

LNOBPL – Liaisons nouvelles Ouest Bretagne - Pays de la Loire**SYNTHÈSE DE LA RÉUNION PUBLIQUE THÉMATIQUE « SERVICE
FERROVIAIRE »**

Guingamp, le 25 septembre 2014, 19 h 00 à 22 h 00

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

Olivier GUERIN, *président*
Dominique SIMON, *membre*
Alain RADUREAU, *membre*

Maîtrise d'ouvrage

Stéphane LEPRINCE, *Directeur Régional Bretagne-Pays de la Loire (RFF)*
Arnaud GODART, *chef de mission LNOBPL (RFF)*
Benoît FORMSTECHE, *chef de mission adjoint LNOBPL (RFF)*
Virginie FIORIO, *responsable environnement (RFF)*

Intervenants

Gérard LAHELLEC, *vice-président en charge des transports, Conseil Régional de Bretagne*
Théo MARTEIL, *président, Association de promotion de l'axe ferroviaire Bretagne Nord*

(Début de la réunion à 19 h 00)

Olivier GUERIN, président de la CPDP, ouvre la réunion et donne la parole à Philippe LE GOFF, maire de Guingamp, pour un mot d'accueil.

Philippe LE GOFF souhaite la bienvenue aux participants de cette soirée de débat public. Philippe LE GOFF insiste tout particulièrement sur l'importance que les citoyens guingampais puissent s'exprimer publiquement sur les choix stratégiques liés au projet LNOBPL.

Présentation du débat public

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

Présentation du projet et des scénarios

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

Questions

Gérard LE JEAN (Paimpol) demande, dans l'hypothèse où l'aéroport de Notre-Dame des Landes resterait en sursis ou ne serait pas construit, si RFF a étudié les incidences sur les trajets pour se rendre dans les aéroports régionaux.

Arnaud GODART souligne que le projet LNOBPL inclut en tant que tel l'objectif de la desserte de l'aéroport du Grand Ouest. Toutefois, des expertises complémentaires ont été engagées parallèlement par la CNDP pour étudier une solution alternative n'incluant pas la desserte de cet aéroport. Ces études seront disponibles fin novembre sur le site Internet des débats. Par ailleurs, précise Arnaud GODART, les études de trafic, portant sur le nombre important de voyageurs concernés et le report modal, sont fondées sur des modèles multimodaux qui intègrent les performances routières, mais aussi le tissu des aéroports bretons.

Yvon LE MOIGNE (président du Pays de Guingamp) demande si, dans le cadre des objectifs d'aménagement territorial prévus par le projet, les lignes secondaires qui contribuent également à l'aménagement du territoire seront intégrées à ce projet global d'infrastructure ferroviaire de l'Ouest breton.

Arnaud GODART indique que les travaux ferroviaires en Bretagne et Pays de la Loire sont loin de se résumer à la LNOBPL. Il rappelle à ce titre que 400 M€/an sont investis par RFF et ses partenaires pour améliorer le réseau existant, notamment les lignes Rennes-Quimper, mais aussi, notamment les axes Guingamp-Carhaix, et Guingamp-Paimpol. Le projet LNOBPL se concentre sur le réseau existant et vise à maximiser, au nom de l'intérêt général et dans le cadre du Contrat de Projets État-Régions (CPER), les gains de temps et les capacités pour le plus grand nombre d'utilisateurs sur les zones situées à l'ouest de Nantes et de Rennes.

Michel JOINDOT (Association CFCB) demande, quel est l'hypothèse envisagée par RFF pour les arrêts intermédiaires dans la comparaison des temps de parcours présentée dans les différents scénarios. Il souhaite également savoir si, dans l'hypothèse d'un scénario basé sur la construction de nouveaux barreaux, RFF prévoit une hypothèse visant à augmenter les capacités et le remplacement général du Block Automatique à Permissivité Restreinte (BAPR) par le Block Automatique Lumineux (BAL).

Arnaud GODART précise que les temps de parcours présentés, par exemple pour les axes Paris-Brest ou Paris-Quimper, concernent un TGV sans arrêt pour desservir la pointe bretonne. Cependant, les gains de temps présentés s'appliquent à tous les TGV desservant le territoire. De plus, chaque arrêt prend environ 5 minutes. Le projet vise donc à améliorer la desserte de la pointe bretonne, mais aussi, en parallèle, à favoriser un rapprochement entre toutes les villes TGV de l'Ouest. S'agissant de la modernisation de la signalisation, le BAPR et le BAL, explique Arnaud GODART, sont des systèmes de signalisation qui régissent les règles de circulation des espacements entre les trains. Le projet de modernisation LNOBPL doit, pour atteindre les meilleures capacités, retenir les meilleures solutions techniques actuelles, en l'occurrence le BAL. De plus, le scénario mauve bénéficie aussi de petites sections sur lesquelles sont mis en place des doublements de lignes pour réaliser des gains capacitaires

Gérard CHENE (Côtes d'Armor Nature Environnement) demande si RFF dispose à l'heure actuelle d'éléments fiables à l'appui du bilan socio-économique global du projet LNOBPL, prenant en compte, notamment, l'adéquation du projet aux besoins des usagers du train et les contraintes de coût.

Alain RADUREAU rappelle que la CNDP finance une expertise en cours sur la rentabilité socio-économique du projet LNOBPL. Cette expertise sera confrontée aux résultats présentés par RFF et exposée lors d'une prochaine réunion publique à Rennes retransmise en direct.

Olivier GUERIN ajoute que l'expertise diligentée par la CNDP indépendamment de RFF porte à la fois sur une variante du projet de RFF, n'incluant pas la desserte de l'aéroport de Notre-Dame des Landes, et sur une analyse plus large relative à l'ensemble du projet.

Arnaud GODART indique que l'intérêt socio-économique du projet est évalué par RFF selon deux principaux indicateurs dans les trois familles de scénarios présentés : le taux de rentabilité interne (TRI), permettant de mesurer le rendement du projet ; la valeur actualisée nette (VAN), qui mesure la création de valeur socio-économique du projet en prenant en compte l'ensemble de ses coûts (maintenance, investissements) et de ses avantages. Ces derniers avantages résultent à la fois de gains de temps, de la baisse du prix des billets ou encore des économies réalisées grâce au report modal. Ces évaluations sont menées sur une période de vie de 50 ans. Or, les analyses déjà menées apportent des résultats contrastés selon les scénarios : le scénario mauve est déficitaire alors que le scénario bleu correspond au meilleur rapport avantages/coûts et que le scénario vert est certes plus efficace, mais ne fait bénéficier de gains de temps que certains voyageurs et certains trains et apparaît *in fine* légèrement déficitaire.

Loïc LANE (directeur de CFTA) souhaite savoir si les études prévoient une augmentation des vitesses de circulation et de la fréquence sur les deux lignes secondaires Guingamp-Carhaix et Guingamp-Paimpol, en dehors de la liaison vers Paris. Il demande si ces études tiendront compte des limitations de circulations jours dans chaque sens sur ces lignes.

Arnaud GODART concède que le projet LNOBPL n'intègre pas ces travaux de réflexion et d'aménagement.

Olivier GUERIN recommande que cette question donne lieu à une réponse écrite sur le site Internet dédié de la CNDP.

Intervention d'Arnaud GODART, mission LNOBPL

Arnaud GODART présente les apports du projet RFF autour de deux axes, l'approche du voyageur et le cadencement des horaires. Sur le premier axe, le service voyageur est défini par une série de notions : temps de parcours ; fréquence, horaire ; amplitude horaire ; accessibilité gare ; services à bord ; confort ; régularité. Pour illustrer cette approche, Arnaud GODART prend l'exemple, du trajet Guingamp-Nantes et de la chaîne modale suivie par un voyageur type. À l'heure actuelle, le cadencement des horaires à la correspondance de Rennes et sur le trajet Guingamp-Nantes est loin d'être optimal du fait des dysfonctionnements affectant certaines correspondances. L'objectif de RFF est d'améliorer les correspondances en gare de Rennes en modulant les horaires en lien avec la mise en service, en 2017, de la LGV Bretagne-Pays de la Loire. Sur le second axe, Arnaud GODART insiste sur l'importance primordiale de la structuration des horaires au niveau des gares de Rennes et Nantes, car celles-ci constitueront à l'avenir les deux nœuds (ou « hubs ») importants de la région. Le projet LNOBPL permet en effet, selon les scénarios envisagés, de réaliser le trajet Nantes-Rennes en un temps plus réduit (50 à 55 minutes) grâce à des correspondances améliorées et de nouveaux principes d'organisation, tels que la diamétralisation des circulations et un système de rotations au terminus. Sur la ligne

LNOBPL – Liaisons nouvelles Ouest Bretagne – Pays de la Loire

Guingamp-Nantes, l'augmentation significative du nombre de trains sur une journée normale permettrait de faire évoluer le trajet en correspondance de 2 h 35 pour le meilleur temps actuel à un temps variant entre 1 h 45 et 2 h 15 selon les scénarios présentés. L'offre de service permettrait également, grâce à la structuration de l'horaire, de mettre en place une correspondance systématique pour chaque train entre Rennes et Nantes. Enfin, RFF rappelle que ce projet rendrait possible, en doublant le réseau existant, l'ajout de trains rapides sur la nouvelle ligne et de trains plus lents sur la ligne actuelle.

Intervention de Gérard LAHELLEC, Vice-président en charge des transports, Conseil régional de Bretagne

Gérard LAHELLEC rappelle en préambule le fait que le projet de développement ferroviaire LNOBPL est fortement porté par le Conseil régional de la Bretagne. Il en va de la vie et de l'avenir de ses territoires. Gérard LAHELLEC souligne que, grâce à la LGV, les voyageurs pourront, dès 2017, se déplacer plus rapidement de Paris à la pointe bretonne, mais aussi à l'intérieur de celle-ci. Tous les TGV desservant la pointe de Bretagne bénéficieront, en moyenne, d'un gain de temps de 45 minutes. Tandis que le nombre de TGV sera plus développé, la Région Bretagne veillera à ce que les gares TGV existantes (Plouaret, Lannion, Morlaix...) continuent d'être desservies dans les meilleures conditions. De plus, ces projets ne se limitent pas à obtenir des améliorations de quelques minutes, les gains de temps obtenus devant être totalisés entre toutes les grandes villes de la région. En second lieu, la nouvelle infrastructure permettra de mettre en circulation un nombre de TER bien plus important au moment même où il est constaté par tous que davantage de trains régionaux devront circuler à l'échéance de 2020 pour répondre aux besoins des Bretons. Gérard LAHELLEC met également en valeur les différents investissements actuels sur les lignes Carhaix-Guingamp, Quimper-Brest, Plouaret-Lannion, en plus des projets d'ores et déjà réalisés dans le cadre des CPER. Surtout, en l'absence de projets d'amélioration sur les liaisons Rennes-Brest ou Quimper-Rennes après 2017, le risque pour la région est de voir s'aggraver le déséquilibre territorial. Sur le plan financier, et en réponse aux revendications avancées par certains pour réduire les ambitions des services publics, il faut affirmer, insiste Gérard LAHELLEC, sur le fait établi que la Région Bretagne finance les services et leur développement, mais a aussi, dans le même temps, augmenté la fréquentation des trains et réduit de 49 % la part contributive du budget par voyage. Gérard LAHELLEC souligne, pour conclure, qu'il existe en Bretagne une forte corrélation entre les gains de temps, la vitesse des trains et le service. La Région Bretagne, enfin, demeure attachée à l'égalité territoriale et portera une attention semblable à l'avenir de chacun de ses territoires.

Intervention de Théo MARTEIL, président de l'Association de promotion de l'axe ferroviaire Bretagne Nord

Théo MARTEIL souligne que l'Association Ferroviaire Bretagne Nord (AFBN) est favorable au TGV et au BGV à condition que ces projets donnent lieu à un examen plus précis à l'échelle locale. La cartographie de l'espace breton fait apparaître une zone vide dans sa zone nord-est, conséquence des politiques d'aménagement passées et présentes. Or, l'axe Bretagne nord représente un axe transversal est-ouest qui relie de nombreuses petites villes et villes moyennes et peut se développer indépendamment de Rennes. L'AFBN s'inquiète par ailleurs de ce que la modernisation de l'axe Rennes-Nantes n'induisse ou n'aggrave un déséquilibre entre les barreaux nord et sud. L'équité territoriale et l'égalité dans l'accès au progrès exigent, pour Théo MARTEIL, de moderniser sans délai la partie est de l'axe Bretagne nord. Cette modernisation peut se traduire par plusieurs mesures, notamment la mise en place de lignes directes allant de Saint-Malo-Dole à Saint-Brieuc et au-delà. De plus, la région située entre Dinan et Saint-Brieuc a pu bénéficier de dessertes plus adaptées et a vu la fréquentation de ses lignes s'élever significativement depuis 2008. De la même façon, Théo MARTEIL considère que, si la modernisation de l'axe vers Paris est souhaitable, le TER intra-Bretagne ne doit pas pour autant être négligé. Pour ce faire, il convient de prendre en compte non seulement la vitesse des trains, mais aussi la complémentarité TER-TGV. En l'absence d'équité territoriale, conclut Théo MARTEIL, le risque majeur réside dans la création de mégapoles séparées par des déserts. L'équilibre territorial demande, au contraire, que soient pris en compte les besoins de l'ensemble des Bretons, quelle que soit leur localisation.

Avis

Gérard CHENE (Côtes d'Armor Nature environnement) estime que les gains de vitesse présentés doivent être relativisés. Par exemple, 10 minutes ne représentent, sur le trajet Rennes-Paris, que 5 % du temps total. Un axe relatif à l'offre de service dans les trains pourrait, selon celui-ci, venir compenser ce gain somme toute relatif, sous la forme par exemple de bornes de rechargement de micro-ordinateurs. En second lieu, la LGV se caractérise par un tracé qui suppose la création de nouvelles lignes, avec en corollaire des impacts écologiques et fonciers potentiels qui pourraient être importants. Gérard CHENE se demande par conséquent si RFF n'aurait pas pu envisager, selon un autre scénario, de réutiliser les faisceaux actuels et réaliser des doubléments de voies ou d'autres aménagements permettant d'accroître les capacités sans induire ces impacts.

Alain RADUREAU rappelle qu'une réunion publique sera spécifiquement consacrée aux impacts environnementaux du projet LNOBPL.

Cédric LEVREL, chargé des études techniques RFF, précise que RFF n'a pas étudié le scénario exposé par Gérard CHENE dans la mesure où il ne répond pas aux objectifs du projet LNOBPL. Pour une vitesse de train de 220 km/h, explique Cédric LEVREL, les rayons de tracé s'étendent sur environ 2 km, contre 1 km pour une vitesse de 160 km/h. C'est pourquoi, dans le scénario mauve, le projet de ligne s'écarte des tracés actuels afin d'atteindre cette vitesse. La logique retenue par le maître d'ouvrage consiste à considérer que, en cas de doublément des voies au niveau des emprises actuelles, celui-ci reste astreint à ces mêmes caractéristiques géométriques. Ces aménagements peuvent être complexes et impliquent d'élargir les emprises de voies. Ils peuvent donc entraîner des impacts environnementaux relativement significatifs. Cédric LEVREL ajoute que la majorité des lignes actuelles sont tracées le long de certains cours d'eau, notamment la Vilaine pour la ligne Rennes-Nantes. Or, le doublément des voies le long de cette rivière représente des enjeux environnementaux conséquents, notamment du fait de la présence de zones écologiques très sensibles.

Michel JOINDOT (association CFCB) souligne que des correspondances de mauvaise qualité pourraient faire perdre les gains de temps obtenus sur la double voie à grande vitesse. Cet enjeu est important pour une gare comme celle de Lannion dans la mesure où les voyageurs préfèrent bien souvent utiliser leur voiture pour rejoindre directement le train jusqu'à la gare de correspondance. Les temps de correspondance doivent donc être réduits au maximum et être complétés, dans la mesure du possible, par une réception sur le même quai des trains en correspondance.

Alain RADUREAU souligne que cet enjeu oblige le maître d'ouvrage à cadencer les trains, non seulement sur le réseau principal, mais aussi sur les réseaux dits secondaires.

Arnaud GODART rappelle que la LGV Le Mans-Rennes sera mise en place en 2017. De plus, le cadencement (ou structuration horaires) vise précisément à améliorer ces correspondances aux différentes échelles du territoire.

Serge MICHEL, directeur de projet national RFF, précise que le cadencement des horaires et l'amélioration des correspondances sont menés par RFF sur le tiers du territoire national. En effet, le projet Atlantique 2017 que coordonne Serge MICHEL représente la somme de deux projets, la LGV Bretagne-Pays de la Loire et la ligne Sud Europe Atlantique Tours-Bordeaux. L'ensemble de l'Ouest et du Grand Ouest est ainsi irrigué par une ligne en provenance de la Gare Montparnasse à Paris qui se sépare à 150 km de la capitale vers Le Mans et Tours. Ces deux lignes correspondent à près de 600 km d'infrastructures nouvelles et seront au cœur d'un réseau existant qui continuera d'assurer la desserte de toutes les villes situées sur cet axe. Pour les voyageurs ayant à effectuer les temps de parcours les plus longs, au-delà de Rennes, y compris Guingamp, la structuration horaires de 2017 prévoit que les sillons mis en place seront sans arrêt intermédiaire sur l'axe Paris-Rennes. Ainsi, pour la structuration de ces deux LGV et des lignes situées dans leur prolongement ou en antenne, les 3 *hubs* de correspondances principaux (Rennes, Nantes, Bordeaux) visent à multiplier les possibilités d'échanges entre les trains qui empruntent les LGV et ceux situés sur les lignes adjacentes. Sur la ligne Carhaix-Guingamp, notamment, la question du positionnement des cinq sillons dans la future grille est posée pour que le plus grand nombre de voyageurs bénéficie de la meilleure correspondance à Guingamp. L'articulation des TER et des TGV d'une part, des TER les uns avec les autres d'autre part, doit être également étudiée à chaque *hub* de telle façon que les temps de parcours et leur lisibilité soient optimisés pour chaque voyageur qui change de train ou de mode de transport.

Gérard CHENE souhaite que soient menées lors de la phase préliminaire plusieurs études : des diagnostics environnement et des inventaires naturalistes ; un bilan provisionnel des consommations d'espaces ; une évaluation de la fragmentation des milieux ; l'intégration du coût global de la valeur patrimoniale de la biodiversité.

Virginie FIORIO, responsable environnement RFF, souligne que RFF a d'ores et déjà réalisé un diagnostic environnement entre 2012 et 2014 sur l'ensemble de l'aire d'étude concernée afin de prendre en compte le fonctionnement des réseaux écologiques des territoires affectés par le projet. Trois thématiques principales ont été développées : le milieu physique (eau, relief, géologie), la faune et la flore. En second lieu, le fractionnement des milieux est également pris en compte en s'appuyant sur les études des schémas régionaux de cohérence écologique, notamment pour les corridors de Bretagne. Enfin, RFF a initié une démarche dite « ERC » (« Éviter-Réduire-Compenser ») reposant sur trois principes : éviter les enjeux principaux dans les scénarios élaborés ; réduire ou compenser les impacts lorsque leur réduction s'avère impossible.

Alain RADUREAU ajoute qu'une réunion publique est prévue sur l'enjeu des emprises foncières et de l'agriculture.

Michel JOINDOT exprime l'espoir que des progrès soient réalisés en matière d'intermodalité, notamment pour atteindre une synchronisation plus adaptée entre les horaires de cars et de trains.

Alain RADUREAU précise que deux réunions publiques seront là encore dédiées aux enjeux de l'intermodalité.

Olivier GUERIN ajoute qu'il existe plusieurs Autorités Organisatrices des Transports (AOT). La région a compétence sur les TER tandis que le département dispose de cette compétence pour les cars.

Gérard LAHELLEC explique qu'il existe finalement peu d'exemples de concurrence entre les cars et les trains, hormis le cas particulier évoqué par Michel JOINDOT entre Dinar, Dinan et Rennes. De plus, une instance de concertation, appelée le GART (Groupement des Autorités Responsables de Transport) Breizh permet désormais aux 17 AOT de Bretagne de siéger à égalité. Cette instance mène un travail novateur, comme l'illustre la carte KorriGo, une carte de déplacement qui se déploie sur la totalité du territoire breton.

Arnaud GODART illustre cette explication de Gérard LAHELLEC par l'exemple de la réouverture récente de la ligne Nantes-Châteaubriant en Région Pays de la Loire. Cette opération s'est traduite par un redéploiement des cars et un développement des dessertes opérés sous l'autorité du Conseil général et de la métropole.

Théo MARTEIL précise que l'AFBN a rencontré le président de la commission transport du Conseil général d'Ille-et-Vilaine et confirme que, dans certains cas, la concurrence entre horaires de cars et de trains est bien réelle et en partie déloyale, compte tenu des tarifications respectives pratiquées par leurs organisateurs. Théo MARTEIL juge souhaitable que cette concurrence « sauvage » soit remplacée par une plus grande complémentarité dans l'offre de service et les grilles d'horaires.

(Clôture de la réunion à 22 h 00)