'autre part, même si la prise en compte de la

biodiversité dans les projets est en progrès, celle-ci ne répond pas encore pleinement à tous les enjeux actuels et surtout futurs de conservation de la biodiversité et, en particulier dans le cas du changement climatique à venir.

Quelques rappels des enjeux des principaux impacts d'un grand projet ferroviaire sur la biodiversité :

– Des effets directs sur l'environnement, la biodiversité, qui peuvent se traduire par les conséquences immédiates d'un tracé dans l'espace et dans le temps. L'infrastructure linéaire et ses dépendances peuvent effectivement provoquer la destruction, la perturbation et la fragmentation des habitats naturels et semi-naturels, mais aussi déranger des espèces végétales ou animales, isoler leurs populations – on est là sur la continuité écologique –, modifier les régimes hydrauliques, atteindre les paysages locaux ou les grands paysages et atteindre les fonctionnalités des écosystèmes.

– On a aussi des effets indirects, qui sont la conséquence d'aménagements fonciers ou d'opérations connexes, qui peuvent parfois avoir des conséquences bien supérieures à celles engendrées directement par la construction de l'infrastructure. La consommation d'espaces naturels peut également résulter de l'implantation inadaptée de boisements compensatoires, par exemple sur des espaces d'intérêt écologique, mais aussi au développement local lié à l'urbanisation, pression foncière accompagnant effectivement dans les années qui suivent l'implantation d'une infrastructure qui peut avoir des conséquences plus importantes que l'infrastructure en elle-même.

– Sur les effets temporaires et permanents, là aussi, un projet peut avoir des effets temporaires (dégradation d'habitats ou perturbation d'espèces en phase de chantier) ou permanents. RFF a rappelé tout à l'heure que la phase travaux était une phase temporaire, mais elle est surtout très délicate, parce que c'est elle qui va principalement impacter le plus la biodiversité et certains des effets de la phase de travaux peuvent devenir permanents. Pour nous, association de protection de la nature et de l'environnement, la phase de travaux est une phase sur laquelle on est très attentives au bon respect, par le porteur de projet, de la réglementation qui lui est imputée.

– Les effets cumulés sont le résultat de l'addition et de l'interaction de plusieurs effets directs et indirects générés par une même infrastructure ou par plusieurs projets d'aménagement dans le temps et l'espace, pouvant conduire à des changements brusques ou progressifs des milieux. Par exemple, les déboisements d'emprises (effet direct) et la suppression de haies lors d'aménagements connexes se cumulent et peuvent avoir une incidence directe et indirecte sur des espèces bocagères. À France Nature Environnement, je ne peux pas m'empêcher de parler de Notre-Dame-des-Landes. La question qu'on posait à RFF est effectivement de savoir si, à travers les mesures compensatoires qui seraient mises en place si ce projet avait lieu, les travaux de la LGV n'allaient pas impacter les mesures compensatoires mises en place pour compenser le projet Notre-Dame-des-Landes, donc comment ces deux projets prenaient en compte les effets cumulés de l'un et de l'autre. La réponse peut-être tout à l'heure...

Une prise en compte de l'environnement est effectivement primordiale, parce que l'ensemble de l'impact de l'infrastructure sur la biodiversité, les continuités écologiques et les services écosystémiques sont pour nous, associations de l'environnement, des éléments importants à intégrer dès le départ dans l'étude et la conception d'un projet pour la bonne mise en œuvre de la logique d'éviter, réduire ou compenser. Effectivement, les contraintes géométriques des lignes nouvelles, les scénarios bleu et vert par exemple, compliquent les stratégies d'évitement des espaces les plus sensibles, logique d'évitement que l'on ne retrouve pas sur le scénario mauve.

Les principes de prise en compte de la biodiversité, dans la perspective, une fois la décision sociétale prise, sont bien d'éviter les atteintes irréversibles à la biodiversité, de réduire l'empreinte environnementale des infrastructures et d'assurer leur transparence écologique.

Que doit-on prendre en compte si on veut effectivement un transport ferroviaire durable ? Je vais faire une certaine liste, mais RFF avait commencé tout à l'heure à lister certains impacts.

– Là, quelque chose que l'on n'a pas forcément vu apparaître est tout ce qui est gaz à effet de serre. Toute infrastructure de transport a des incidences sur l'environnement et sur la santé des populations : émission de gaz à effet de serre, contribution au changement climatique, émission de polluants, bruit. Dans le débat public, il n'y a pas le transport propre : qu'on soit d'origine fossile ou d'origine nucléaire, il n'y a de toute façon pas de propreté

– En termes de nuisances sonores, il y a plusieurs types d'impacts : sanitaires (perturbations du sommeil qui peut avoir de graves impacts sur la santé), dégradation du cadre de vie ou perte du revenu locatif.

– En termes de biodiversité, quelques questions, par exemple quelles sont les aires protégées concernées directement et indirectement par le projet LNOBPL. Effectivement, RFF, via ses cartes, y répond pour le moment. Le projet LNOBPL concerne-t-il des zones à enjeux écologiques non référencées, des habitats naturels ou des habitats d'espèces susceptibles d'abriter des espèces protégées, menacées et/ou déterminantes ? Au regard de la connaissance qui est celle des scientifiques aujourd'hui, on arrive à faire des cartes, mais il faudra tout au long du projet, plus le fuseau de

passage sera précis, plus il faudra effectivement prendre en compte peut-être des connaissances scientifiques que nous n'avons pas aujourd'hui en 2014, d'où l'importance de faire, tout au long du processus de concertation et de consultation, des études scientifiques complémentaires.

– Sur les milieux physiques, le projet intègre-t-il l'ensemble des enjeux liés à la ressource en eau, en particulier les zones humides ? Dans quelle mesure le projet entame-t-il les potentialités agricoles de demain, les espaces agricoles qui sont très importants pour la biodiversité ? Quels sont les enjeux prioritaires pour les massifs forestiers concernés par le projet ?

Sur la stratégie « éviter, réduire et compenser », RFF l'a abordée dans sa présentation précédente. Je rappelle juste que, pour FNE et ses associations, on est très attentives à ces stratégies nationales de la biodiversité (éviter, réduire, compenser). Le maître d'ouvrage doit éviter au maximum tout impact environnemental lors de la construction du projet d'infrastructure. Si l'étude d'impact démontre qu'il reste des impacts, le maître d'ouvrage doit les réduire au maximum. Si, une fois qu'il a fait tous les efforts pour les réduire au maximum et qu'il n'y arrive pas, il y a donc des impacts résiduels, le maître d'ouvrage se voit dans l'obligation de les compenser. C'est une chose très importante.

Pour finir mon intervention, je dirais qu'il y a effectivement transparence et bonne intelligence dans le débat public et dans cette consultation. Nous, associations de protection de l'environnement, comme l'ensemble de la société civile, on demande que le contenu des études, les hypothèses et les calculs scientifiques permettant de calculer les impacts environnementaux, l'effet de leur réduction et le calcul de leur compensation doivent être communiqués au grand public afin qu'il y ait une réelle transparence et que la contre-expertise des associations de protection de la nature et de l'environnement et de la nature puisse réellement exister. On souhaite avoir accès, non pas à la synthèse du résumé de l'étude principale, mais avoir accès aux chiffres permettant de dire si telle ou telle espèce a été prise en compte, quelle est la quantité de telle espèce sur tel territoire, etc., pour pouvoir discuter à égalité avec le maître d'ouvrage, pour pouvoir effectivement exercer la contre-expertise environnementale, contre-expertise – et là, je fais un peu un rappel à l'actualité – étant manquante sur pas mal de sujets de grande infrastructure en France.

Pour finir, j'avais un petit complément, mais la diapo a dû sauter ou alors je ne l'avais pas mise, c'était qu'effectivement, on souhaite, nous, associations de protection de la nature et de l'environnement, mettre au même niveau les facteurs économiques, sociaux et environnementaux, afin de pouvoir prendre la meilleure décision quant au choix du tracé et, plus tard, au choix du passage du fuseau qui permettra au final d'obtenir une infrastructure de transport plus efficiente, répondant aux besoins des territoires parcourus et ayant l'impact environnemental le plus faible.

Paola OROZCO-SOUËL, membre de la CPDP

Merci beaucoup pour cette intervention et pour avoir respecté votre temps de parole. Sans plus tarder, je donne la parole à Monsieur Guillemot, administrateur de Bretagne vivante, qui va nous faire une présentation également de 10 minutes s'il vous plaît. Après, la parole sera à la salle. Notez bien vos questions, parce que, après, c'est à vous.

Bernard GUILLEMOT, administrateur de Bretagne vivante

Je vais essayer d'aller très vite. Je vais essayer de ne pas répéter ce qui a été dit, juste soulever quelques points particuliers. Tout d'abord, je dois reconnaître que le train, par sa qualité, est un outil de mobilité qui répond bien aux défis soulevés par la transition énergétique, mais présente quand même des impacts importants, qui doivent être pris en compte dès l'origine. C'est pour ça qu'on est là.

Les impacts importants. J'ai listé deux grandes catégories d'impacts : les terrassements et les effets de coupure. Si on vient aux terrassements, on a parlé tout à l'heure de 7 hectares par kilomètre

Virginie FIORIO, responsable environnement – RFF

Douze !

Bernard GUILLEMOT, administrateur de Bretagne vivante

Douze. Je suis plutôt autour d'une moyenne, et c'est indiqué dans le dossier, entre 80 et 100 hectares du kilomètre, parce que, si on prend la largeur de la voie, oui, mais si on prend les talus ou les pentes, il faudra revoir ces points. A priori, c'est quand même le plus gros impact et je demanderai à la revoir, c'est-à-dire 80 à 100 m de large... J'ai peut-être fait une erreur : 80 mètres de large, oui, ça ne fait que 8 hectares, c'est exact, je suis allé un peu vite.

Un paramètre important dans ces terrassements, c'est la vitesse cible qui sera choisie. J'ai bien noté que cette vitesse n'était pas définitive. On est ici dans un projet entre 220 et 320 km/h. À 320 km/h, c'est un rayon de courbure nécessaire d'un peu plus de 5 km : ça varie selon quelques conditions, mais la moyenne qui est donnée dans le dossier est 5,15. À 220 km/h, on n'est plus qu'à 2 km. Ça veut dire que la marge de manœuvre pour effectivement intégrer le profil dans la topographie est directement fonction de ces rayons de courbure. Là, on voit très bien que les lignes actuelles que l'on connaît et qui sont aujourd'hui intégrées sont des lignes qui ont été faites en s'adaptant à la topographie. Ce qu'on s'apprête à faire là, c'est pour respecter une vitesse cible, qui sera à choisir, et on adaptera la topographie aux lignes.

Le deuxième point important est le franchissement des vallons, qui se traduit effectivement par une simple égalité remblais-déblais : je creuse dans les collines et je remplis les vallons, c'est à peu près ça. C'est un impact très important, la seule façon de le limiter est de faire un passage le plus important possible en viaducs. Ça, bien sûr, ça a un coût, mais, si on veut des vitesses importantes, il faut savoir en payer le coût.

Sur la deuxième partie, les effets de coupure, un effet de coupure dont je n'ai pas parlé est la fragmentation. Je ne l'ai pas mise ici parce que le maître d'ouvrage, je pense, évitera tous les sites sensibles, la fragmentation des zones sensibles. Par contre, les coupures qui seront impossibles à éviter seront les trames verte et bleue. Les trames verte et bleue sont les trames qu'il y a sur les continuités justement entre les sites sensibles, qui devront être évités. Il sera donc très difficile d'éviter ces corridors. On sera donc très vigilants sur les moyens qui seront mis en place pour réduire ces coupures et les compenser : je pense aux passages de la faune, pas seulement les passages à grand gibier, mais aussi les passages de la petite faune, des amphibiens en particulier. Et on demandera que le maître d'ouvrage s'engage sur des obligations de résultat pour ces passages à faune, c'est-à-dire assurer un suivi, des évaluations d'efficacité après la mise en service et des modifications éventuelles si nécessaires.

Les coupures de réseau hydrographique. Là, on est plutôt dans le milieu physique, donc si on les fait par des passages en viaduc, les coupures seront très réduites, si les viaducs sont larges, on devra veiller quand même à ne pas être un frein à la circulation des espèces aquatiques, en créant des augmentations de vitesse de courant aux passages sous les voies, et tenir compte aussi des espèces semi-aquatiques qui, elles, ne sont pas toujours dans l'eau, mais longent la rivière : je pense à la loutre. La loutre est potentiellement présente sur toute la zone d'étude, ça veut donc dire que, sur chaque passage de ruisseau, si petit soit-il, il faudra donc prévoir son passage en dessous des voies et non pas l'inciter à passer sur les voies, ce qui peut présenter des difficultés. Il y a d'autres espèces, comme le campagnol amphibie, qui posent les mêmes questions.

À partir de là, j'ai essayé de faire une comparaison des différents scénarios qui nous ont été proposés. Voilà ces différents scénarios. Je n'ai pas pris tous les sites sur l'ensemble des lignes, j'ai pris seulement quelques sites emblématiques : en zone humide, les marais de Redon, la confluence du Don et le bocage de Notre-Dames-des-Landes ; en vallées et réseaux hydrographiques, la Vilaine, le Don, la Rance, le Douron et l'Aven ; en massifs forestiers, la forêt de Paimpont, les landes de Lanvaux et la forêt du Gavre. J'ai essayé de classer, dans ce qui nous a été donné, en impacts forts, moyens, faibles ou nuls. Vous voyez les couleurs. Je vois qu'entre moyen et faible, ça ressort très peu : le moyen est en vert plus foncé et le faible est plutôt en vert kaki, vert plus pâle. Et, dans certains cas, il y a un point d'interrogation. On peut prendre ensuite scénario par scénario :

– Le scénario vert est le plus impactant. Il cumule tous les impacts des autres scénarios et, par contre, il va frôler la forêt de Paimpont, mais il n'évite pas les landes de Lanvaux. Donc, on peut dire que c'est vraiment le scénario qui a le plus d'impact au sens de la Bretagne : il plaira peut-être à certains pour l'insigne du triskèle, mais, même Breton, je ne soutiendrai pas ce triskèle. C'est aussi le plus cher, avec des gains socio-économiques quasi nuls. C'est tout ce que j'ai à dire sur le scénario vert et je n'irai pas beaucoup plus loin là-dessus.

– Pour le scénario bleu, comme impacts forts, on a le marais de Redon, la confluence du Don éventuellement – ça dépend si on est Nord ou Sud Vilaine –, le bocage de Notre-Dame-des-Landes, la vallée du Don selon les variantes – ça dépend si on prend nord ou sud et si on fait la traversée de la Vilaine à la confluence du Don ou si elle se fait plus près de Redon, ainsi que la vallée de la Rance pour la partie Rennes – Lamballe. On voit quand même que Redon cumule les impacts forts dans beaucoup de domaines.

– Le scénario mauve, lui, a des impacts forts sur le marais de Redon – ça dépend comment on va le travailler –, mais je n'ai pas pris en compte les éventuels contournements de Redon parce que j'ai jugé, tel qu'il était présenté, que leur

probabilité de réalisation était faible – elles étaient chères –, mais c'est vrai que, s'ils devaient être pris en compte, je rejoindrais très directement l'avis exprimé par Monsieur le Maire en tout début de séance sur ces deux contournements, soit nord, soit sud, de Redon. Ils seront à mon avis très impactants. On revient donc au scénario mauve. L'impact fort, par rapport aux autres scénarios, est celui de la vallée de la Vilaine. On ne peut pas dire qu'aujourd'hui on ait vraiment tous les éléments pour se prononcer sur un choix éclairé, il manque encore beaucoup d'études dans ce domaine. Et il y a un point d'interrogation sur la confluence du Don : comme je l'ai dit tout à l'heure, ça dépendra si le scénario Nord Vilaine passe. Dans la vallée de la Vilaine, la crainte est effectivement de créer une ligne nouvelle dans un espace très contraint et un milieu très fragile, mais ça mérite des études complémentaires.

Mes conclusions, puisque je vois que j'ai déjà dépassé le temps : si on élimine le scénario vert qui, outre ses impacts environnementaux, n'apporte pas d'avantage socio-économique significatif, il reste nécessaire de comparer plus avant les variantes des scénarios bleu et mauve. Il ne nous apparaît pas non plus nécessaire à ce stade de comparer plus en avant les scénarios proposés dans leur globalité, je pense. Dans les bilans socio-économiques qui nous ont été présentés, on s'aperçoit que, quel que soit le scénario, le bilan socio-économique frôle plutôt par en dessous la rentabilité et les intérêts socio-économiques ; aucun n'atteint les 4 % demandés par le Commissariat au plan, on est plutôt à 3,9 dans certains scénarios. Faut-il raisonner en bilans globaux ou alors, maintenant, segmenter les projets, les travailler sur les tronçons présentant les plus fortes rentabilités n'obérant pas les poursuites éventuelles, mais qu'on pourrait remettre à d'autres décennies, puisqu'on parle plutôt en décennies qu'en années ? C'est bien au maître d'ouvrage de planifier cette segmentation. Cette segmentation est effectivement la réaction de tout industriel : devant un projet global qui n'atteint pas la rentabilité, il va le réduire et va dire quel est le segment de ce projet qui, lui, est vraiment intéressant. Et il doit y en avoir dans ce qui nous est proposé. On peut déjà, sans anticiper sur les propositions d'un maître d'ouvrage éventuel, subodorer que ce sont les tronçons Rennes – Lamballe d'une part et Rennes – Redon d'autre part qui seront regardés en premier.

Enfin, un point que je n'ai pas souligné, mais qu'on voyait sur les trois diapos – si vous voulez bien revenir aux comparaisons, c'est-à-dire sur celle-ci –, je n'ai pas parlé du bocage de Notre-Dame-des-Landes parce qu'il est effectivement impacté dans tous les cas et il a un impact très fort : ce n'est pas étonnant puisqu'il s'agit dans tous les cas d'une ligne nouvelle. C'est quand même une interrogation forte et on peut se dire que, si vraiment Notre-Dame-des-Landes devait se faire, il serait nécessaire d'inclure dans l'étude d'impact l'impact de ce même projet : ça me paraîtrait la moindre des choses dans un débat contradictoire.

Enfin, après le choix du scénario, viendra le choix des fuseaux puis des tracés. Ces choix devront s'appuyer sur des études d'impact les plus exhaustives possibles. Par expérience, nous avons trop souvent, même sur des grands projets, des études qui n'ont pas répertorié un nombre important d'espèces remarquables, tout simplement parce que les études de terrain n'ont pas eu lieu aux périodes où ces espèces pouvaient être repérées. Une étude d'impact nécessite une analyse pour chacune des zones traversées afin d'établir la liste de toutes les espèces protégées ou remarquables potentiellement présentes. Et, à partir de cette liste, établir la programmation et la méthodologie des prospections qui seront nécessaires. C'est très difficile, effectivement, mais c'est important de le faire.

Paola OROZCO-SOUËL, membre de la CPDP

Merci beaucoup pour cet éclairage sur les impacts et enjeux sur Redon, Monsieur Guillemot. Je donne tout de suite la parole à la salle. Je vous propose de faire une série de questions et, ensuite, on passe aux avis. Il y avait déjà une personne qui souhaitait faire un avis tout à l'heure : comme ça, on donne aussi ce temps-là aux personnes qui souhaitent s'exprimer. Monsieur, ensuite Monsieur et Monsieur là-bas : vous êtes trois ici dans cette rangée. Allez-y, Monsieur, s'il vous plaît ? Pouvez-vous vous lever et vous présenter, s'il vous plaît, et poser votre question ?

Marc DERVAL, Maire de Bains-sur-Oust

Je voudrais qu'on me confirme un chiffre, parce que j'ai regardé l'impact du couloir que représentait le TGV, et en particulier dans le dernier scénario qui me paraît le plus mauvais. C'est 100 km supplémentaires de voie par rapport aux autres, ce qui représente 12 hectares au kilomètre réquisitionnés, ce qui nous fait une consommation moyenne de 25 logements à l'hectare, soit l'équivalent de 66 000 habitants, c'est-à-dire la ville de Laval ou d'Annecy. Je voudrais qu'on me le confirme. Ce n'est quand même pas neutre, sachant qu'aujourd'hui on est sur une diminution de consommation de l'espace : chaque jour on nous tambourine cet élément-là et la loi Alur va dans ce sens, pour lequel

LNOBPL – Liaisons ferroviaires Bretagne-Loire

nous demandons à toutes les communes de diminuer leur consommation d'espace. Quand je regarde le scénario vert, je rejoins la personne qui vient de parler tout à l'heure, effectivement, c'est le plus mauvais.

Arnaud GODART, chef de mission LNOBPL – RFF

Cédric Levrel, en charge des études techniques, ou Virginie, de l'environnement. On travaille les deux en même temps.

Virginie FIORIO, responsable environnement – RFF

Juste pour revenir sur l'impact foncier de ce projet, on parlait tout à l'heure de 12 hectares par kilomètre. Du coup, cette question a déjà été posée sur internet et on y a répondu. Les chiffres qu'on a avancés étaient sur la base d'expériences sur d'autres projets : il ne faut donc évidemment pas prendre ça comme définitif. On est autour de 1 300 hectares pour le scénario mauve, de 2 000 à 2 200 hectares pour le scénario bleu, 3 000 à 3 200 hectares pour le scénario vert. C'est un peu fonction des linéaires, mais ça reste sur la base d'expériences sur d'autres projets, donc 12 hectares au kilomètre.

Je voudrais juste relever ce que vous indiquiez par rapport à l'habitat. On a un peu l'impression que le projet ferait exprès d'impacter de l'habitat ou se priverait de la possibilité de construire. J'avoue que je n'ai pas très bien compris : je ne réponds pas là-dessus parce que je ne sais pas où vous voulez en venir.

Paola OROZCO-SOUËL, membre de la CPDP

Excusez-moi, prenez le micro. Je vous donne juste quelques instants pour préciser votre question, parce que, visiblement, elle n'est pas très bien comprise.

Marc DERVAL, Maire de Bains-sur-Oust

Juste un point : on vient bien de me confirmer les chiffres que j'ai calculés tout à l'heure. Je fais un ratio de logements par hectare, et donc on va arriver sur les mêmes chiffres, on arrive sur 66 000 habitants. C'est quand même important de l'indiquer, l'impact est l'équivalent de consommation de 66 000 habitants, c'est-à-dire Laval.

Paola OROZCO-SOUËL, membre de la CPDP

Est-ce que RFF souhaite préciser là-dessus ? On passe à une autre question du coup. Monsieur ici, Monsieur là-bas et, ensuite, Monsieur au milieu.

Joël DUSUZEAU, habitant de Saint-Nicolas-de-Redon

Vous avez cité, je crois, l'impact global de chaque projet. Est-ce que vous pourriez répéter la superficie globale impactée par chaque projet, la superficie d'emprise ? Ça, c'est la question.

Ensuite, un constat général : vous insistez sur deux choses essentiellement. Le projet est au plus près de l'existant ; c'est un de vos principes. Le deuxième, c'est : il faudrait savoir si la protection de l'environnement est la priorité majeure des concepteurs du projet ? Est-ce qu'en termes de hiérarchie – on ne l'a pas dit tout à l'heure, on a parlé de hiérarchie, mais d'une façon très détaillée –, l'environnement est globalement la préoccupation majeure, étant donné l'état des lieux en France et dans le monde ?

Enfin, au regard de ces deux principes, n'y a-t-il pas finalement une opposition, sinon une contradiction, entre le projet mauve, qui me paraît davantage suivre l'existant, peut-être pas sur tout sur son tracé, mais sur une grande partie, globalement en tout cas, et les deux autres options verte et bleue ? À ce moment-là, pourquoi les avoir proposés sinon selon des principes qui sont peut-être contradictoires avec la priorité que devrait avoir l'environnement selon vos propres principes ?

Paola OROZCO-SOUËL, membre de la CPDP

Je vous laisse préciser les chiffres, parce qu'on n'a peut-être pas tous compris de quoi il s'agissait.

Virginie FIORIO, responsable environnement – RFF

LNOBPL – Liaisons ferroviaires Bretagne-Loire

Les chiffres, je vous les redonne. Effectivement, en redisant bien que c'est une moyenne : pour le scénario mauve, on est sur 2 300 hectares, pour le scénario bleu 2 000 à 2 200 hectares selon qu'on est sur l'option Nord ou Sud Vilaine et, pour le scénario vert 3 000 à 3 200 hectares, selon qu'on est sur l'option Nord ou Sud Vilaine.

Pour répondre à la deuxième partie de la question, on va dire que l'environnement n'est pas la priorité majeure du maître d'ouvrage, mais il est pris en compte au même niveau que la faisabilité technique de ce qu'on propose ou du coût du projet, c'est-à-dire qu'on traite tout au même niveau. C'est pour ça que j'ai évoqué tout à l'heure la démarche d'éco-conception : cela veut dire que c'est un projet qui est conçu en tenant compte des enjeux environnementaux. Il y a une co-construction, c'est-à-dire que les techniciens et les environnementalistes travaillent ensemble. C'est une démarche itérative, c'est-à-dire que tout au long du projet on se repose la question : est-ce que les choix qu'on fait sont les meilleurs pour l'environnement, pour la faisabilité technique, pour le coût ? C'est une démarche que l'on fait tout au long du projet.

Virginie FIORIO, responsable environnement – RFF

C'est donc un ensemble. Monsieur, au fond de la salle, s'il vous plaît ? Ensuite, il y a Monsieur au milieu et, ensuite, le milieu au fond de la salle, mais du côté gauche.

Christian BRÛLÉ, habitant de Bains-sur-Oust

J'interviens en tant que citoyen. On parle sans arrêt de préservation du foncier, en l'occurrence de terres agricoles. Là, ce soir, on a parlé de terres agricoles en préservation en biodiversité, mais on ne parle pas beaucoup de terres agricoles en bilan économique. Je ne pense pas que le bilan soit positif de ce côté-là. On vient de faire disparaître 2 700 hectares sur la LGV Le Mans – Rennes, on vient de faire perdre je ne sais combien d'hectares sur la 4-voies Redon – Rennes. Est-ce qu'on pourrait faire un bilan économique et, ensuite, un bilan positif ou négatif de cette étude ?

Arnaud GODART, chef de mission LNOBPL – RFF

Virginie ?

Virginie FIORIO, responsable environnement – RFF

Concernant l'agriculture, effectivement, je ne l'ai pas spécifiquement abordé aujourd'hui, ça a été l'objet de la réunion de Lamballe, mais ce qu'on peut dire, c'est que l'agriculture n'est pas oubliée dans le diagnostic environnement. J'ai évoqué le fait qu'on parlait des aspects humains et, dans les aspects humains, il y a des activités, et notamment l'activité agricole, dont les principales caractéristiques sur l'aire d'étude ont été vues. Mais c'est vrai qu'à ce stade du débat public, on n'est pas allés cartographier les exploitations de la même manière qu'on n'a pas cartographié la faune, la flore et les habitants à ce stade sur une vaste terre d'étude de 15 000 km². Ça n'a pas été fait, mais, bien évidemment, l'activité agricole va être prise en compte dans la suite du projet. Effectivement, aujourd'hui, pour un projet de cet ordre-là, on essaye d'éviter le bâti, on essaye effectivement d'éviter les enjeux patrimoniaux. On ne peut donc pas vous cacher qu'effectivement c'est l'agriculture qui est souvent impactée par ce genre de projet. Mais c'est étudié évidemment en concertation avec la profession agricole pour générer le moins possible d'impacts, ou en tout cas les réduire ou les compenser.

Benoît FORMSTECHE, responsable technique – RFF

Pour compléter sur le sujet, notre collègue Laurent Desvignes, directeur adjoint de la LGV Bretagne – Pays de la Loire, peut peut-être préciser comment se passent les choses sur ce point-là sur le projet.

Laurent DESVIGNES, Directeur adjoint de la LGV Bretagne

Bonsoir à tous. Par rapport à cette question et concernant les aspects impacts d'une ligne nouvelle sur l'agriculture, je voudrais juste vous dire que, évidemment, même si ça n'a pas été précisé d'entrée, ils sont naturellement pris en compte dès en amont dans les projets. Sur la LGV Bretagne – Pays de la Loire, donc Le Mans – Rennes, un gros travail avait été fait, en association avec la profession agricole notamment, qui consistait à réaliser des réserves foncières. C'est vrai que, comme ça a été dit tout à l'heure, qu'une LGV consomme des emprises, c'est certain, effectivement 2 500 hectares pour les 200 km de LGV.

LNOBPL – Liaisons ferroviaires Bretagne-Loire

Sur le projet LNOBPL, on a pu anticiper, en association avec la profession agricole, la création de réserves foncières. RFF s'est donc porté acquéreur de terrains qui étaient libres, qui étaient mis en vente par les propriétaires, et on a constitué, en l'espace de 7 ans. En 2005, donc 10 ans après le débat public sur la LGVBPL, on avait commencé à faire ces réserves foncières, on en a constitué plus de 3 500 hectares, qui permettent donc de compenser, dans le cadre des aménagements fonciers par la suite, les exploitations agricoles impactées par la ligne. C'est un traitement général qui permet de répondre à 80 % des impacts d'une LGV via les opérations d'aménagements fonciers. Ensuite, il y a toute une série de cas particuliers. Je ne parle pas des maisons d'habitation qui sont également traitées, mais, pour rester dans la problématique agricole, il y a un certain nombre d'exploitations agricoles qui sont impactées. Là, également, il y a eu un gros travail de fait, très anticipé, encore une fois avec la profession agricole, les Safer, les collectivités locales, les services de l'État, pour identifier les exploitations agricoles qui étaient les plus impactées et leur apporter des solutions satisfaisantes.

Sur la LGVBPL, il y a une cinquantaine d'exploitations qui étaient très fortement ou fortement impactées. Pour toutes ces 50 exploitations, des solutions ont pu être apportées, de manière paisible, en concertation avec les propriétaires et les exploitants concernés et, pratiquement au moment où les travaux ont démarré, toutes les exploitations qui étaient impactées étaient relocalisées dans des nouveaux bâtiments ou avec de nouvelles terres qui leur permettent de continuer à fonctionner de manière nominale.

Voilà ce que je peux vous apporter sur mon expérience de la LGV.

Paola OROZCO-SOUËL, membre de la CPDP

Merci. Monsieur au milieu et, ensuite, à droite au fond. Ensuite vous, et là aussi. Monsieur là ? Désolée, c'était juste le Monsieur derrière vous. Après, la parole est au Monsieur au fond et, après, c'est à vous.

Bruno BOURGES, Membre du collectif Pays de Redon villes solidaires villes ouvertes

Oui, c'était pour revenir un peu sur l'impact agricole. J'ai fait un petit calcul : sur les 110 km de voies nouvelles entre Rennes et Nantes, ça va nous faire 1 301 hectares. On est bien d'accord ? Ça va nous faire 22 exploitations agricoles qui vont disparaître. Maintenant, j'ai entendu le mot « compensation ». Comment peut-on compenser ce qui est détruit définitivement ? Ça, c'est ma première question.

Ma deuxième question : si vous considérez que la compensation n'est pas une escroquerie ni sémantique, ni financière, ni politique, ça veut dire que vous allez nous construire deux grands immeubles de 950 hectares, un sur Rennes et un sur Nantes, qui vont compenser ces pertes agricoles.

Laurent DESVIGNES, Directeur adjoint de la LGV Bretagne

Oui, vous avez raison. De toute manière – je ne sais plus où est la personne qui intervenait –, les 2 500 hectares sont effectivement consommés pour un autre usage. Ce sont donc effectivement 2 500 hectares qui étaient peut-être au départ à vocation agricole et qui ne deviennent plus à vocation agricole. En quelque sorte, on ne peut pas les compenser, on ne peut pas recréer de nouveaux terrains qui seraient pris sur d'autres fonctions aujourd'hui. Par contre, comme je vous le disais, on crée des réserves foncières, qu'on reprend sur la profession agricole pour compenser les exploitations qui sont impactées.

Paola OROZCO-SOUËL, membre de la CPDP

Merci. La parole au Monsieur au fond, s'il vous plaît. Attendez 2 secondes, parce qu'on va aussi prendre des avis et, du coup, j'avais deux personnes ici : levez la main s'il vous plaît. Non, d'abord Monsieur au fond et, ensuite, je vous donne la parole, Monsieur, vous qui venez de prendre le micro.

Bruno MARTEL, agriculteur à Bains-sur-Oust

Les débats ont répondu partiellement à ma question, mais, comme elles n'étaient pas nommées par un agriculteur, je préférerais les redire. Ma question, c'était : est-ce que l'agriculture est un enjeu majeur dans le cadre de ces projets ? Parce que j'ai bien entendu, dans la plupart des exposés qui ont été faits de façon plus générale devant, et non pas dans les questions, que le mot « agricole » n'a été prononcé qu'une seule fois. Je ne me sentais donc pas très à l'aise en fait dans la salle.

Olivier GUÉRIN, Président de la CPDP

Je rappelle que, sur les impacts agricoles, il y a eu une réunion qui a été spécialement consacrée à ce sujet à Lamballe, où on a étudié et où il y a eu des interventions qui ont été faites sur ce sujet.

Bruno MARTEL, agriculteur à Bains-sur-Oust

Je comprends très bien le sens de votre réponse, je veux juste dire que je suis habitant du Pays de Redon. Le débat de ce soir est sur l'environnement et je considère que, dans la notion d'environnement, dans les enjeux majeurs qui ont été listés, je n'ai pas vu une seule fois le mot « agricole » et je pense que, au-delà des enjeux majeurs de biodiversité, de préservation du paysage, les petits oiseaux, les grenouilles et les chauves-souris, que je vois tous les jours dans mon métier, quand l'agriculture ne sera plus là, je pense que toutes ces choses-là auront disparu. Dans les enjeux majeurs qui concernent le dossier environnemental, et pas forcément qu'agricole, je pense que l'agriculture a sa place.

Paola OROZCO-SOUËL, membre de la CPDP

Juste un élément de réponse parce que, effectivement, il y avait en quelque sorte un avis de Monsieur.

Virginie FIORIO, responsable environnement – RFF

Je voulais dire effectivement que, dans les enjeux qui ont été hiérarchisés et qu'on vous a présentés ce soir, il n'y a pas écrit « agriculture ». Pourquoi ? Parce que c'est vrai que ce sont les enjeux cartographiables et on est au stade du débat public, c'est-à-dire qu'avec des options de passage d'une dizaine de kilomètres, avec des enjeux potentiellement impactés ou évités, c'est vrai qu'on a cartographié... Par exemple un site Natura 2000, on peut le cartographier, on sait où il est. L'agriculture est présente, on sait qu'elle est présente et qu'on va l'impacter : on ne le nie pas, mais c'est vrai qu'on ne l'a pas mis en enjeu majeur ou très fort, fort ou moyen, parce que c'était essentiellement des enjeux cartographiables à ce stade. Comme je le disais tout à l'heure, les exploitations agricoles, par exemple, on ne les a pas cartographiées à ce stade des études : on y viendra. Ce n'est pas parce qu'on sous-estime cet enjeu, mais on y travaille au fur et à mesure. Mais on ne nie pas que ça peut avoir un impact.

Paola OROZCO-SOUËL, membre de la CPDP

Très en amont du projet donc. Allez-y, Monsieur.

Yves CAILLÈRE, retraité à Redon

Est-ce que vous excluez des sections souterraines ?

Deuxième question : pouvez-vous donner un ordre de grandeur des coûts au kilomètre en surface et en sous-terrain ?

Arnaud GODART, chef de mission LNOBPL – RFF

Notre responsable technique, Cédric Levrel, va pouvoir vous apporter ces éléments sans doute.

Cédric LEVREL, responsable technique – RFF

Bonsoir. Je suis Cédric Levrel, en charge des études techniques du projet des liaisons nouvelles Ouest Bretagne – Pays de la Loire. Il faut savoir que les coûts des scénarios, qui vous ont été indiqués tout à l'heure par Benoît, sont établis sur la base d'un coût au kilomètre. On est donc, sur les différents scénarios, entre 17 et 20 millions du kilomètre moyen. Sachant qu'à ce stade vous comprendrez qu'on n'a pas pu établir un profil long étant donné qu'on n'a pas de tracé ; on a juste une sensibilité du coût à la topographie rencontrée. Je prends l'exemple du scénario vert qui traverse les landes de Lanvaux et qui se raccorde juste avant Vannes sur une vallée encaissée, on sait que c'est le genre d'endroit où des ouvrages sous-terrain vont être envisagés. En revanche, à ce stade, je ne suis pas en mesure de vous donner le détail de la sensibilité du coût d'un ouvrage sous-terrain par rapport à un ouvrage en surface sur un kilomètre donné.

Paola OROZCO-SOUËL, membre de la CPDP

LNOBPL – Liaisons ferroviaires Bretagne-Loire

Merci, je continue de ce côté-là pour les deux personnes qui souhaitent prendre la parole. Allez-y, Monsieur, et, ensuite, il y avait encore quelqu'un.

Edgar BLOT, habitant de Cesson-Sévigné

J'habite à Cesson-Sévigné et je suis donc riverain de la LGV en cours de construction. Je voulais revenir sur les emprises parce que je ne suis pas d'accord avec un certain nombre de choses et je vois que ça intéresse quand même beaucoup les gens. Concernant la LGVBPL, j'invite les gens à aller sur le site de Réseau Ferré de France. Il y a un item caractéristique du projet, une page « chiffres clés » et, là, vous verrez : emprise 2 700 hectares sans prendre en compte la section Connéré – La Milesse qui, elle, prend 240 hectares, ce qui nous amène à 2 940 hectares. Ça dépend aussi à quel moment on prend la question de l'emprise parce que, effectivement, ça, c'était sans doute à l'origine, mais, après, il y a au moins de l'enquête parcellaire et, effectivement, on avait des chiffres moins importants. Mais, dans plusieurs endroits, on a fait des enquêtes parcellaires complémentaires parce qu'il n'y en avait pas assez et, ensuite, ça dépend si on prend la situation une fois que la plateforme est réalisée. À ce moment-là, il y a plein de délaissés qui ne servent plus du tout à la construction du projet et dont le maître d'ouvrage essaie de se débarrasser. Ça peut intéresser des personnes, mais ça peut aussi être des terrains qui restent en délaissé et qui seront à la charge des communes pour l'entretien, entre autres. Cela fait donc quand même des chiffres plus importants que ceux qui ont été annoncés.

Ensuite, je ne vois pas pourquoi on ne fait pas non plus des comparaisons. Parce que, quand on parle, on dit : oui, d'accord, on a fait des réserves foncières et on induit quelque part l'idée que, finalement, l'agriculture n'y perd rien. Mais, en fait, ce n'est pas du tout ça : effectivement, les exploitations en activité récupèrent à peu près leur surface, mais, globalement, avant ces acquisitions foncières, tout ça a disparu. La ferme France, avec la LGVBPL, va perdre 3 000 hectares de surfaces agricoles en production. Si on fait un tout petit calcul, que j'avais fait à Rennes, elle est d'une moyenne d'un équivalent rendement en céréales de 50 quintaux à l'hectare, et ce n'est pas beaucoup. Si vous calculez, vous êtes à 18 000 tonnes de production perdue chaque année et ça de manière définitive.

Je rejoins donc tout à fait les questions concernant la prise en compte de l'enjeu des terres agricoles, parce que j'ai mon opinion, et je la redis, que les terres agricoles sont une ressource limitée qu'on ne peut pas utiliser comme ça... C'est vrai que ce n'est pas cher : quand on indemnise, c'est 50 centimes du mètre carré. On peut donc s'en payer des hectares, ça ne coûte pas cher, mais ça n'empêche que c'est aussi de la production agricole qui est perdue de manière définitive. Et encore, les chiffres que j'ai donnés n'incluent pas forcément aussi les surfaces qu'il faut en plus dans un certain nombre de cas, parce qu'il y a des dépôts tellement gigantesques qu'on est obligés de les mettre en dehors de l'emprise et ce sont aussi souvent des terres perdues. Et ça ne prend pas en compte non plus les surfaces nécessaires pour les compensations environnementales. Ça peut rester des terres agricoles, mais sous des contraintes très fortes. Voilà les choses que je voulais préciser.

Paola OROZCO-SOUËL, membre de la CPDP

Merci beaucoup pour cet avis, Monsieur, qui n'est pas vraiment une question. Je vous rappelle les avis pour vous permettre de vous exprimer davantage. On a 3 minutes de temps de parole quand on a envie d'exprimer un avis. Pour une question, c'est 1 minute. On ne va pas partager parce que, vu le temps, peut-être que c'est mieux si tout le monde peut intervenir. Par contre, je vous rappelle aussi que je serai assez stricte sur le temps pour que tout le monde puisse à la fois poser sa question et donner son avis. Il y avait donc ici Monsieur. On va faire les trois premiers ici et, ensuite, on va aller au fond de la salle. Je demande donc à ceux qui sont au fond de la salle de relever la main tout à l'heure, s'il vous plaît. Allez-y, Monsieur, présentez-vous s'il vous plaît ?

Marc DENIS, conseiller municipal en banlieue nantaise et conseiller communautaire à Nantes Métropole

Je ne vais pas me prononcer véritablement sur le fond du sujet aujourd'hui, puisque nous aurons l'occasion, la semaine prochaine, de le faire à Nantes, y compris en y ajoutant les expertises complémentaires qui ont été, heureusement, demandées, alors que le projet est quand même bien avancé.

Je voulais dire ma difficulté, en tant qu'élu, pour me prononcer sur un tel dossier, pour deux raisons. La première, c'est qu'on me présente trois scénarios, dont deux sont présentés comme étant socio-économiquement non intéressants pour les collectivités. Ce sont les chiffres qui le disent : on est à des taux qui sont non intéressants. Il n'en reste donc plus qu'un et on comprend, à ce titre-là, que les collectivités se prononcent les unes après les autres avant même que le

débat ait fini d'avoir lieu d'ailleurs, sur le troisième scénario, le scénario bleu : ça a été le cas de Nantes Métropole, ça a été le cas du Conseil régional des Pays de la Loire, le cas du Conseil régional de Bretagne et le cas de la ville de Rennes. À ce titre-là, j'aurais tendance à penser que le débat est clos, j'espère que ce n'est pas le cas et j'aimerais qu'on puisse travailler sur des scénarios crédibles et non pas sur deux scénarios sur trois qui ne le sont pas, et sur des scénarios qui nous permettent effectivement d'aller vers, non pas l'objectif qui nous a été dit tout à l'heure à la table, qui est de concurrencer l'avion, mais de faire en sorte qu'il y ait du report modal de la route, à la fois pour le fret et pour les passagers, vers le ferroviaire. Quand est-ce qu'on aura l'occasion sur des scénarios qui tiennent la route – c'est le cas de le dire – et qui nous permettront d'aller vers cette irrigation de nos territoires que nous appelons de nos vœux, et non pas la concurrence de l'avion, que ce soit en termes de rapidité, ou de pseudo-rapidité d'ailleurs. Je peux vous le dire pour avoir dû malheureusement prendre l'avion entre Lyon et Nantes qu'on n'y passe beaucoup moins de temps que quand on prend le train. Et également en termes de coût, puisque la concurrence en termes de coût, par rapport à la voiture, est loin encore d'être opérationnelle à partir du moment où on n'est pas tout seul dans sa voiture.

Paola OROZCO-SOUËL, membre de la CPDP

Merci pour ce commentaire. Il y avait encore une question ou un avis ici, Monsieur, et, ensuite, ce sera la troisième personne de ce côté-là de la table. Allez-y, s'il vous plaît ?

Jean-François MARY, Président du Pays de Redon et du Pays de Redon Bretagne Sud (Pays de Redon, Grand-Fougeray et La Gacilly)

Je voudrais qu'on revienne un instant 150 ans en arrière, lorsque l'infrastructure ferroviaire qui traverse notre territoire a été installée. Et je voudrais qu'on s'imagine les dégâts de l'époque – certaines communes avaient refusé à l'époque le passage du chemin de fer – et, aujourd'hui que l'on mesure l'apport pour notre territoire, de cette desserte ferroviaire que nous voulons développer et renforcer. Renforcer en 2017 au niveau de la ligne LGV. Les élus du territoire sont mobilisés et seront présents pour dialoguer avec la SNCF et avec les régions sur le sujet. Pour dire également que les élus du Pays de Redon Bretagne Sud sont favorables, sur le principe, au projet présenté par RFF, que les élus sont positionnés sur le scénario bleu, que les élus ne comprendraient pas que Redon soit shunté par rapport au projet, eu égard à l'aspect économique, au coût, et eu égard également à l'aspect environnemental et écologique, puisque nous passons dans des zones naturelles, ça a été dit. Je voudrais également dire que les élus du territoire sont favorables, soutiennent le projet, font également confiance aux décideurs en tenant compte – je sais que ce sera le cas – de l'aspect économique, de l'aspect social, de l'aspect environnemental, mais ce projet est forcément un projet capital pour le développement de notre territoire.

Paola OROZCO-SOUËL, membre de la CPDP

Merci beaucoup pour cet avis. Je voudrais donner la parole à Monsieur. Allez-y, Messieurs et, ensuite, Madame.

Alain BIGNON, Chambre d'agriculture d'Ille-et-Vilaine et Associations des expatriés d'Ille-et-Vilaine

Un des acteurs du projet Bretagne Pays de la Loire. Ce soir, le débat, c'est bien l'environnement. La compensation du territoire, on en a parlé. À quand la compensation de l'outil économique agricole par rapport à ce projet ? Est-ce que l'agriculture sera compensée ? Non, pas aujourd'hui. Aujourd'hui, on compense l'environnement avec l'agriculture : c'est l'agriculture qui participe à la compensation de l'environnement. Monsieur de la FNE a fait tantôt une allusion à l'aménagement foncier qui peut être aussi pénalisant pour l'environnement. L'aménagement foncier est une première compensation pour l'agriculture, l'aménagement foncier est un des éléments de réparation de l'impact de l'outil sur le territoire, c'est un moyen de réaménager le parcellaire agricole, qui est nécessaire, car un ouvrage comme celui-ci, lorsqu'il passe, il coupe les parcelles agricoles dans tous les sens, il coupe les fonctionnalités des exploitations, il coupe les voiries et les routes. C'est donc un des éléments importants pour l'agriculture.

Ma question est : quand compensera-t-on l'agriculture qu'on a impactée ?

Paola OROZCO-SOUËL, membre de la CPDP

Merci. Y a-t-il vraiment une réponse ?

Arnaud GODART, chef de mission LNOBPL – RFF

Si ça nécessite une réponse. Vous avez vu qu'il y aura plusieurs étapes dans ce projet. D'abord, là, nous sommes réunis pour valider l'opportunité. Ensuite, il y aura une enquête publique, et c'est au fur et à mesure de ces études que, progressivement, nous analyserons – et vous le savez – plus finement les impacts et les compenserons a fortiori.

Paola OROZCO-SOUËL, membre de la CPDP

Merci. On va passer au fond de la salle, s'il vous plaît. Madame, vous souhaitiez donner votre avis. Je vais d'abord au fond de la salle parce qu'il y avait plusieurs personnes qui souhaitaient s'exprimer, et on revient ensuite vers le milieu. Levez la main, s'il vous plaît, au fond pour que je puisse vous voir ?

Émile GRANVILLE, Redonnais

En préambule, on peut dire déjà que le transport ferroviaire est un transport collectif et économique. On le défendra, bien évidemment. Maintenant, il faut voir si le projet répond véritablement à toutes les utilités. C'est un projet qui développe surtout le déplacement des voyageurs. Ce qui est vraiment regrettable, c'est qu'il n'y a aucune étude, sur l'ensemble des 5 départements bretons, pour le fret. Or, aujourd'hui, si j'ai bien lu, on n'est qu'à 2 % de fret en ferroviaire et on s'engage à faire des frais de l'ordre de 4 milliards d'euros sans tenir compte de l'économie bretonne. Ça, c'est extrêmement grave à mon avis.

Deuxième point, l'utilité, on en a déjà parlé au cours de la soirée : gagner 5 ou 10 minutes. Entre Quimper et Nantes, on gagne au maximum 6 minutes et, sur la voie Quimper – Redon – Rennes, on gagne 10 minutes. Est-ce que ça vaut vraiment le coup de dépenser autant d'argent pour 10 minutes ?

Le vrai problème est surtout la connexion de l'agglomération nantaise et de l'agglomération rennaise. Il est vrai que la population de Rennes et de Nantes a le droit d'être connectée à moins d'une heure. Là, il faudra imaginer une ligne Rennes – Nantes qui puisse faire un jeu de fret et de voyageur. Sur le coût, la région Bretagne a financé largement la ligne à grande vitesse et en dehors de son territoire à une hauteur de presque 1 milliard d'euros, sachant que son budget annuel est un peu plus supérieur à 1 milliard d'euros. Cela veut dire que la région Bretagne a déjà emprunté pour des années à venir. La ligne à grande vitesse n'est pas encore payée et on sait qu'on a encore des difficultés aujourd'hui à Redon par ailleurs pour financer toutes nos infrastructures.

Alors, comment va-t-on trouver entre 4 et 5 milliards d'euros pour les années à venir ? Je pense qu'il faut se poser la question de l'utilité de ce projet et voir un complément économique, en particulier sur le fret.

Paola OROZCO-SOUËL, membre de la CPDP

Merci beaucoup pour cet avis. Encore une fois, au fond de la salle.

Brigitte DELAHAYE, Présidente de la Chambre de commerce et d'industrie de Redon

Je crois qu'on a vu effectivement les tenants et les aboutissants de l'impact environnemental. Je voudrais surtout parler ce soir de l'impact économique et de l'impact sur le développement de nos entreprises. Je crois qu'il est incontestable que le scénario bleu, qui semble être celui qui a la faveur de l'environnement, mais qui retient aussi toute notre attention, parce que je pense que c'est aussi le nœud et l'axe majeur pour le développement de nos entreprises et du territoire de Redon. On peut prendre l'exemple de Fougères, Fougères qui a laissé passer, à une époque, la SNCF. Je crois que nous, dans le territoire de Redon, on n'a pas le droit de laisser passer le développement de la ligne ferroviaire : c'est important à la fois pour nos entreprises. Je voudrais parler aussi de la formation et de tous les établissements scolaires qui sont sur le territoire, qui sont aussi et qui seront impactés par ce développement de la ligne SNCF. Voilà ce que je voulais dire et je crois que l'impact économique est très important.

Paola OROZCO-SOUËL, membre de la CPDP

Merci beaucoup, Madame. Il y avait encore une troisième personne au fond. S'il n'y a personne au fond, allez-y, Madame, au milieu, et ensuite le Monsieur là-bas au fond sur l'aile gauche de la scène.

Edwige LOURMIÈRE, habitante de Redon

J'ai une question. Je reviens sur la notion du temps et de la vitesse. Je voudrais savoir quelle est la consommation énergétique des machines lorsqu'elles roulent à 120 km/h, 220 km/h ou 320 km/h. Je voudrais que vous me donniez l'accroissement de la consommation énergétique, parce que, c'est bien beau d'aller vite et de vouloir gagner 10 minutes, mais c'est aussi un coût énergétique.

Benoît FORMSTECHE, responsable technique – RFF

Je crois qu'il y a des éléments dans le dossier du maître d'ouvrage et on pourra vous indiquer les références précises. De mémoire, la consommation électrique augmente fortement en fonction de la vitesse. Elle peut donc effectivement doubler suivant les paliers entre 220 et 320 km/h. Je vous dis ça de mémoire, ce ne sont peut-être pas les vrais chiffres, mais, en tout cas, c'est une augmentation significative, qui fait partie du coût du projet et qui est intégrée telle quelle dans les études des bilans socio-économiques, c'est-à-dire que, dans le bilan socio-économique, on prend en compte le coût de l'infrastructure, mais aussi le coût de l'exploitation en fonction de la vitesse, et donc le coût de production pour réaliser des trains à ces vitesses-là. Le bilan global du projet intègre donc bien ce coût et les différences de vitesse.

Paola OROZCO-SOUËL, membre de la CPDP

Je vous laisse poser votre question, Monsieur, au fond de la salle.

Alexandre AUBERT

Je m'interroge juste sur les études de départ : je me demande pourquoi est exclu un travail sur la ligne Quimper – Brest, qui est limite inexistante, ce qui permettrait d'avoir un seul réseau sur la Bretagne, et non deux comme on a actuellement.

Arnaud GODART, chef de mission LNOBPL – RFF

Nous sommes réunis aujourd'hui pour parler de LNOBPL et, effectivement, c'est sans doute une erreur : on n'a pas parlé des autres projets. Les projets sont dynamiques, on parlait des investissements de RFF et des partenaires sur le reste du réseau au-delà de LNOBPL et, effectivement, on n'a pas parlé de Brest – Quimper. Mais on peut vous confirmer aujourd'hui que le Brest – Quimper fait l'objet de réflexions dans le cadre du contrat de plan État-Régions 2015-2020 et y sera inscrit vraisemblablement. Ai-je bien répondu à votre question ?

Alexandre AUBERT

Sur toutes les études que vous avez présentées, sur les trois projets, dès le départ, la liaison Quimper – Brest est exclue.

Arnaud GODART, chef de mission LNOBPL – RFF

Oui, c'est juste une question de périmètre d'étude et sans doute un peu technique. Je me répète, excusez-moi : la liaison Brest – Quimper fait partie de nos réflexions avec nos partenaires assurément, mais pas dans le cadre de ce projet. C'est un peu la limite de présentation d'un projet comme celui-là, où il y a des limites de périmètres, mais le projet Brest – Quimper fait l'objet d'études actuellement.

Alexandre AUBERT

Du coup, ça me semble quand même assez étonnant !

Paola OROZCO-SOUËL, membre de la CPDP

Excusez-moi, c'est un autre projet, dont je vais...

Olivier GUÉRIN, Président de la CPDP

Je voudrais juste indiquer que c'est une question qui revient régulièrement dans le débat et sur laquelle le rapport de la Commission particulière insistera. C'est effectivement un peu le problème du périmètre du débat, que certains souhaiteraient élargir à d'autres lignes, d'autres liaisons, qui suscitent beaucoup d'interrogations et de demandes.

Paola OROZCO-SOUËL, membre de la CPDP

Il y a une question ici, s'il vous plaît.

Jean-Yves LEGRAND, ancien cheminot à la gare de Redon

Si on exclut le premier scénario mauve, il reste les deux autres. Est-ce que les lignes de ces deux scénarios-là vont coexister avec la ligne existante ? A priori, c'est ce que je pense, c'est ce que j'ai cru comprendre et, dans ce cas, qui paye la maintenance de ces lignes nouvelles et de la ligne actuelle ?

Arnaud GODART, chef de mission LNOBPL – RFF

Lors d'une question précédente, nous avons confirmé que ces lignes seront maintenues et exploitées. Effectivement, Réseau Ferré de France, SNCF Réseau demain, vous le savez, perçoit des péages pour maintenir et exploiter ces lignes. Qu'il s'agisse des futures lignes le cas échéant ou des lignes actuelles, par définition, elles sont en partie, et seulement en partie, financées au travers des péages que perçoit RFF. Le reste fait l'objet de subventions publiques.

Paola OROZCO-SOUËL, membre de la CPDP

Une question, ici, au milieu. Madame, s'il vous plaît. Ensuite, on va faire un petit tour vers les questions écrites.

Sandra MERY, Association des expropriés

J'avais juste trois remarques. La première, on parle de reconnaissance de l'agriculture, c'est donc tout à fait positif et quand même aussi une amélioration par rapport à d'autres projets. Le petit bémol qu'on a ce soir est que, pour l'instant, on n'est toujours pas associés dans les acteurs, alors même que certaines associations environnementales nous reconnaissent comme acteur de biodiversité.

La deuxième chose, c'est juste apporter un peu, par rapport à l'expérience qu'on a pu avoir de la LGV – on l'a dit à Lamballe et on le redit ce soir –, en Ille-et-Vilaine, l'impact était plus de 17 hectares le kilomètre que 12. Mais, après, s'il y a des mesures qui ont été mises en place pour baisser ce chiffre, on est tout à fait preneur.

La troisième chose est plus une réaction à ce qu'a dit Monsieur Desvignes. Le fait que, effectivement, on fait l'aménagement foncier leur permet de faire des réserves via la Safer. Il faut quand même garder aussi en tête que ces réserves sont d'une part pour compenser, après, des agriculteurs, mais ce sont aussi en parallèle des exploitations qui sont figées pendant tout le temps des travaux. Ça, il faut quand même le garder en tête, ce sont des exploitations qui auraient pu se positionner pour se conforter ou pour s'installer, mais qui ne le sont pas parce que les parcelles vont effectivement en réserve Safer. C'est juste pour garder tout l'ensemble de l'impact en tête.

Une dernière réaction par rapport aux délaissés. On aimerait, nous, le monde agricole, que ces délaissés soient valorisés pour des mesures compensatoires plutôt que les laisser après à la charge des contribuables, puisque ça peut finir à la charge des communes.

Paola OROZCO-SOUËL, membre de la CPDP

Merci beaucoup. Je vais un peu vers les questions écrites, et je vous donne la parole ensuite, Monsieur.

Dominique SIMON, membre de la CPDP

Oui, une question, en fait plutôt en forme d'avis. La question concerne l'aménagement du territoire et le développement économique. Elle est la suivante : « Finalement, dans l'un de ces 5 objectifs qui est de rapprocher Nantes de Rennes et de mettre ces deux métropoles à 45 minutes l'une de l'autre, qu'est-ce que Redon est censée gagner à ce scénario ? » Avec un avis, qui vient tout de suite derrière : « Nous voulons que cette ville de Redon bénéficie du plus grand nombre d'arrêts pour l'irrigation humaine de notre territoire et son équilibre. Je me refuse de payer pour l'agrandissement de ces deux métropoles, leur accroissement est en train de faire mourir Redon et son pays ». Un avis en contrepoint sur le développement économique et l'aménagement du territoire.

Paola OROZCO-SOUËL, membre de la CPDP

Je vous laisse la parole, allez-y.

Frédéric TERTRAIS, dirigeant d'entreprise

Je dirige une entreprise de 50 personnes et je suis aussi vice-président de l'ADPE, qui est une association qui regroupe 200 entreprises du pays. C'est la première fois que je participe à un débat public et je voudrais d'abord vous remercier de la qualité de cet échange et des présentations. Je suis un peu étonné des réticences qui sont listées depuis le début du débat alors que le projet n'est même pas démarré. Je voudrais simplement, en tant que chef d'entreprise, témoigner du potentiel économique ce pays. Nous sommes au centre de la région la plus dynamique du Grand Ouest avec une main-d'œuvre d'une très grande qualité, un attachement au territoire très élevé, une très belle qualité de vie, des activités très diversifiées. On a parlé de l'agriculture, mais il y a aussi un secteur tertiaire très intéressant : il y a encore beaucoup d'industries et on a beaucoup de chance sur ce territoire d'avoir encore de l'industrie. Il y a donc un potentiel très élevé et pourtant sous-utilisé, tout simplement parce que le territoire est encore très enclavé. C'est pour ça que je voudrais tout simplement dire que ce projet est fondamental : il nous faut gagner du temps, c'est effectivement étonnant de dire que 5 ou 10 minutes ne sont pas importantes. Pourtant, ça l'est, il nous faut gagner du temps pour atteindre nos clients, pour nous déplacer, pour faire venir nos fournisseurs qui, souvent, passent de Nantes à Rennes sans passer par Redon. Il faut surtout, et c'est très important, faire venir des talents à Redon. Je voulais simplement vous dire que l'enjeu est de faire du Pays de Redon le centre d'un service original aux quatre métropoles qui nous entourent.

Paola OROZCO-SOUËL, membre de la CPDP

Merci beaucoup pour cette position. Y a-t-il d'autres questions et avis ? Je vais d'abord donner la parole à Monsieur, au fond, qui n'a pas parlé, et ensuite à vous.

Yvon MAHÉ, Maire de Fégréac, Vice-Président de la communauté de communes en charge de l'environnement et Conseiller général de Loire-Atlantique

Je me félicite quand même que les départements d'Ille-et-Vilaine et de Loire-Atlantique aient adopté une position pour que les lignes du futur, puisqu'on est quand même dans un projet à plutôt long terme, voire très long terme, puissent passer par Redon, ou tout au moins dans le Pays de Redon. Je crois que c'est important puisque ça permettra justement au Pays de Redon, dans ce territoire davantage formé à la ruralité, mais aussi avec son développement industriel, son développement d'entreprise, son développement tertiaire comme il vient d'être dit, puisse s'intégrer beaucoup mieux dans cette Bretagne historique que nous souhaitons. Je crois qu'on a là un enjeu immense pour notre Pays de Redon, c'est qu'il puisse s'inscrire dans le développement et qu'il ne soit pas phagocyté, c'est vrai, par les grandes métropoles que sont Rennes et Nantes. Je suis tout à fait d'accord, évidemment, avec les propos qui ont déjà été dits.

D'autre part, au niveau des élus du Pays de Redon, nous tenons quand même, puisque nous sommes dans une situation avec 10 000 hectares de marais, nous avons un pays d'eau positivement, un pays aussi touristique, qui est une dynamique de l'économie, que notre territoire, en bénéficiant de ces infrastructures, qu'on puisse évidemment faire très attention à notre environnement global et qu'on ait cette préservation nécessaire des espaces agricoles et des espaces naturels pour pouvoir continuer justement une dynamique pluraliste dans le Pays de Redon, quel que soit le choix des activités économiques. Et, bien sûr, j'inclus spécifiquement l'agriculture, qui est aussi un havre de vie pour un grand nombre de personnes.

Paola OROZCO-SOUËL, membre de la CPDP

Merci beaucoup pour ce témoignage.

Michel CANIAUX, délégué général d'Altro

L'Association logistique transport ouest (Altro) regroupe 35 collectivités de Rhône-Alpes à l'Atlantique. Pourquoi ? Parce qu'on fait la promotion d'une transversale européenne, la via Atlantica, pour relier effectivement la façade atlantique à l'Europe centrale. Parce que, nous, nous sommes à l'ouest, nous sommes même à l'ouest de l'ouest, on est au Far West ici. L'idée, lorsqu'on voit les corridors européens, tels qu'ils ont été définis en 2012, on voit deux grandes lignes nord-sud, tout est nord-sud, qui va vers Bordeaux d'une part et sur Lyon-Marseille et la Méditerranée de l'autre, et toute la Bretagne

LNOBPL – Liaisons ferroviaires Bretagne-Loire

est vraiment écartée, elle n'existe pas. C'est pour ça que nous avons lancé cette idée de lien est-ouest. Nous allons faire un colloque à Bruxelles au mois de juin pour aussi rassembler les autres pays qui sont concernés, l'Espagne, le Portugal, l'Italie. Le projet LNOBPL est une partie de cette via Atlantica, c'est pour ça qu'il est important. Lorsqu'on dit qu'on ne va gagner que 10 minutes, mais 10 minutes qu'on gagne ailleurs, ça finit par faire des heures gagnées sur des grandes distances. Si on s'inscrit en plus dans un contexte de transition énergétique, on est complètement dans le sujet : c'est-à-dire que si on veut que le rail gagne des voyageurs et qu'il y ait un report modal, il faut qu'il soit compétitif. Malheureusement, il doit aller vite sur sa partie propre pour compenser les parcours d'approche. Voilà pourquoi notre association, encore une fois, de Lyon à Bordeaux en passant par Clermont-Ferrand, nous soutenons ce projet. Bien sûr avec toutes les précautions d'usage concernant l'environnement, il ne s'agit pas de faire n'importe quoi, mais il faut vraiment s'inscrire dans une vision européenne. C'est pour ça que la Bretagne sera intégrée dans l'Europe si elle dispose d'infrastructures adaptées.

Paola OROZCO-SOUËL, membre de la CPDP

Monsieur Bontemps souhaite intervenir, je vous donne la parole

Gilles BONTEMPS, Vice-Président de la région Pays de la Loire

Juste pour donner une petite précision, parce qu'il y a eu à plusieurs reprises ce soir des interrogations de personnes – et c'est légitime – qui se sont demandé : est-ce que le projet qui est proposé n'est pas juste pour régler Nantes – Rennes et, le reste, on s'en moquerait un peu. Je pense qu'il est important que les gens sachent que si, justement, le projet a été globalisé à la demande des collectivités, c'est tout simplement parce que nous avons souhaité, la région Bretagne, la région Pays de la Loire et l'ensemble des autres collectivités qui ont participé et travaillé à ce projet, faire en sorte qu'on travaille bien sur l'ensemble de territoire. Il faut savoir que nos collectivités ont tenu – et je crois que le maître d'ouvrage pourra le confirmer – à chaque fois, et c'est aussi pour ça que l'intitulé a été souhaité comme ça pour les régions : Ouest Bretagne – Pays de la Loire. Ce n'est pas Nantes – Rennes. Nantes – Rennes n'est qu'un bout de ce projet et je tiens à vous dire ici que c'est bien dans cette logique-là qu'est l'ensemble des collectivités. Ce qui a été dit par les collègues là-bas le confirme d'ailleurs. Si la région des Pays de la Loire, qui tient beaucoup aujourd'hui à ce raccordement avec le sud-ouest de la Bretagne, si la région des Pays de la Loire a décidé par exemple de venir participer au financement du pôle d'échanges multimodal de Redon, ce n'est pas pour abandonner demain les dessertes à Redon.

Paola OROZCO-SOUËL, membre de la CPDP

Merci pour cette précision. Nous avons dépassé le temps prévu, mais, en même temps, on a aussi rattrapé le retard dans le temps qui avait été prévu pour le public. Dernière série de questions ou avis avant de passer à la conclusion ? Madame, et vous serez la dernière personne du coup.

Marie CHIRON, habitante de Redon

Je suis justement venue habiter à Redon il y a un an parce qu'il y avait le train. Je veux juste donner un avis par rapport à ce qui a été dit par plusieurs personnes sur l'agriculture et l'environnement. Je crois qu'il ne faut surtout pas les opposer, les agriculteurs et les associations environnementales doivent être associés à tous les projets. Les agriculteurs en tant qu'exploitants peuvent avoir des compensations quand on prend leurs terres. On a inventé des compensations au niveau de l'environnement, mais c'est une invention. Quand les terres sont prises pour une autre activité, c'est une perte complète qui ne se compense pas au niveau de l'agriculture, pour les exploitants, oui, mais pas au niveau de l'agriculture, et quand un environnement est détruit, quelles que soient les choses qu'on invente pour compenser, ce n'est pas compensable. Il ne faut donc pas que l'agriculture et l'environnement s'opposent, les deux doivent travailler ensemble et il ne faut surtout pas les opposer.

Paola OROZCO-SOUËL, membre de la CPDP

Merci beaucoup pour cette invitation à la concertation et au dialogue. Sur ce, je me permets de conclure cette réunion avec un point sur le débat. Encore une fois, ce n'est pas parce qu'on a participé à cette réunion publique qui est finie aujourd'hui que le débat est fini. Il est encore possible de participer, y compris et surtout sur internet, jusqu'au 3 janvier 2015. N'hésitez pas à passer l'information à votre entourage qui, lui, est également concerné par ce projet, qui n'a peut-être pas pu se déplacer aujourd'hui pour participer à cette réunion publique. Depuis le 4 septembre, nous avons

10 631 visiteurs uniques, 52 avis et 34 commentaires sur le forum de discussion, 105 questions dont 86 réponses – nous veillons à chaque fois à ce que le maître d’ouvrage réponde de manière rigoureuse et rapidement –, 8 commentaires, 18 points de vue, 200 contributions et 8 cahiers d’acteur, 861 amis sur Facebook et 204 abonnés sur Twitter. Et on vous attend encore nombreux par la suite. Merci beaucoup.

Olivier GUÉRIN, Président de la CPDP

Et 200 personnes qui ont suivi cette réunion sur internet.

Paola OROZCO-SOUËL, membre de la CPDP

Une dernière information, les prochaines réunions publiques ont lieu le 19 novembre à Saint-Nazaire, donc demain, sur le fret ferroviaire comme on vous l’avait dit tout à l’heure, le 26 novembre à Carhaix, le 27 novembre à Nantes, sur les conclusions de l’expertise complémentaire. Merci beaucoup pour votre participation. Au revoir.

(Clôture de la réunion à 22h15)

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