

LNOBPL – Liaisons ferroviaires Bretagne-Loire**VERBATIM DE LA RÉUNION PUBLIQUE, THEME « SERVICE
FERROVIAIRE »**

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

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

Olivier GUÉRIN, *président*
Alain RADUREAU, *membre*
Dominique SIMON, *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)*
Cédric LEVREL, *chargé de projets, en charge des études techniques LNOBPL (RFF)*
Serge MICHEL, *directeur du projet Atlantique 2017 (RFF)*
Virginie FIORIO, *responsable environnement LNOBPL (RFF)*

Intervenants :

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

Introduction de la réunion publique :

Philippe LE GOFF, *maire de Guingamp*

Olivier GUÉRIN, président de la CPDP

Bonsoir. Nous allons commencer cette réunion du débat public sur ce projet de liaison nouvelle Ouest Bretagne-Pays de la Loire. Elle sera animée par Alain RADUREAU, qui est membre de la Commission particulière du débat public, que je préside. D'autres membres de la Commission particulière sont ici, à la tribune, et aussi dans la salle. Réseau Ferré de France présentera le projet. Il y aura une discussion et puis vous savez, nous développerons un thème particulier, le service ferroviaire. Mais tout cela vous sera indiqué plus précisément par Alain RADUREAU.

Je voulais remercier M. LE GOFF de son accueil ici, et M. Le Maire, je vous laisse la parole.

Philippe LE GOFF, maire de Guingamp

M. Le Président, merci. Mesdames, Messieurs, membres de la Commission particulière, Messieurs les élus, Mesdames les élues, j'ai vu deux élus régionaux du territoire, Gérard, que je vois souvent, et Josiane qui est également présente, M. Le Président du Pays, Monsieur, Madame, je suis simplement ravi de vous accueillir ici, dans ce théâtre du Champ au Roy, pour parler de ce train de 2030, pour échanger sur ce que seront ses choix stratégiques. On le sait, cela résonne aujourd'hui avec l'actualité. Sur Guingamp, on a travaillé énormément, ces dernières années, sur le plan d'échange multimodal. Et le train, s'il arrivait il y a 150 ans à Guingamp, on sait que pour nous, c'est un véritable vecteur économique de développement. Donc, je crois qu'il est important que le débat public s'organise, il est important que les citoyens puissent s'exprimer sur des choix stratégiques, savoir si le gain de temps en vaut le coup, si le gain de temps, demain, permettra de faire en sorte que tous les territoires puissent en bénéficier, ou s'il profitera uniquement aux métropoles. Je crois qu'il y a plein de questions qui sont ici posées et que vous allez nous alimenter, avec un certain nombre d'éléments. Parce que je crois que pour débattre, il faut savoir de quoi on parle.

Donc, je vais simplement faire comme fera peut-être le train en 2030, c'est-à-dire que je vais essayer d'aller plus vite que le temps qui m'était accordé, et puis je vous souhaite la bienvenue à tous, et un bon débat.

(Applaudissements)

Alain RADUREAU, membre de la CPDP

Merci, M. Le Maire, et bonsoir à toutes et à tous. Il est de tradition de commencer les réunions du débat public par un petit rappel sur le débat public. Je vais donc me livrer à cet exercice.

Le débat public, c'est en France une institution relativement récente, puisque cela existe, sous la forme que nous connaissons aujourd'hui seulement depuis une douzaine d'années. Il est régi par deux textes principaux, qui sont la convention d'Aarhus et le Code de l'environnement. Mais ce qu'il me paraît important de souligner, c'est l'objectif du débat public. Cet objectif, c'est de permettre à la population de s'informer et de s'exprimer, avant toute prise de décision, sur les grands projets, qu'ils soient publics ou privés, qui la concernent. Aujourd'hui, nous sommes bien dans cette situation, avec un projet qui se développera à l'horizon 2030. Et l'acteur principal du débat public, c'est vous.

Mais comme nous débattons d'un projet, il faut bien que quelqu'un explique ce projet. C'est le rôle du porteur du projet, du maître d'ouvrage, en l'occurrence de Réseau Ferré de France, qui est évidemment en face de vous pour vous

informer sur son projet, pour écouter vos avis et pour recueillir vos propositions. Sur la base de ces éléments, RFF pourra, à l'issue du débat, décider de la poursuite, de la modification ou de l'abandon de son projet.

Et puis entre le maître d'ouvrage et le public, il y a la Commission particulière du débat public, qui est chargée d'organiser et d'animer le débat. Cette commission est nommée par la Commission nationale du débat public. Elle est présidée par Olivier GUÉRIN et est composée de 7 membres qui, comme vous pouvez le constater, sont issus d'horizons très différents. Mais tous ces membres, très différents, ont en commun un point, c'est leur absence totale de lien avec le maître d'ouvrage, ou avec une quelconque partie prenante du projet. Par ailleurs, les membres de la commission se sont engagés à ne jamais se prononcer sur le fond du projet. Vous pouvez donc compter à la fois sur la neutralité et l'indépendance de la Commission particulière.

Les 3 acteurs principaux sont en place. Voyons maintenant un peu comment cela va se dérouler. Évidemment, dans le débat public, votre parole est libre. Vous pouvez évoquer dans le débat tous les sujets qui vous paraissent importants. Mais la Commission nationale recommande que l'on aborde le projet sous 3 angles principaux. Le premier de ces angles est l'opportunité. La question, c'est tout simplement « faut-il réaliser ou ne pas réaliser ce projet ? » C'est assez simple, cela ne pose pas trop de problèmes. Et comme on est sur un projet qui est à une échéance assez lointaine, on a toute liberté pour le faire dans de bonnes conditions.

Le deuxième aspect sur lequel nous sommes incités à nous interroger, ce sont les objectifs du projet. Un projet comme celui que va nous proposer RFF ce soir est un projet complexe, avec une multiplicité d'objectifs. Ces objectifs sont-ils justes ? Faut-il en rajouter ? Faut-il en retrancher ? Faut-il les hiérarchiser autrement ? Vous pouvez vous prononcer sur tous ces aspects.

Et puis la Commission nationale nous incite aussi à nous prononcer sur les caractéristiques principales des projets. Alors, on est sur un projet qui n'est techniquement pas encore très évolué. Mais nous verrons qu'il y a des scénarios, des choix de vitesses, de références, etc., donc déjà des éléments techniques, des caractéristiques du projet sur lesquels on peut envisager de discuter. Là, c'est pour le contenu du débat.

La Commission particulière est par ailleurs chargée de veiller à ce que tout au long du débat, 3 principes soient respectés. Le premier de ces principes, c'est la transparence. L'idée est toute simple. C'est de vous fournir une information aussi complète et aussi sérieuse que possible sur le projet. Ce n'est pas forcément très simple, parce qu'on est devant des projets très complexes. Mais l'effort est fait en ce sens. Le deuxième principe, c'est l'équivalence. Chacun d'entre vous, quel que soit son statut, que vous soyez simple citoyen, représentant associatif, représentant professionnel, élu, chacun doit pouvoir s'exprimer dans les mêmes conditions. Dans le débat public, il n'y a pas de préséance. Enfin, le dernier principe, c'est l'argumentation. Un débat public, ce n'est pas une enquête d'opinion, pas un processus de décision. C'est plutôt une confrontation d'arguments et de propositions autour d'un projet. Et cette dimension argumentaire est très importante parce que ces arguments que vous allez développer, en faveur ou en défaveur du projet, vont suivre le projet, si RFF décide de le poursuivre, tout au long de sa vie, jusqu'à l'enquête publique, après.

Pour ce qui concerne notre débat, il va durer 4 mois. Il a commencé début septembre et il se terminera le 3 janvier. Et il sera structuré autour de seize réunions publiques et d'un atelier. Au cours de ces réunions, on aura des réunions générales et des réunions thématiques. Ce soir, nous sommes réunis pour une réunion thématique sur le sujet du service ferroviaire.

Il faut souligner que 3 sujets font, à la demande de certaines associations ou groupements, l'objet d'expertises complémentaires, expertises qui sont financées par la Commission nationale. Ces expertises sont en cours. Elles concernent le fret, la rentabilité socio-économique du projet et l'ensemble des variantes envisageables pour une liaison entre Nantes et Rennes, avec ou sans desserte de l'aéroport du Grand Ouest. Les résultats de ces expertises seront exposés fin novembre et début décembre, lors de réunions publiques. Vous avez le calendrier dans ce merveilleux document.

Mais le débat ne doit pas être réduit aux seules réunions publiques. Il y a aussi un débat sur internet. Et sur le site internet du débat, vous trouverez toute une série d'éléments intéressants. Le premier de ces éléments, ce sont les documents que propose RFF, les documents que vous aviez à l'entrée de la salle, mais aussi un ensemble important d'études préalables que le maître d'ouvrage révèle au public à l'occasion de ce débat. Vous trouverez aussi le verbatim

des réunions passées. Ce point est très important parce que votre parole, nous l'enregistrons, nous la retranscrivons et la rediffusons à un public plus large au travers de ces verbatim. C'est quelque chose de très important dans le débat. Vous trouverez aussi un système de questions-réponses, qui vous permet de poser des questions au maître d'ouvrage. Et nous nous engageons, et le maître d'ouvrage s'engage aussi, à ce qu'il soit répondu à toutes vos questions dans un délai raisonnable. Et nous veillons à ce que le principe de transparence, que j'évoquais tout à l'heure, soit appliqué, y compris dans ce domaine. Vous trouverez aussi, toujours sur ce site, un espace pour déposer vos avis et contributions. Alors, pourquoi on fait la distinction entre avis et contribution ? Parce qu'un avis, cela peut être 3 lignes. Et une contribution, si vous êtes un spécialiste d'un sujet qui concerne le projet... vous pouvez faire une contribution technique de 5, 10 pages, à votre guise. Et enfin, vous trouverez un forum pour échanger avec d'autres internautes. Je signale enfin que des informations concernant le débat sont diffusées sur les réseaux sociaux et que des liens sont organisés entre ces réseaux et le site du débat. Et puis bien évidemment, quand il s'agira pour la Commission particulière de rédiger le compte-rendu du débat, nous prendrons en compte tout autant les éléments apportés par le biais d'internet que ceux apportés par le biais des réunions publiques.

J'étais déjà dans l'après-débat, avec cette remarque sur le compte-rendu du débat. Après le débat, dans un délai de 2 mois, nous, Commission particulière, publierons le compte-rendu du débat. Je précise bien que le compte-rendu du débat n'est en aucun cas un avis sur le projet. C'est simplement une synthèse des arguments débattus et des propositions avancées. À l'issue de ces 2 mois, le maître d'ouvrage disposera de 3 mois pour rendre publique sa décision de poursuite, de transformation ou d'abandon de son projet.

À l'entrée de la salle, on vous a distribué des petits questionnaires, qui concernent l'évaluation du débat public. C'est une procédure mise en place par la Commission nationale pour essayer d'améliorer le débat public. Je vous demande d'essayer d'y répondre. Ce sera utile à tous.

Ce soir, nous sommes donc réunis pour une réunion thématique consacrée au service ferroviaire. Le projet que nous propose RFF est un projet d'infrastructure. Or, ce qui nous intéresse tous, ce n'est pas tellement les lignes, les rails. C'est les trains que cette infrastructure va permettre de faire circuler. Et vous avez sans doute des idées plus ou moins précises sur les services qui seraient utiles à votre ville, à votre région ou à vous-mêmes, dans cette perspective, certes lointaine, mais tout de même réelle, de 2030. L'objectif de cette soirée, c'est donc tout simplement de confronter vos souhaits en matière de service ferroviaire avec les possibilités qu'offrira le projet de RFF. Alors évidemment, on ne va pas savoir ce soir si l'express pour Brest partira à 17 h 53 ou 18 h 15. Mais on peut avancer un peu sur des problèmes comme les fréquences de trains, comme les vitesses de ces trains, comme le rapport entre les trains rapides et les TER de desserte locale, etc. Pour cela, on va organiser la réunion en 2 séquences. Dans la première séquence, on aura une présentation générale du projet, que va nous faire RFF. Ensuite, je vous donnerai la parole pour poser des questions et éventuellement émettre des avis. Je vous demande de garder les questions et les avis concernant le service ferroviaire pour la deuxième partie de la soirée. La deuxième séquence sera consacrée strictement au service ferroviaire. Nous aurons 3 petits exposés : un de RFF, un de la région, puisque la région est autorité organisatrice des transports, donc a forcément son mot à dire là-dedans, et puis enfin la position d'une association d'usagers, pour qu'on ait des éclairages un peu différents sur ce projet. À la suite de ces 3 exposés, je vous redonnerai la parole, de façon un peu plus longue, pour des questions puis des avis.

Je vais maintenant tout de suite céder la parole à M. LEPRINCE, pour la présentation du projet par RFF.

Stéphane LEPRINCE, RFF

Merci de me passer la parole. Bonsoir à toutes et à tous. M. Le Maire, c'est vrai que Guingamp occupe une place très particulière au sein du réseau breton, à mi-chemin entre Rennes et Brest, entre Lannion et Saint-Brieuc. C'est aussi un carrefour ferroviaire pour le nord et le centre de la Bretagne. En 2017, une grande étape sera franchie, avec la mise en service de la LGV Le Mans-Rennes. Et cette ligne permettra de faire gagner une quarantaine de minutes pour l'ensemble du territoire breton. Le projet de liaison nouvelle Ouest Bretagne-Pays de la Loire, que nous allons vous présenter ce soir, vient en complément de cette ligne à grande vitesse, et du réseau breton, qui restera évidemment à cette échéance l'ossature de notre réseau.

Ce projet va permettre de réduire un certain nombre de temps de parcours entre Paris, mais aussi Rennes, et entre les villes de la Bretagne, et Nantes. Mais comme vont le présenter Arnaud GODART et Benoît FORMSTECHE, ce projet

LNOBPL – Liaisons ferroviaires Bretagne-Loire

n'est pas un projet de lignes entre deux villes, comme on a pu le faire depuis 30 ans, mais un projet de nouvelles liaisons pour l'ensemble du territoire. Il n'a pas seulement vocation à gagner quelques minutes pour aller, en TGV, d'un point a à un point b, mais de relier toutes les villes de ce territoire, tous les pays et toutes les villes de la région.

Il faut bien avoir en tête que d'ici 2040, on va avoir une croissance importante de la population. Arnaud et Benoît préciseront, mais c'est à peu près 7 millions de personnes qui seront en plus, en France, en 2040. Et sur l'axe Bretagne et Atlantique, il y aura à peu près 2 millions de personnes en plus. Alors, pour faire circuler plus de personnes dans les trains, on pense qu'on aura besoin de sections nouvelles sur le territoire, soit pour aller plus vite, soit pour mettre plus de trains.

D'ici là, on a un programme important de travaux qui est en cours sur la région, pour le moderniser. Pour aller au bout du réseau existant, d'importants travaux ont été réalisés, entre Rennes-Brest et Rennes-Quimper, pour améliorer la vitesse, pour aller plus vite, pour l'arrivée de la LGV. On est en train de faire d'importants travaux entre Rennes et Redon pour avoir un réseau quasi neuf à l'horizon 2017. D'importants travaux sont réalisés sur les lignes secondaires, en ce moment même, entre Plouaret et Lannion ou entre Guingamp et Carhaix. Voilà, on a des efforts importants qui sont faits, avec l'État et la région, pour aller au bout du système actuel. Le CPER, qui va bientôt être signé pour la période 2015/2020, va nous permettre de poursuivre les efforts ensemble, pour encore améliorer.

Mais voilà, on se doit, notre réseau étant centenaire, de le faire évoluer. Parce que la géométrie de l'époque, les tracés des lignes ne nous permettent plus d'aller beaucoup plus loin. Et à l'horizon 2030, c'est l'objet même du débat, on doit redessiner le réseau en Bretagne. Et une nouvelle fois, ce n'est pas seulement faire une ligne nouvelle entre deux villes. C'est mieux desservir l'ensemble des villes du territoire. Avec l'ensemble des partenaires, nous avons identifié un certain nombre d'objectifs pour faire face à votre développement. Face à ces objectifs, on va vous proposer ce soir un certain nombre de solutions, solutions très variées qui vont de l'amélioration encore de l'existant à de la création, vraiment, de sections nouvelles. Mais pour nous, 2030, c'est un peu demain. On se doit, comme on l'avait fait pour la liaison entre Le Mans et Rennes, dans les années 1990, de débattre avec vous sur les enjeux de ce projet. Ce soir, on va vous présenter ce qu'on vous propose. On espère que vous allez enrichir nos propositions, pour répondre à vos attentes, tant à travers les objectifs que les solutions techniques.

Maintenant, je vais passer la parole à Arnaud et Benoît, pour vous présenter le projet dans son détail. Merci.

Arnaud GODART, RFF

Bonsoir à tous. Je suis Arnaud GODART, le chef de mission du projet LNOBPL (liaison nouvelle Ouest Bretagne-Pays-de-la-Loire). À ce titre, je pilote l'équipe en charge des études à RFF, avec les partenaires. Je suis accompagné de Benoît FORMSTECHE, mon adjoint, qui répondra tout particulièrement à vos questions techniques. Dans la salle également, des collègues RFF, SNCF, experts qui pourront vous apporter également des réponses précises à vos questions. Je tenais à insister sur l'importance de ce débat public pour RFF, pour améliorer encore notre projet, pour en assurer aussi l'opportunité. C'est la fonction du débat public.

Nous allons vous présenter les caractéristiques des scénarios proposés. Mais avant cela, il est important de présenter le contexte et les objectifs. Le projet LNOBPL, ses caractéristiques, d'abord géographiques, les axes concernés : entre Rennes-Brest, Rennes-Quimper, Nantes-Rennes et Nantes-Quimper. Quatre messages clés. Le premier est qu'il s'agit de liaisons nouvelles, connectées au réseau existant. Stéphane LEPRINCE l'a précisé, nous nous appuyons d'abord sur le réseau existant. Ceci pour tirer profit des améliorations réalisées depuis de nombreuses années maintenant sur le réseau classique. Il s'agit notamment des travaux réalisés entre Rennes-Brest, Rennes-Quimper en phase 1, mais aussi, M. Le Maire le soulignait, les pôles d'échanges multimodaux, en étude ou en réalisation, en travaux ici bien sûr. Nous avons aussi, dans un contexte d'intermodalité, l'objectif d'utiliser au mieux les connexions avec les réseaux d'infrastructure d'autres modes existants.

Ce projet se situe à l'ouest de Nantes et de Rennes. Il continue l'effort engagé dès à présent entre Le Mans et Rennes, la LGV Bretagne-Pays-de-la-Loire, qui sera mise en service en 2017. Ce projet concerne les déplacements du territoire, vers Paris, vers l'Europe, mais aussi à l'intérieur du territoire. Nous sommes aujourd'hui à Guingamp. Nous le verrons, les liaisons par exemple de Guingamp vers Nantes, de Guingamp vers Rennes, seront facilitées. Et il s'agit aussi, quatrième échelle de déplacement, d'améliorer les déplacements de proximité, ceci autour de Nantes et de Rennes.

La quatrième caractéristique : c'est un projet en 2030. 2030, à l'échelle ferroviaire, c'est demain. Les études sont engagées ardemment pour atteindre cette échéance. C'est, pour nous, demain. Mais cela nous permet quand même dès à présent d'engager de manière sereine la réflexion avec vous pour améliorer ce projet et en assurer l'opportunité.

Mais pourquoi ce projet ? Quelles sont les raisons pour lesquelles les partenaires ont esquissé ce projet ? Le projet a vocation à répondre aux enjeux du territoire. Quels sont-ils ? Déjà, trois enjeux. Le premier est une caractéristique démographique. Le territoire Bretagne et Pays de la Loire est un territoire dynamique sur le plan démographique, deux fois plus dynamique que le reste du territoire métropolitain. Nous avons un enjeu de maintien de l'attractivité économique, du fait d'un caractère relativement excentré du territoire à l'échelle européenne. Nous avons également un enjeu de cohésion territoriale, sur de vastes territoires, entre le Nord, le Sud, l'Est et l'Ouest, de façon à pouvoir assurer une coopération entre les villes et un développement équilibré. Ces constats, largement partagés, ont des implications directes sur la mobilité et notamment sur le ferroviaire. Il y aura mécaniquement plus de déplacements à l'horizon 2030, 2040, sur le territoire, aux différentes échelles que nous avons vues précédemment. Et ceci demande aussi d'améliorer les transports sous deux angles, deux caractéristiques qui décrivent en bonne partie les performances d'un réseau, performances du transport : le temps de parcours, mais aussi la capacité, le nombre de trains possibles, qui déterminera la fréquence de trains, le nombre de trains par heure, donc par jour. C'est ce qu'adresse notre projet. Or, nous savons aujourd'hui que le réseau actuel, en 2030, ne sera pas capable de répondre au défi que nous venons de souligner.

Pour cela, les partenaires du projet ont fixé des objectifs, de service, au projet. Ces partenaires, rappelons-les : il s'agit de l'État, des deux régions Bretagne et Pays de la Loire, des quatre départements bretons, du département de la Loire-Atlantique et des trois métropoles, Brest, Rennes, Nantes, et bien sûr de RFF. Depuis 2010, ces partenaires ont été réunis au travers de comités de pilotages, de comités techniques et ont élaboré les objectifs que je vais vous rappeler à présent. Il s'agit bien sûr d'améliorer l'accessibilité de la pointe bretonne, mettre Brest et Quimper à 3 h de Paris. Mais aussi, il s'agit de renforcer le réseau intervilles et l'irrigation du territoire, notamment en termes de capacité et de temps de parcours. Il s'agit de rapprocher les capitales régionales Nantes et Rennes par une desserte rapide et cadencée, concrètement de pouvoir mettre plus de trains et réduire les temps de parcours entre ces deux villes. Il s'agit, quatrième objectif, de desservir le futur aéroport du Grand Ouest pour l'ensemble des utilisateurs des régions. Il s'agit enfin de dégager des possibilités d'évolution à long terme, notamment en termes de capacité, de nombre de trains possibles, pour pouvoir faire circuler les trains de fret et de voyageurs, au vu des enjeux de développement.

Ces objectifs ont guidé RFF dans sa recherche de solutions. À partir du réseau existant, RFF a essayé d'étudier les possibilités pour répondre à ces objectifs, et j'insiste, sur la base du réseau existant. Objectif, 2030, mais Stéphane LEPRINCE l'a dit, nous travaillons ardemment, avec les partenaires, dès à présent, pour améliorer le réseau, le moderniser, ceci dès à présent, au travers par exemple de l'opération Bretagne-Pays de la Loire de LGV, mis en service en 2017, qui permettra de gagner 37 min pour l'ensemble de la Bretagne, mais aussi au travers de chantiers de travaux sur le réseau classique existant. Nous avons évoqué Rennes-Brest, Rennes-Quimper en ce moment, Plouaret-Lannion, Carhaix-Guingamp. Ces travaux de modernisation seront complétés par le grand plan de modernisation du réseau, qui constitue la priorité pour RFF, pour fiabiliser le réseau encore, améliorer la régularité des trains, ceci au profit des trains du quotidien. C'est la priorité de RFF pour les prochaines années. Ils trouveront une déclinaison, dans les contrats de projet État région, avec les partenaires.

Ces efforts, néanmoins, ne suffisent pas pour répondre aux enjeux de 2030. Illustrons ces limites du réseau en 2030, sur deux paramètres, les deux paramètres clés dont nous parlions auparavant, qui sont les temps de parcours et le nombre de trains, la capacité du réseau. Sur les temps de parcours, en 2017, une fois la LGV Bretagne-Pays de la Loire mise en service, nous serons, entre Paris-Brest Paris-Quimper, à 3 h 10. Nous ne pourrons pas faire mieux sans LNOBPL. Entre Nantes et Rennes, nous serons à 1 h 14 au mieux. Nous ne pourrons pas faire mieux sans LNOBPL. En termes de capacité, le nombre de trains possibles par heure, par sens, en heure de pointe... nous avons des goulots d'étranglement. Nous avons, entre Rennes-Lamballe et Rennes-Redon, du fait de mixité entre des trains rapides, des trains lents, des saturations du réseau qui handicapent l'ensemble des axes, Rennes-Brest, Rennes-Quimper. Nous ne pourrons pas mettre de train supérieur à 5 trains par heure et par sens, 7 entre respectivement entre Rennes-Lamballe et Rennes-Redon, plus qu'en 2017. Idem entre Nantes et Rennes : un train par heure aujourd'hui. Il ne sera pas possible de mettre plus de trains, d'augmenter la fréquence au-delà de 2017 sans LNOBPL. Voilà le constat.

Je passe maintenant la parole à Benoît FORMSTECHE, qui va vous exposer à présent nos propositions d'amélioration.

Benoît FORMSTECHE, RFF

Merci, bonsoir. On va vous présenter maintenant les trois familles de scénarios qui sont soumises au débat public. Donc, quelques principes à rappeler avant de présenter les caractéristiques techniques. Le premier grand principe est que l'ensemble de ces familles de scénarios réponde aux cinq objectifs que vient de vous présenter Arnaud à l'instant, aussi bien en termes de temps de parcours et de capacité. Donc, l'ensemble des cinq objectifs définis par les partenaires a été atteint pour les scénarios. S'appuyer au maximum sur le réseau existant, c'est-à-dire tous les travaux qu'on a pu engager de modernisation sur les axes Rennes-Brest, Rennes-Quimper notamment, de relèvement de vitesse, de modernisation de la ligne. Cela veut dire aussi s'appuyer sur le réseau de gares, donc de proposer des solutions qui ménagent la desserte des principales gares notamment, toutes les gares TGV qui sont les caractéristiques notamment du territoire breton et ligérien. Troisième grand principe, rechercher au maximum des solutions techniques optimisant les coûts. Alors, sous deux angles, forcément : rechercher des solutions communes entre axes. On voit qu'on essaie d'intervenir sur les axes Rennes-Brest, Rennes-Quimper, Rennes-Nantes. Donc, concrètement, c'est rechercher des barreaux communs, par exemple. Également rechercher des sections d'aménagement profitant au plus grand nombre, là où il y a le plus de voyageurs, pour que les gains de temps, justement, ne bénéficient pas qu'à certains voyageurs, mais puissent irriguer tout le territoire, tous les voyageurs sur le réseau principal. Et enfin, dernier grand principe, prendre en compte, dès la conception, les enjeux environnementaux, dans la recherche même de solutions techniques. C'est-à-dire essayer d'éviter au maximum ces grands enjeux, pour après, si on continue, les réduire dans des études ultérieures et éventuellement compenser lorsqu'on sera en phase chantier, si on n'a pas réussi à réduire totalement les impacts.

Un dernier point qu'il nous semblait intéressant de rappeler, qui est une donnée assez forte : c'est que ce projet s'adresse à 18 millions de voyageurs potentiels en 2030, dont 2 millions seraient apportés directement par le projet. C'est-à-dire que le projet améliorera le quotidien de 16 millions de voyageurs et permettra d'accueillir, de faire basculer 2 millions de voyageurs supplémentaires sur le ferroviaire.

Tout de suite, je rentre dans le détail des scénarios. Donc, trois grandes familles. Première grande famille, le scénario dit mauve, d'amélioration au plus proche de l'existant. Le petit schéma qui indique le principe constructif. Il s'agit d'aller au-delà des modernisations réalisées dans le cadre des CPER précédents, de modernisation. Donc, on continue à relever les vitesses, toujours pour atteindre une vitesse de 220 km/h. Mais là, on est sur des aménagements beaucoup plus lourds. C'est-à-dire qu'on sort des emprises ferroviaires. On ripe des courbes, on fait des petits aménagements de quelques kilomètres en dehors des emprises ferroviaires. Donc, c'est des travaux assez conséquents. Tout de suite, la carte vous présente les zones d'intervention. Elles sont principalement localisées entre Rennes et Lamballe pour le Nord, mais également entre Plouaret et Morlaix un peu plus loin, où on a une zone favorable pour un gain de temps assez significatif sur quelques kilomètres. Au sud, essentiellement entre Rennes et Redon, et entre Redon et Nantes, avec une desserte au passage de l'aéroport, mais aussi un aménagement assez important entre Quimperlé et Quimper. Donc au total, ces aménagements représentent 250 km de lignes traitées, pour un coût total de 4,2 milliards d'euros.

Deuxième grande famille d'aménagement, le scénario dit bleu, qui lui repose sur un principe de construction de lignes nouvelles. Donc, là on recherche un barreau plus long, plusieurs dizaines de kilomètres, en gardant la desserte des gares TGV. Sur le territoire, le scénario bleu repose sur un principe de construction qui est le suivant : d'abord, une section de lignes nouvelles entre Rennes et Lamballe, au nord. Ensuite, la recherche d'un barreau commun suivant le réseau classique existant, entre Rennes-Nantes et Rennes-Quimper. Et là, comme on vous l'indiquait, dès la conception, on a intégré les contraintes environnementales et il nous semble important de distinguer deux variantes, qu'on appelait des options : option Nord Vilaine, parce qu'on se raccorde à Redon au niveau de la rive nord de la Vilaine, qui consiste donc en 165 km d'aménagement, pour un coût total de 3,1 milliards d'euros.

Deuxième option, toujours dans la même famille, on a le même barreau entre Rennes et Lamballe. On construit un tronçon commun entre Rennes et Redon, mais qui passe sur l'autre rive de la Vilaine, et qui se raccorde au sud de Redon, d'où le nom d'option Sud Vilaine, avec toujours après, le débranché vers Nantes. Donc, un peu plus long, 185 km, et 3,65 milliards d'euros. Donc, au total, vous voyez qu'on a deux options, avec des coûts significativement différents. Les deux raisons étant vraiment l'enjeu de la vallée de la Vilaine, qui impose de choisir, à notre sens, de discriminer les deux options de passage. Car l'option nord franchit deux fois la Vilaine, l'option sud ne la franchit pas, mais franchit ses affluents.

Dernière famille d'aménagements, toujours le même principe d'aménagement de sections de lignes nouvelles, la famille verte. Je passe rapidement pour vous présenter l'insertion dans le territoire. Là, la recherche a été d'un barreau commun entre Rennes-Brest et Rennes-Quimper. Donc, on a un tronç commun qui part à l'ouest de Rennes et qui se divise en deux branches, une branche se connectant vers Saint-Brieuc un peu avant, et une autre se connectant juste avant Vannes. Mais comme le scénario vert doit répondre à l'ensemble des objectifs, on y retrouve également des options nord et sud Vilaine pour apporter les objectifs entre Rennes et Nantes et de desserte d'aéroport, et aussi de liaison entre Nantes et la Bretagne sud. Donc au total, on retrouve les deux variantes, soit la variante option nord Vilaine pour un coût total de 5 milliards d'euros, pour 250 km de lignes nouvelles, ou l'option sud, 270 km, 5,55 milliards d'euros.

Maintenant, je vais vous présenter les apports du projet sur les deux leviers qu'avait identifiés Arnaud GODART, donc les gains de capacité, et les gains de temps ensuite. En termes de gain de capacité, les trois scénarios ont à peu près les mêmes effets. Là, c'est un petit schéma qui présente l'offre sur la gare de Rennes. Si on se concentre juste, par exemple, sur la branche ici, qui va vers Lamballe et La Brohinière, actuellement on a 5 trains par heure et par sens, donc qui sont des TGV, des TER et des TER périurbains, qui desservent le territoire. Le projet permet d'ajouter une fréquence supplémentaire. C'est ce qui figure en rouge. C'est un train de plus par heure et par sens. Concrètement, c'est lever une impossibilité de choix par exemple entre un TGV caboteur, qui dessert toutes les gares, et un TGV qu'on voudrait par exemple rapide, pour aller desservir la pointe bretonne. Donc, on pourrait, grâce au projet, faire circuler les deux dans la même heure. Et après, avec des aménagements complémentaires en gare de Rennes, qui sont des aménagements d'un quai supplémentaire et de traiter la sortie de la gare, qui sont abordables... de 150 millions d'euros environ, mais qui ne sont pas dans le projet... on pourrait encore aller au-delà, rajouter des trains qui pourraient bénéficier au périurbain ou au fret. Donc au total, on passerait de 5 circulations par sens à 8, avec le projet, plus des compléments. Concrètement, c'est plus de 60 % de trains en plus. Donc, cela représente, sur une journée, 10 à 20 trains potentiellement, voire peut-être plus. On retrouve le même principe sur la gare de Nantes. Je ne rentre pas dans le détail, on pourra y revenir si vous le souhaitez.

Deuxième effet à présenter, c'est les possibilités en termes de gain de temps, les apports du projet en gain de temps, pour les 3 familles de scénarios. Pour la desserte de Rennes-Brest, Rennes-Quimper, la pointe bretonne, on voit que le scénario mauve et le scénario bleu sont de performance similaire. On gagne 10 à 11 min. Le scénario vert, comme vous vous rappelez, se connecte à Saint-Brieuc et à Vannes, et est nettement plus performant. Puisqu'il permet de gagner 15 min sur Rennes-Brest, à partir de Saint-Brieuc, Guingamp, Morlaix, Brest. Toutes ces villes-là bénéficieraient d'un gain de 15 min, sur les relations Paris Bretagne, Brest. Sur le sud, 23 min de gain de temps pour Vannes et la branche sud, au-delà. Sur les liaisons Nantes-Quimper, les 3 scénarios sont homogènes et font gagner 6 à 7 min. Et enfin, sur la liaison Nantes-Rennes, assez contrastée, le scénario mauve ne permettant de gagner que 7 min, du fait du linéaire assez important de la ligne existante, qui ne permet pas de gagner tant de temps que cela, malgré les aménagements. Et après, les scénarios bleu et vert sont sensiblement aussi performants, avec un gain de temps de 25 min, dans l'hypothèse d'un service opéré à 250 km/h, 20 min si on opère à 220, voire quasiment 30 min si on imagine un service à 320 km/h.

Un autre élément important, qui ne figure pas dans les scénarios, c'est les ajouts possibles, qui répondent juste à des gains de temps complémentaires. C'est ce qui figure en orange. Chaque ajout pris individuellement rapporte 5 min de gain de temps supplémentaire et coûte 500 millions d'euros. Donc, on voit qu'on peut imaginer ici un prolongement qui contourne Lamballe. Donc, on contournerait la gare de Lamballe, mais on continuerait à la desservir par le scénario de base. Donc, c'est des gains de temps supplémentaires qu'on peut ajouter aux différents scénarios. Ils figurent sur les pastilles.

Enfin, pour terminer l'exposé, un tableau un peu détaillé pour vous présenter, pour la ville de Guingamp, les améliorations sur ces deux leviers en termes de gain de temps et de capacité. On ne va peut-être pas présenter tous les chiffres en détail, mais on peut peut-être pointer quelques chiffres significatifs. Si on prend l'exemple de Rennes, la liaison Guingamp-Rennes a une performance de l'ordre de 1 h 01, sans le projet, pour le meilleur train qui pourrait circuler sans arrêt. Et avec le scénario mauve, on descendrait à 54 min, voire 50 min pour le scénario bleu et 46 min pour le vert. Donc, des gains de temps assez significatifs. Dans le cas du scénario vert, par exemple, être à 45 min sur un train sans arrêt, TGV, entre Guingamp et... en s'arrêtant à Saint-Brieuc au passage. Donc, après, une autre relation qu'il peut être intéressant de noter : c'est les liaisons par exemple vers l'aéroport du Grand Ouest. Vous pouvez voir que, bien

qu'étant située relativement loin de ce futur aéroport, la desserte ferroviaire permise par le projet permettrait d'être à 2 h, dans le cas du scénario mauve, et de l'ordre de 1 h 30 à 1 h 45, pour les scénarios vert et bleu, soit des temps de parcours assez performants. On retrouve d'autres chiffres intéressants, par exemple pour Nantes. Mais on pourra rentrer dans le détail plus tard.

Sur les apports en termes de capacité, j'en ai déjà parlé tout à l'heure. C'est un sillon supplémentaire directement permis par le projet, c'est-à-dire un train supplémentaire. Je repasse la parole à Arnaud pour la conclusion.

Arnaud GODART, RFF

Très rapidement, vous disposez bien sûr de l'ensemble des documents. Au-delà de cet exposé rapide, vous avez le dossier du maître d'ouvrage, des études sur le site de la CPDP.

RFF attend de ce débat, comme cela a été dit, de partager les objectifs avec vous, en termes de capacité et de gain de temps, de pouvoir recueillir vos avis sur son opportunité, dans quelle mesure les scénarios proposés répondent bien aux objectifs, et d'enrichir les scénarios proposés. Benoît l'a dit, les vitesses de circulation, entre 220 ou 320 km/h, sont ouvertes. Des ajouts sont possibles pour gagner encore plus de temps. Des compléments sont possibles pour gagner encore plus de capacité. Et bien sûr, c'est au travers de nos échanges que nous pourrions aussi évaluer les problématiques d'insertion sur le territoire, tout ceci à un niveau d'étude bien amont, comme cela a été rappelé.

Nous nous tenons à votre disposition. Merci.

Alain RADUREAU, membre de la CPDP

Merci. Je vais maintenant donner la parole à la salle. Le slogan de la Commission nationale du débat public, c'est vous donner la parole et la faire entendre. Alors, vous la donner, c'est facile. La faire entendre, c'est un peu plus compliqué. Pour qu'on y arrive, je vais vous demander de respecter un certain nombre de règles très simples, mais qui sont indispensables pour assurer en particulier la cohérence du verbatim que j'évoquais tout à l'heure. Alors ces règles, c'est d'abord, quand vous voulez prendre la parole, de vous manifester, de lever le doigt. Vous ne prenez la parole que quand je vous l'ai donnée, quand vous avez un micro. Parce que si vous n'avez pas de micro, on ne vous enregistre pas. Donc ce que vous dites est perdu. On vous demande de vous présenter, pour que dans le verbatim, on identifie des acteurs et des intervenants différents. Et même si vous intervenez une deuxième fois, on vous demande de vous représenter à nouveau. Parce que la personne qui fait la transcription ne reconnaîtra pas forcément votre voix. Et puis si vous le pouvez, restez debout pour parler. C'est plus agréable. Cela permet à tout le monde de vous voir bien, sachant que nous, sur la scène, on vous voit très mal parce qu'on a les projecteurs dans les yeux.

Deux points encore. Ceux qui voudraient poser des questions, qui ne souhaiteraient pas se manifester, peuvent écrire leurs questions, les donner à une hôtesse, nous les transmettre. On les transcrira. Et puis on va commencer par une session de questions. Je vous demande de faire tenir vos questions dans 1 min. Cela suffit largement pour poser une question. Et on demandera à RFF de faire un effort particulier pour répondre de façon compacte, mais néanmoins dense.

À vous.

Gérard LE JEAN

Bonjour, Gérard LE JEAN, un citoyen tout à fait ordinaire, qui n'a pas de casquette ici. J'habite Paimpol. Alors, les liaisons avec Paris nous intéressent beaucoup, les liaisons intérieures aussi. Mais la question, qui est peut-être sacrilège, que je voudrais poser : dans l'hypothèse où le grand aéroport de Nantes resterait en sursis très longtemps ou ne serait pas retenu, est-ce qu'on a étudié les incidences sur les trajets pour aller dans les aéroports régionaux qui existent et qui pourraient éventuellement être renforcés, Brest, Rennes bien sûr, mais aussi peut-être Lorient ? Nous sommes au nord. Lorsque nous voulons partir un peu loin, c'est vrai que c'est toujours intéressant d'aller rapidement vers un aéroport. Et le choix des aéroports devrait malgré tout déterminer des options éventuellement supplémentaires pour le cas où le grand aéroport ne serait pas retenu. Enfin, je ne sais pas si ma question est pertinente ou si elle est sacrilège. Merci.

Alain RADUREAU, membre de la CPDP

Il n'y a de toute façon pas de question sacrilège. Je ne suis pas sûr qu'on puisse y répondre en totalité, mais je vais laisser à RFF le soin de le faire.

LNOBPL – Liaisons ferroviaires Bretagne-Loire

Arnaud GODART, RFF

Pour répondre clairement à votre question, notre projet présente forcément la desserte de l'aéroport puisqu'il est dans les objectifs mêmes de notre projet de desservir l'aéroport du Grand Ouest. Donc, il est existant. Après, Alain RADUREAU l'avait rappelé au début : il y a des expertises complémentaires qui ont été engagées par la Commission nationale du débat pour étudier le projet avec la non-desserte de l'aéroport. Donc, ces études seront disponibles fin novembre. Après, pour votre question plus générale sur l'impact du projet sur les aéroports, sans rentrer trop dans le détail, les études de trafic, avec les millions de voyageurs concernés, le report modal, sont basées sur des modèles qu'on appelle multimodaux, donc intègrent les performances routières et le tissu d'aéroport. Et donc, tous les aéroports bretons qui existent, je serais tenté de dire qu'on a les éléments. C'est pris en compte dans nos études, mais pour le moment, pas l'hypothèse de la non-réalisation de l'aéroport du Grand Ouest.

Yvon LE MOIGNE, président du Pays de Guingamp

Yvon LE MOIGNE, je suis le président du Pays de Guingamp. Il est vrai que le flux ferroviaire est là au service d'une économie, au service des hommes et au service d'un aménagement du territoire. Une carte, que vous nous avez présentée, m'interpelle, sans m'inquiéter, mais m'interpelle. J'observe que les grands investissements et les grandes infrastructures que vous proposez sont prioritairement fixés, ciblés et fléchés sur le triangle métropolitain de la Bretagne, Rennes-Nantes-le Pays vannetais. On y ajoute quelques périphéries à Redon, etc. C'est-à-dire que dans les 15 ans à venir, horizon 2030, le projet que vous mettez en œuvre va densifier un espace qui est sans doute le Triangle d'or de la Bretagne. Mais je reste convaincu que les flux, notamment le flux ferroviaire, sont là aussi au service d'un aménagement du territoire. Et nous sommes ce soir à Guingamp. Et j'ai constaté que la cartographie future ferroviaire de la Bretagne ne semblait pas véritablement prioriser le Grand Ouest. Brest sera aussi un espace métropolitain demain, et aura sans doute besoin, par sa périphérie et sa situation, d'être aidée. Mais aussi ce que moi j'appelle de Lannion à Lamballe, le centre Armor, avec — ce sera sans doute dans les questions — les axes secondaires, verticaux. On a Lannion-Plouaret, mais Guingamp-Paimpol, Guingamp-Carhaix et toutes les dessertes sur Dinan. Alors ma question est toute simple : dans l'objectif d'un aménagement d'un territoire tel qu'on l'entend demain, est-ce que ces lignes secondaires, qui elles aussi servent à un aménagement du territoire, seront quelque part intégrées à un projet global d'infrastructure ferroviaire de l'Ouest breton ? Merci.

Alain RADUREAU, membre de la CPDP

Merci pour cette question, qui est multiple.

Arnaud GODART, RFF

Effectivement, les travaux sur le réseau ferroviaire en Bretagne et en Pays de la Loire ne se résument pas à ce projet que nous vous présentons aujourd'hui, LNOBPL. Il faut rappeler que c'est 400 millions d'euros par an que RFF, avec ses partenaires, investit pour améliorer le monde ferroviaire et le réseau ferroviaire, et notamment les lignes Rennes-Brest, Rennes-Quimper. Mais nous le disons tout à l'heure, Guingamp-Carhaix, Guingamp-Paimpol qui fait l'objet d'une étude. Par exemple, pour ne citer que les axes que vous avez vous-même cités : le projet LNOBPL se concentre sur le réseau existant et nous avons effectivement travaillé de façon à maximiser le gain pour le maximum d'utilisateurs sur ces zones qui sont à l'ouest de Nantes et de Rennes, pour en faire bénéficier le plus grand nombre, en termes d'intérêt général. Ceci, sur LNOBPL, ne préjuge en rien des actions que nous engageons à présent dans le cadre notamment du contrat de projet État région, avec nos partenaires.

Michel JOINDOT, association CFCB

Oui, Michel JOINDOT, de l'association du chemin de fer du centre Bretagne. On a pas mal travaillé sur la desserte TER de Lannion. Donc, j'avais deux questions, courtes, sur les projets, mais qui sont un peu liées. En ce qui concerne les temps de parcours, quand vous comparez les temps de parcours par exemple vers la pointe bretonne, dans les différentes hypothèses, qu'est-ce que vous prenez comme hypothèse d'arrêts intermédiaires ? Parce que c'est évidemment une hypothèse fondamentale pour pouvoir comparer les chiffres et par ailleurs, en ce qui concerne les valeurs absolues, et donc, avec une incidence sur le service, qu'on traitera en deuxième partie.

Et le deuxième point que je voulais aborder, qui est plus technique, c'est, dans les hypothèses de modernisation, vous construisez éventuellement, sur les scénarios, des barreaux nouveaux. On modernise le réseau existant. Est-ce qu'il y a, derrière, une hypothèse pour augmenter la capacité et le remplacement général du bloc automatique à permissivité restreinte par le bloc automatique lumineux ?

Alain RADUREAU, membre de la CPDP

Question très technique à laquelle je vous demande de répondre en des termes compréhensibles par les non-spécialistes.

Benoît FORMSTECHE, RFF

D'accord. Première partie de votre question, c'était sur les temps de parcours. Donc si on présente les temps de parcours, les meilleurs temps de parcours par exemple pour Paris-Brest, Paris-Quimper, 3 h 10 puis 3 h, avec le projet. Sur le TGV, clairement, ces temps de parcours de 3 h 10 et de 3 h concernent un TGV sans arrêt, desservant la pointe bretonne. Après, les gains de temps, tels qu'ils vous sont présentés par le projet, 10 min ou 15 min, ou 23 min pour le Sud, s'appliquent à tous les TGV desservant le territoire. Et donc chaque arrêt, en moyenne, coûte à peu près 5 min. Donc, on peut dire que le projet répond à des objectifs de temps de parcours de desserte de la pointe bretonne, mais améliore aussi... globalement, rapproche toutes les villes TGV de l'Ouest, au-delà de Rennes suivant les scénarios.

Sur la deuxième partie, les hypothèses de modernisation de la signalisation : le BAPR et le BAL, pour expliciter un peu, ce sont des systèmes de signalisation. C'est concrètement ce qui permet de régir les règles de circulation des espacements entre les trains. Donc, le BAL étant le système le plus moderne sur ligne classique, évidemment qu'on est sur des modernisations... pour avoir des gains de capacité, on se met dans les meilleures solutions techniques actuelles. Sans cela, on n'aurait pas les gains, y compris pour le scénario mauve. Pour précision, le scénario mauve a bénéficié aussi de petites sections où on a des doubléments de lignes. Sinon, on n'aurait pas le gain capacitaire.

Gérard CHENE, Côtes-d'Armor Nature Environnement

Gérard CHENE, Côtes-d'Armor Nature Environnement. Je fais partie d'une association qui est affiliée à FNE. Donc, on a déjà déposé une contribution sur le site de la CPDP, qui reprend un ensemble de questions. Je ne les reprendrais pas toutes ici, mais il y en a une, particulière, que j'aimerais poser, qui n'a pas dû être évoquée encore en débat public, qui concerne le bilan socio-économique. Le bilan socio-économique représente finalement l'évaluation globale d'un projet, son intérêt pour la société, l'adéquation aux besoins des utilisateurs, en face du coût. Il y a un peu plus d'un an, en janvier 2013, on présentait en petit a le bilan de l'analyse de l'enquête ferroviaire qui avait été faite. Et on constatait que ces résultats étaient extrêmement difficiles à intégrer, très difficiles à mettre en ligne pour le bilan socio-économique. Donc ma question est la suivante : est-ce qu'aujourd'hui on a des éléments qui sont plus fiables ? Est-ce qu'on appuie notre bilan global du projet sur des éléments qui sont plus fiables que ce qui avait été formulé à l'époque ? C'est la première chose.

Et en conséquence, quelle fiabilité a ce bilan global des projets, qui est fondamental ? Puisque c'est l'adéquation, je le répète, des besoins des utilisateurs, des usagers du train, face au coût. Voilà ma question. Ce qui est finalement presque dans la deuxième phase aussi, de cette réunion.

Alain RADUREAU, membre de la CPDP

Avant de céder la parole à RFF sur ce point, je rappelle ce que j'ai dit tout à l'heure, à savoir que la Commission nationale du débat public finance une expertise qui est en cours, justement sur la rentabilité socio-économique de ce projet. Je ne peux évidemment pas en dire plus, parce que les experts sont au travail. Mais cette expertise viendra compléter et sera confrontée aux résultats de RFF. Et ces résultats seront exposés lors de la réunion publique qui aura lieu à Rennes le 2 décembre.

Je laisse maintenant RFF répondre.

Gérard CHENE, Côtes-d'Armor Nature Environnement

Juste un petit complément par rapport à votre remarque. Est-ce que l'expertise ne porte pas plutôt sur la décomposition de l'analyse socio-économique sur les différents tronçons ?

Olivier GUÉRIN, président de la CPDP

Il y a, comme cela a été rappelé, en réalité plusieurs expertises. Il y a une expertise sur une variante par rapport au projet de RFF. C'est Rennes-Nantes, sans desserte de Notre-Dame-des-Landes. Et dans cette expertise, il y a non seulement le tracé, mais également une analyse socio-économique. Parce que cela modifie les données présentées par RFF, qui tenaient compte de la desserte de l'aéroport du Grand Ouest. Et puis il y a une autre expertise socio-économique, plus large, qui est d'ailleurs réalisée par d'autres experts, sur le projet lui-même, l'ensemble du projet. Je pense que c'est ce que vous vouliez savoir par rapport au projet qui est présenté. Il y a une analyse qui a été faite par RFF, et vous en avez les conclusions dans le dossier du maître d'ouvrage. Elles sont explicitées dans les études, je crois, qui doivent être mises à disposition. Et il y aura une expertise complémentaire, ou une contre-expertise, comme vous voulez, qui est diligentée, là, à la demande de la CNDP, donc indépendante de RFF. Et c'est cette expertise qui sera présentée en fin de débat. Elle sera présentée sur le site internet et elle sera discutée à Rennes, le 2 décembre.

Alain RADUREAU, membre de la CPDP

Et d'ailleurs, cette réunion de Rennes sera retransmise en direct sur internet. Même de Guingamp, vous pourrez la suivre.

Benoît FORMSTECHE, RFF

Pour répondre sur la rentabilité, enfin l'intérêt socio-économique du projet, c'est vrai qu'on n'a pas présenté les résultats dans la présentation de base. Donc, ce qui figure là, ce sont des termes un peu barbares pour les non-spécialistes. Donc, deux indicateurs : là, vous avez les trois familles de scénarios, mauve, bleu, vert, avec les options, et donc les résultats socio-économiques, selon deux indicateurs classiques, calculés. Donc, ces méthodes sont très normées. Le TRI, c'est le taux de rentabilité interne. C'est un peu ce qui mesure le rendement, l'efficacité du projet. Plus il est élevé, meilleur c'est. Et la VAN, c'est la valeur actualisée nette. C'est, pour faire un peu simple, la création de valeurs socio-économiques du projet. Donc, on a tout assemblé, les coûts, les coûts de maintenance, les coûts d'investissement et les avantages socio-économiques. Alors, qu'est-ce qui se cache derrière les avantages socio-économiques ? C'est des gains de temps, des prix du billet. Concrètement, un voyageur, au lieu d'utiliser sa voiture, va prendre le train : on prend en compte l'économie du carburant, mais on rajoute le coût du prix du billet. En fait, il y a une somme qui est calculée. Et donc, tout cela sur une période de vie normée. On évalue les projets sur 50 ans. Et donc, c'est le résultat qui vous est présenté là. Ce qu'on voit, c'est que les scénarios ont des résultats assez contrastés, entre le scénario mauve qui est en gros... quand c'est indiqué - 2 milliards, cela veut dire que les avantages apportés par le projet ne couvrent pas ces coûts. Donc il est déficitaire. Le scénario bleu, qui était le moins cher, est celui qui présente le meilleur rapport avantages/coûts puisque suivant l'option, il est soit positif soit légèrement négatif. Le scénario vert, qui lui était intéressant parce que très performant en termes de gain de temps, on voit que c'est efficace, mais pour quelques voyageurs. Pas tous, parce que les 15 min ne sont pas gagnées par exemple pour les usagers de Lamballe. Elles ne sont pas gagnées pour tous les TGV. Et donc, tous les TER ne passeront pas sur la ligne. Donc en fait, on voit que les gains de temps sont importants, mais comme cela bénéficie au final à peut-être moins de voyageurs, cela ne couvre pas le surcoût de l'aménagement. Donc, on est nettement négatif. Cela n'avait pas été présenté dans la présentation de base. Mais c'est un éclairage intéressant. Cela fait partie des choses à avoir à l'esprit pour discriminer tel ou tel scénario, au même titre que l'analyse environnementale pour avoir un classement différent. Et donc, c'est ce qui est intéressant, dans le débat, de peser sur ces différents critères l'intérêt de chaque scénario.

Il y a une question où vous faisiez référence, sur les enquêtes qui ont été réalisées : là, c'est pour rentrer dans la technique. L'expertise pourra dire si nos études sont de qualité ou pas. Ce que je peux vous dire en tout cas, c'est qu'il n'y a pas, à notre sens, de doute sur la qualité des résultats présentés. Les enquêtes qui ont été réalisées servaient plutôt à pouvoir ventiler plus finement les voyageurs par zone. Sachant qu'en réalité, les grandes masses de voyageurs, on les connaissait déjà très bien parce qu'on avait déjà des données. C'était plus pour savoir si le voyageur montait plutôt à Morlaix ou plutôt à Brest, Guingamp. Parce qu'en fait, quand il gagne 10 min, qu'il monte à Morlaix ou Guingamp, c'est à peu près pareil : il sera toujours comptabilisé. Disons que le volume de voyageurs était connu. C'était plutôt la localisation fine. C'est pour cela qu'on a fait les enquêtes, qui ont été un peu compliquées à intégrer dans les modèles, mais qui maintenant fonctionnent plutôt bien.

LNOBPL – Liaisons ferroviaires Bretagne-Loire

Loïc LANNE, directeur de CFTA

Loïc LANNE, je suis directeur de CFTA, qui exploite les lignes de Guingamp-Paimpol et Guingamp-Carhaix. Il a été montré que des travaux d'amélioration sont en cours sur la voie de Guingamp à Carhaix, que le contrat plan État région, on espère, pourra préserver la ligne de Guingamp à Paimpol. Ce que je voulais savoir, c'est, dans les études, s'il est prévu une augmentation de la circulation, des vitesses de circulation sur ces deux lignes secondaires. Parce que demain, on sera à 2 h 20 de Paris et il faudra 1 h pour faire Guingamp-Carhaix. De plus, on sera toujours limité à 5 circulations jour, dans chaque sens, par défaut d'infrastructure de système informatique. Donc, je voulais savoir si demain on pourrait envisager, dans vos études, d'augmenter la fréquence de ces lignes. Merci.

Arnaud GODART, RFF

Monsieur, effectivement, je suis malheureusement dans l'impossibilité de vous répondre dans le cadre de ce projet, strictement. Peut-être que cela renvoie à d'autres discussions. En tout cas, dans le cadre de LNOBPL, ces travaux et ces réflexions d'aménagement ne sont pas intégrés. Donc, je ne suis pas en mesure de vous répondre.

Olivier GUÉRIN, président de la CPDP

Puisque la question est posée ici, même si elle est un peu périphérique au projet, peut-être que vous pourriez y répondre par internet ? C'est-à-dire qu'on reprendra, si vous voulez bien, Monsieur, votre question sur le site internet, pour apporter une réponse. Puisque c'est une information, qui n'est pas disponible ce soir directement, mais qui doit pouvoir être trouvée, je pense. Merci.

Alain RADUREAU, membre de la CPDP

D'autres questions ? Est-ce qu'avant que nous passions à la partie de la réunion consacrée au service ferroviaire, certains d'entre vous souhaiteraient développer des interventions, des prises de position globales un peu plus longues ? On vous accorde là 3 min, ce qui est déjà le temps de dire pas mal de choses, en vous demandant évidemment de garder les interventions concernant le service ferroviaire pour dans quelques minutes. Est-ce qu'il y a des candidats ?

Dans ces conditions, je vais poursuivre la réunion en passant à la partie thématique. Je vais commencer par demander de nouveau à RFF de nous exposer ce qu'apportent leurs projets, ce qu'ils estiment qu'apportent leurs projets à cette problématique du service ferroviaire, en 10 min, s'il vous plait.

Benoît FORMSTECHE, RFF

On va essayer de tenir le temps. L'idée est de ne pas vous faire une présentation exhaustive du sujet. Surtout que RFF est un intervenant parmi d'autres sur le service ferroviaire, évidemment. Donc, la présentation s'organise un peu autour de 2 axes. On a essayé d'abord de vous présenter un peu l'approche du voyageur, avec un exemple. Et puis après, on a voulu focaliser sur 2 questions, 2 éléments qui nous semblent importants, en lien avec le projet, et sur la notion de service voyageur, qui nous semble intéresser l'ensemble des voyageurs de l'ouest. Donc, l'approche voyageurs, d'abord, qu'est-ce qui définit le service ferroviaire ? Là, le petit schéma, qui est incomplet, mais qui présente un peu toutes les notions qui peuvent se cacher derrière... on retrouve le temps de parcours, les fréquences, la capacité, les leviers qu'on a déjà un peu détaillés dans le cadre du projet et de la présentation précédente. Il y a aussi les horaires : mon train est-il bien placé ? L'amplitude horaire : est-ce que j'ai des trains tôt le matin, tard le soir ? La régularité, qui peut être aussi une question importante. Le confort pendant le trajet, les temps d'attente par exemple, ou les correspondances, les services à bord, l'accessibilité à la gare : plein de notions qui intéressent directement RFF, car c'est sur son périmètre. D'autres concernant les exploitants, les entreprises ferroviaires. Donc, on a voulu, après, prendre un petit exemple, Guingamp-Nantes. Il y en a d'autres, forcément. Juste pour décomposer et voir la zone d'intervention de RFF. Donc là, vous avez la gare de Guingamp, la gare d'arrivée de Nantes. Donc je pars de mon domicile et j'ai la chaîne modale, le déplacement. Je pars de mon domicile, je vais à la gare. Donc j'utilise la voiture, le bus, le train, le vélo, ou j'y vais à pied. Donc déjà, RFF intervient, avec d'autres, dans le pôle d'échange multimodal pour améliorer les correspondances et l'intermodalité. Après, en gare de Guingamp, pour aller vers Nantes, dans une journée un peu classique, j'ai 7 TGV, 6 TER qui partent vers l'est, au cours de la journée, donc 13 trains, qui desservent la gare de Rennes au passage. Donc là, pour ces 13 trains aujourd'hui, je mets de l'ordre de 1 h 04 à 1 h 38, suivant les politiques de desserte. 13 trains à peu près par jour, 1 train à peu près par heure, en moyenne. Après, arrivé à la gare de Rennes, là, j'ai 11 trains actuellement qui permettent

LNOBPL – Liaisons ferroviaires Bretagne-Loire

d'aller entre Rennes et Nantes, pour des performances de 1 h 14 quand ils sont sans arrêt et qu'ils ne passent pas Redon, jusqu'à 2 h quand on a des correspondances à Redon et de multiples arrêts. Donc, 11 trains par jour. À peu près un train par heure. Et donc, se joue à Rennes la correspondance, qui est importante, qui fait partie du voyage. Et on voit que dans le cas de Guingamp-Nantes, les horaires ne sont pas encore bien agencés tout au long de la journée. Donc en fait, on a des fois des correspondances très efficaces, de 13 min, mais jusqu'à 1 h 45. Et mécaniquement, alors qu'on a 13 trains d'un côté, 11 trains de l'autre, on n'arrive à faire que 7 trains utiles. Il y a des correspondances qui ne fonctionnent pas du tout. C'était un peu pour brosser le contexte. Et RFF, en tant que gestionnaire d'infrastructure, lui, ne peut intervenir que sur le trajet entre Guingamp et Rennes, entre Rennes et Nantes et améliorer les correspondances en gare de Rennes, en jouant sur l'horaire et la structuration de l'horaire qui arrivera notamment en 2017, en lien avec la LGV Bretagne-Pays de la Loire, notamment. Donc au final, vous voyez, dans le dernier petit tableau, qu'en 2014, on peut mettre 2 h 35 en correspondance, jusqu'à 4 h. Donc c'est une variabilité de service assez conséquente.

Alors maintenant, on va rentrer sur un focus un peu technique, mais il y a une notion primordiale de vous parler aussi de la liaison entre Rennes et Nantes. Parce que les gares de Rennes et Nantes, dans une démarche de structuration de l'horaire, de cadencement plus tard, seront vraiment les deux portes d'irrigation du territoire, les deux zones de correspondance, les deux nœuds importants, comme on dit en langage ferroviaire. Donc la gare de Rennes, vous voyez les petites flèches. C'est un graphique espace/temps. La petite flèche bleue, en haut, c'est que j'arrive de Guingamp, de mon train. Et après, je vais aller vers Nantes pour éventuellement refaire une correspondance ici, Nantes étant la porte pour aller vers Bordeaux, la vallée de la Loire, Tours. Et donc, ce qui nous semble intéressant, c'est de présenter ce qu'apporte le projet en termes de temps de parcours entre Nantes et Rennes. Parce que le temps de parcours entre Nantes et Rennes, au final, intéresse tout le monde, tous les voyageurs en correspondance. Donc, je peux habiter Guingamp, mais le temps de parcours entre Rennes et Nantes est une donnée importante pour moi, pour mon service voyageur, dans l'hypothèse de déplacements vers le sud ou l'ouest. 1 h 05, je vois que j'ai mes trains, rouge et rose, qui commencent à circuler et qui arrivent après la minute 0. Et comme tout mon service ferroviaire va être décomposé par rapport à des correspondances à la minute 0, on voit qu'en fait, je pars de Rennes et j'arrive un peu juste pour ma correspondance. Et c'est compliqué de continuer mon trajet à Nantes. Donc en fait, les correspondances sont non optimisées. Et après, ce qu'on voit aussi, c'est que pour faire un train par heure et par sens toute la journée, j'ai besoin de 4 trains. Ce n'est quand même pas très efficace pour l'exploitant, par exemple, ferroviaire. Deuxième temps qui est permis par le projet, moins d'une heure, 55 min. Donc, toujours le même principe : là, les correspondances sont un peu améliorées puisqu'on arrive avant la minute 0, donc on peut, si on vient de Nantes, attraper le train bleu qui va vers Guingamp par exemple. Et là, le principe de desserte, c'est assez adapté, nous semble-t-il et sans préjuger de l'avenir, à des dessertes qu'on appelle diamétralisées. C'est-à-dire qu'on peut offrir des Nantes-Rennes, qui vont après vers Laval, ou un Angers-Nantes-Rennes. Le train passe dans la gare de correspondance et continue après son parcours. Encore un autre exemple, c'est le cas où on fait 50 min entre Nantes et Rennes. On est encore plus performant en temps de parcours. Là, la correspondance est toujours à peu près optimisée, une dizaine de minutes. Cela reste raisonnable. Et là, on voit que cela marche bien pour exploiter un système de boucle entre Nantes et Rennes. C'est-à-dire que tout au long de la journée, mon train part de Rennes, arrive à Nantes. Il stationne 10 min, permet de faire les correspondances. Et 10 min, c'est le temps technique, raisonnable pour se retourner et repartir dans l'autre sens. Donc, on voit que pour le même service, j'ai besoin de 2 fois moins de trains. C'est une question qu'il nous semble important de soumettre aujourd'hui. Et enfin, pour terminer, ce qui est, nous semble-t-il, aussi assez éclairant : 45 min, encore plus performant. Donc on se dit que le service entre Nantes et Rennes est attractif pour les Nantais et les Rennais. Mais on voit que ça se traduit maintenant mécaniquement par des correspondances plus longues, de 15 min. Donc pour les usagers de tout le territoire, l'intérêt est plus limité. Les correspondances sont moins bonnes. On va dire que c'est juste un apport pour la liaison Nantes-Rennes, porte à porte. C'est le cas de figure en orange. Et cela peut même poser des questions de stationnements trop longs en gare : on occupe des quais et ça nous pose des problèmes aussi de capacité. On peut accueillir un peu moins de trains. C'était les 4 temps de parcours qu'il nous semblait intéressant de montrer, pour avoir l'idée.

Je reviens sur le petit exemple du trajet Guingamp-Nantes, là, pour vous présenter les apports du projet sur toutes les étapes. On voit qu'en 2030, au lieu de mettre 1 h 04 entre Guingamp et Rennes, on pourrait passer à 47 min, 51 min, et puis offrir potentiellement 16 à 20 trains sur la journée. C'est tout à fait possible et permis par l'infrastructure. On voit qu'entre Nantes et Rennes, on a un saut de performance assez important, et aussi un renfort de nombre de trains,

45 min à 1 h 08. Et au total, ça se traduit, pour un trajet Guingamp-Nantes, en correspondance, par un temps de parcours qui passerait de 2 h 35 pour le meilleur temps actuel, à 1 h 45, voire entre 1 h 45 et 2 h 15 suivant les scénarios mauve, bleu et vert. Et on pourrait, grâce à la structuration de l'horaire également, avoir une correspondance systématique. Chaque train qui part de Guingamp et qui arrive à Rennes permet de faire une correspondance sur tous les trains qui vont de Rennes à Nantes. Et ça marche comme ça sur tous les trains en correspondance. Donc en gros, j'ai 20 trains entre Nantes et Rennes qui donnent correspondance à 20 trains par exemple entre Rennes et Guingamp.

Voilà les quelques notions qu'on voulait vous présenter. Et en fait, une autre notion qu'il nous semblait intéressant de montrer aussi, on en a déjà un peu parlé, c'est la problématique du gestionnaire d'infrastructure. Il est là pour répondre aux besoins et aux demandes de tout le monde. Donc là, on est encore dans un graphique un peu technique, mais on voit qu'entre 7 h et 8 h, les trains sont plus ou moins couchés, donc qu'ils prennent plus ou moins de temps. C'est-à-dire qu'un train orange périurbain dessert un peu partout les gares A, B, C. On voit qu'il s'arrête. Le train TER bleu, qui ne s'arrête qu'à la gare D, est plus rapide. Et on voit qu'il se rapproche un peu du train, là, donc que c'est un peu compliqué. Le TGV, qui ne s'arrête nulle part, mais qui roule encore plus vite parce qu'il va desservir la gare E ou F, plus loin, lui est beaucoup plus pentu. Donc il va vite. Après, un train vert qui est un train de fret, mais qui est plus lent. Donc, on voit que le jeu du gestionnaire d'infrastructure, c'est d'organiser tout cela pour que tous les trains cohabitent. Et mécaniquement, on est bloqué. On n'arrive pas à mettre plus de 5 trains entre Rennes, La Brohinière et Lamballe. Et donc, c'est ce qui figure après la petite animation. C'est que si je veux rajouter un train périurbain, je suis obligé de choisir entre un TGV et un train périurbain, par exemple. Donc, il y a un conflit, et c'est en ça que le projet est intéressant. Parce qu'en doublant le réseau existant, il permet de séparer les trains lents des trains rapides, et donc de rajouter des trains rapides sur la ligne nouvelle, de rajouter des trains plus lents sur la ligne actuelle. Voilà ce qui est indiqué, vitesse, dessertes différentes, capacité de développement limitée.

Et enfin, pour terminer, une petite animation pour montrer que RFF intervient juste sur l'infrastructure et l'horaire, mais qu'évidemment, tout le service ferroviaire dépend des matériels roulants, du schéma de desserte. Et cela fait intervenir de multiples acteurs, le transporteur, SNCF, les AOT, la région Bretagne, la région Pays de la Loire, et même l'État pour les TER.

Alain RADUREAU, membre de la CPDP

Merci. J'appelle maintenant M. Gérard LAHELLEC, qui est vice-président du conseil régional de Bretagne et qui est en charge des transports, pour qu'il nous apporte l'éclairage de la région sur ces questions.

Gérard LAHELLEC, vice-président de la région Bretagne, en charge de la mobilité et des transports

Bonsoir à toutes et à tous. Les projets de développement du ferroviaire sont des projets fortement portés par les collectivités territoriales, et au premier rang de celles-ci, par les conseils régionaux et singulièrement le conseil régional de Bretagne. Je dis cela parce qu'on pourrait imaginer qu'il suffit de rêver un projet pour qu'il se fasse. Non, il faut se battre pour qu'il se concrétise. Et dans les motivations des collectivités territoriales, il n'y a pas que la réalisation de l'infrastructure. Ce qui nous intéresse beaucoup, ce sont les services qui peuvent être rendus grâce aux investissements que nous faisons sur les infrastructures.

Or, nous cofinçons les infrastructures et nous finançons fortement les services qui vont avec les infrastructures. Par conséquent, si on était dans une approche par l'économie, au sens pécuniaire du mot, nous ne ferions rien. Et pourtant, nous faisons des choses, puisque nous cofinçons des projets structurants, comme celui de la liaison à grande vitesse, et nous sommes fortement engagés pour la réalisation du projet LNOBPL. Nous sommes fortement engagés parce qu'il y va de la vie et de l'avenir des territoires. C'est un combat qui n'a pas commencé aujourd'hui. Mais ce que nous sommes en train de vivre aujourd'hui éclaire le futur. Donc, regardons l'éclairage du présent pour définir les services souhaitables du futur. Qu'est-ce qui est acquis avec le projet 2017 ? Il est acquis, grâce à nos mobilisations, qu'on ira plus vite de Paris à la pointe bretonne, mais aussi à l'intérieur de la pointe bretonne. Il est acquis que tout le monde profitera de la modernisation et de la vitesse. À savoir qu'en moyenne, tous les TGV desservant la pointe bretonne pourront gagner à peu près 45 min. C'est le service qui va avec l'infrastructure. Il y aura donc un plus grand nombre de TGV. Et puis il y aura également une attention soutenue portée à ce que toutes les gares actuellement desservies par les TGV continuent aussi à être desservies par les TGV. Je pense à Plouaret, Lannion, Morlaix. Ce qui aujourd'hui constitue un acquis.

LNOBPL – Liaisons ferroviaires Bretagne-Loire

Mais c'est un acquis qui doit éclairer le futur. Parce que pour autant, tout n'est pas fait. Je dis cela pourquoi ? Parce qu'il m'arrive d'entendre dire, ici ou là, « à quoi servent ces investissements pour gagner quelques minutes ? » Mais la question, précisément, n'est pas là. Cela ne fait pas que gagner quelques minutes. Encore que les gains de temps ne sont pas négligeables. Il faut totaliser les gains de temps que ça permet, entre Rennes et Nantes, Rennes et Quimper, Rennes et Brest. C'est plus de 10 min. Cela représente 45 à 50 min. Je ne sais pas si vous voyez... ce n'est pas... et puis il faut regarder, comme ça a été rappelé, ce que permet l'infrastructure. Elle permettra de faire circuler un plus grand nombre de trains. Ce qui n'est pas le cas si LNOBPL ne se réalise pas. Et puis, dans le même temps, il faut bien voir que le projet LNOBPL n'est exclusif de rien. Que se passe-t-il aujourd'hui en termes de service ? Il se passe que nous mettons un plus grand nombre de TER sur les lignes. Mais nous savons qu'à l'échéance 2020, il faudra mettre encore un plus grand nombre de TER sur nos lignes. Et pour pouvoir mettre un plus grand nombre de TER sur nos lignes, il nous faudra une infrastructure capable de les accepter. Qu'est-ce qui se passe au quotidien, dans nos gares ? Ce sont les projets de remise à neuf de toutes nos gares : les PEM, pour les plus grandes, comme ici, à Guingamp, mais aussi la remise à neuf de l'ensemble des gares TER. Il s'agit donc investissement très prospectif en ce sens que l'investissement que nous faisons et la modernité que ça procure appellent en retour à ce qu'un plus grand nombre de trains les desserve. Sans quoi ce serait, pour le coup, de l'investissement assez peu maximisé.

Et puis il nous faut aussi bien voir tous les investissements qui sont en cours aujourd'hui ; Carhaix-Guingamp, Quimper-Brest, Plouaret-Lannion, ce qui est déjà fait, Dinan-Pleudihen, Dinan-Dol, Dinan-Lamballe, qui sont l'objet des contractualisations et des discussions que nous avons dans l'élaboration des contrats de plan en cours. Ça veut dire quoi ? Ça veut dire qu'en termes de service, nous sommes en train de bâtir aujourd'hui le service au quotidien pour faire en sorte qu'aux échéances 2020, 2025, nous soyons au rendez-vous du progrès. Je crois que c'est cet élément-là qu'il faut pouvoir intégrer. Et puis enfin, il y a une remarque que je veux faire ici. C'est qu'à l'échéance 2017, nous aurons fait gagner beaucoup de temps pour rapprocher Paris de la pointe bretonne. On mettra 1 h 25, à l'échéance 2017, pour venir de Paris à Rennes. Mais nous mettrons toujours 2 h 10 au moins, dans le meilleur des cas, pour faire Brest-Rennes ou Quimper-Rennes. Ce qui veut dire que si rien n'est fait après 2017, nous risquons de nous trouver dans une situation d'aggravation de notre inconvénient territorial. Donc, c'est une question d'égalité d'accès au progrès.

Alors, un mot aussi sur la question des coûts et des services. Parce qu'on nous dit que ça va coûter cher. Et par les temps qui courent, il arrive qu'on nous dise qu'il faudrait réduire les ambitions en matière de développement de service public au quotidien, au motif que nous n'aurions plus d'argent. Ce n'est pas du tout notre conception des choses. Nous payons, nous finançons les services. Nous avons déjà développé de façon très substantielle les services, puisque nous avons quasiment multiplié par deux le service public au quotidien. Mais dans le même temps où nous avons développé le service, augmenté la fréquentation, nous avons réduit de 49 % la part contributive du budget par voyage. Ce qui est une illustration de ce en quoi le développement du service public ne signifie pas fatalement une aggravation de la dette, une aggravation des dépenses, etc. Je crois qu'il faut la voir comme composante présente à l'esprit.

Alors, je n'avais pas l'intention de tout dire en 10 min. Ce que je veux vous assurer, c'est qu'il y a en Bretagne une concomitance absolue entre les gains de temps, la vitesse et le service. On ne pourra pas faire moderne, vite pour tous les territoires si tout notre territoire n'est pas en situation d'accepter le vite, le moderne, le beau, bref l'équipement du XXI^e siècle. C'est ça l'objectif. Après, on sera sous la dépendance du projet lui-même, et dès demain. Quand je dis demain, c'est demain et après-demain. C'est ce mois-ci. On sera sous la dépendance de ce que permettra de faire le contrat de plan que nous sommes en train de négocier. D'ores et déjà, avec le contrat de plan, des choses se feront. Et à ce stade, ce que je veux dire, c'est que nous portons la même attention à l'avenir de Carhaix-Guingamp, de Guingamp-Paimpol, qu'à l'avenir de Quimper-Brest, de Dinan-Lamballe, de Dinan-Dol. Parce que, comme le disait un superbe mot d'ordre d'un bel opérateur ferroviaire il y a quelques années, vive le progrès parce qu'il ne vaut que s'il est partagé par tous. C'est ça l'objectif.

(Applaudissements)

Alain RADUREAU, membre de la CPDP

Merci, M. Le Président. J'appelle maintenant M. Théo MARTEIL, qui, au sein de l'association pour la promotion de l'axe ferroviaire Bretagne Nord, a une analyse particulière de l'évolution de cette ligne, et qui va nous la faire partager.

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

Bonsoir à toutes et à tous. Oui, c'est vrai que ma présentation va sans doute être un peu différente, du fait du souci de gagner du temps. Je sais que l'avancée et la pose du BGV n'ont pas que pour but de gagner du temps. Je veux parler d'abord d'une association ferroviaire Bretagne Nord, qui représente la société civile, et qui s'est construite lors des années 1990, à l'arrivée du TGV. Pourquoi elle s'est construite ? Parce que notre ligne à voie unique Dol-Dinan-Lamballe risquait de disparaître. Ainsi, beaucoup se sont retrouvés pour maintenir cette ligne. Plus de 5 000 personnes sont membres de cette association. Nous avons plus de 700 cotisants par an. C'est bien de service ferroviaire dont je parle.

Nous ne nous intéressons pas uniquement au pays de Dinan. Nous nous intéressons bien sûr aux 7 pays des 21 pays de Bretagne, qui vont de Saint-Malo à Brest. Oui, nous sommes favorables au TGV et au BGV. Oui. À condition que l'on regarde les choses un peu plus en profondeur localement. Ainsi, en regardant cette carte, on voit que grossièrement, les lignes ferrées en Bretagne ont la forme d'une raquette. Et on voit tout de suite un trou dans la partie nord-est, du côté de Saint-Malo, Dinan en particulier. Cela est le résultat de choix du passé, amplifié par les choix actuels, et cela induit un important déséquilibre dans le bassin d'emplois que sont Rennes, Dinan, Saint-Malo, Saint-Brieuc. Nos cotisants de l'association ne sont pas que sur Dinan et Saint-Malo. Ils sont aussi à Brest, ici, à Guingamp. Et nous avons le souci de vivre, de faire fonctionner cet axe Bretagne Nord, car nous sommes une transversale. Les trains vont surtout dans le sens est à ouest. C'est une transversale et ça relit un certain nombre de petites villes et villes moyennes, et non pas des culs-de-sac. Ce développement de l'axe Bretagne Nord peut se faire aussi indépendamment de Rennes.

Nous savons bien aussi, en regardant la carte, et cela m'inquiète un peu... et c'est normal, c'est la voie du progrès et l'avenir : bien entendu, peut-être que cet aéroport ne se fera pas, mais peut-être qu'il se fera. Mais on se rend compte que la modernisation de Rennes-Nantes va inévitablement induire un déséquilibre encore plus important entre le barreau nord et le barreau sud, déséquilibre qui existe déjà aujourd'hui. Il faut en tenir compte. L'équité territoriale consiste à moderniser sans délai l'axe Bretagne Nord, et surtout dans sa partie est. C'est pourquoi ici nous voyons, dans la situation actuelle... en 2017, 270 km... 1 h 26 séparera Paris de Rennes. Mais actuellement, le temps moyen, que j'ai compté, entre Rennes et Dinan est de 1 h 08. C'est le temps moyen. Cela est-il normal quand Rennes sera à 1 h 26 de Paris ? C'est une question que je pose. Comme l'a dit tout à l'heure le président de la Commission transport, le progrès n'est équitable et valable que quand il est partagé par tous. Je m'inscris bien dans cette réflexion.

La rénovation de l'axe Bretagne Nord, déjà, en effet, a été commencée en 2013, puisque la voie a été rénovée entre Dinan et Pleudihen. Mais il faut continuer sans délai Pleudihen-Dol pour avoir des trains directs en moins d'une heure pour aller de Dinan à Rennes. Et puis il faut aussi pouvoir augmenter et faire un cadencement, et avoir des transports capacitaires entre les deux villes de Saint-Malo et Dinan. Car elles vivent actuellement quasiment en symbiose sur les plans économique, sociologique, culturel, la justice, la santé, etc. Je pourrais continuer. Ce croisement est donc une nécessité aussi à penser, et je souhaite que cela soit inscrit au débat.

Nous souhaitons également que cette partie entre Saint-Malo et Dol, allant à Saint-Brieuc, passant par Dinan, ne soit pas exploitée comme une ligne coupée en deux, comme c'est le cas aujourd'hui à Dinan, mais qu'on ait des trains, en effet, directs, qui aillent de Saint-Malo, Dol, à Saint-Brieuc et au-delà. Cette coupure est un obstacle à l'utilisation convenable de cette ligne Nord.

Je remercie Gérard LAHELLEC ici présent, qui nous a bien aidés à faire rénover notamment la partie... en mettant des dessertes plus nombreuses et plus adaptées entre Dinan et Saint-Brieuc. Les résultats, d'ailleurs, de remplissage ne se sont pas fait attendre. Puisqu'entre 2008 et 2013, c'est uniquement 130 % du remplissage, soit une augmentation de 2,3, de 2008 par rapport à 2013. Donc, c'est pour dire qu'il y a des besoins de déplacement importants. Ceux-ci seront en effet utilisés s'il y a des trains adaptés aux besoins réels des déplacements domicile-travail.

Je le dis sincèrement, notre association est favorable à la modernisation et à la ligne BGV. Si se tourner rapidement vers Paris est souhaitable et important, en améliorant le cordon ombilical, le TER intra Bretagne ne doit pas être négligé, et les régions périphériques immédiates, Pays de la Loire, mais Basse-Normandie non plus, car cela est très important. Ce n'est pas tant de la vitesse qu'il faut se préoccuper. Pour le public et pour les usagers, c'est de la complémentarité entre le TER et le TGV qu'il faut se soucier, se soucier de ce qui correspond véritablement aux besoins de l'utilisateur de base. Sans cette équité, sans cette justice entre Bretons, nous créerons des mégapoles séparées par des déserts. Je ne crois

LNOBPL – Liaisons ferroviaires Bretagne-Loire

pas que ce soit le souci de qui que ce soit ici. L'équilibre territorial demande l'utilisation et la prise en compte de toutes les personnes, quel que soit l'endroit où ils habitent en Bretagne. Je vous remercie.

Alain RADUREAU, membre de la CPDP

Merci, M. MARTEIL. Je crois que nous avons eu trois éclairages extrêmement différents sur ces problèmes de desserte ferroviaire. Donc, je vous rends la parole maintenant, d'abord peut-être pour une série de questions courtes, selon le mode que nous avons adopté dans ce débat, que vous pouvez poser aux trois intervenants, sans problème. Et puis après, nous pourrions avoir des avis un peu plus longs.

Vous avez la parole. Les interventions que nous avons eues n'inspirent personne ? Alors peut-être que s'il n'y a pas de question, il y a des avis un peu plus longs ? Si je vous donne 3 min, vous êtes preneurs ?

Gérard CHENE, Côtes-d'Armor Nature Environnement

Gérard CHENE, Côtes-d'Armor Nature Environnement. On a abordé le service par la vitesse et la capacité. On voit bien que dans le projet, la vitesse était un incontournable. C'est vrai. Elle est importante. Ceci dit, il faut la relativiser. Quand on fait le calcul, 10 min sur 3 h, pour un trajet Brest-Paris, c'est 5 % du temps. Donc déjà, un premier axe, qui pourrait être le service dans le train, peut-être compenser largement ces 5 %. Je pense que, comme usager du train entre Rennes et Paris assez régulièrement, dans ma vie précédente, si j'avais eu la capacité de recharger mon micro, je n'aurais absolument pas été gêné par les 10 min.

Mais ceci dit, le fonds de mon propos est ailleurs. Si on avait abordé la question par la capacité... cela me ramène à la question de la ligne grande vitesse. La ligne grande vitesse se caractérise par le fait qu'elle a un tracé plus droit, donc suppose la création d'une nouvelle ligne, donc des impacts écologiques, des impacts fonciers importants, potentiellement. Si on avait abordé la question par la capacité... on voit bien que l'impact, c'était les 10 min. Si on avait fait la croix sur ces 10 min, on aurait peut-être pu envisager de réutiliser les faisceaux actuels, peut-être des doubléments. Je ne sais pas. Techniquement, est-ce qu'il y a des choses dans ce genre-là, qui permettent effectivement d'augmenter la capacité de façon radicale, sans pour autant avoir des impacts fonciers et écologiques significatifs ? Est-ce que c'était un scénario ? Est-ce que c'était quelque chose qui pouvait s'envisager ? Remettre la vitesse à une position un peu plus raisonnable, peut-être, au profit d'une capacité et de l'économie foncière et écologique ?

Alain RADUREAU, membre de la CPDP

Avant de céder la parole à RFF, je rappelle, mais vous le savez sûrement, qu'une réunion sera spécifiquement consacrée à l'environnement, puisque vous avez parlé des impacts environnementaux potentiels du projet, le 18 novembre à Redon. Redon, c'est un peu loin d'ici, mais cette réunion sera retransmise sur le site internet du débat. Donc, vous pourrez tous la suivre en direct, et éventuellement poser des questions pendant la réunion elle-même.

Arnaud GODART, RFF

Je propose que Cédric LEVREL, notre responsable technique, vous apporte des éléments de réponse.

Cédric LEVREL, RFF

Bonsoir. Je suis Cédric LEVREL, en charge des études techniques sur le projet LNOBPL. La question que vous posez est en partie répondue dans le scénario mauve, mais pas complètement, comme vous l'avez compris. Alors, on ne l'a pas étudié parce que cela ne répond pas aux objectifs du projet, au titre desquels le gain de temps apparaissait. Je peux citer deux chiffres, en fait. Tracer une ligne ferroviaire à 160 km/h, c'est un palier dans les lignes ferroviaires, au-delà duquel on est obligé de supprimer les passages à niveau. À 160 km/h, on a des rayons de tracés d'environ 1 km. À 220, on passe à 2 km de rayon. Donc, on est forcément moins souple. C'est la raison pour laquelle, dans le scénario mauve, à certains endroits, on est sorti des tracés des emprises actuelles pour atteindre ces 220 km/h. Donc, je ne vous ferais pas une réponse définitive sur le projet à 160 km/h dans les axes actuels. On a quand même une logique qui est de dire que si on double les voies dans les emprises actuelles, on est astreint aux mêmes caractéristiques géométriques. Ce n'est pas forcément simple, parce qu'on élargit les emprises de voies, donc on a quand même des impacts environnementaux assez forts. Ce ne sont pas les mêmes que sur des sections de lignes nouvelles, mais je ne peux pas aller au-delà de vous dire qu'on ne répond pas aux différents objectifs du projet.

LNOBPL – Liaisons ferroviaires Bretagne-Loire

Ce que je pourrais souligner en outre, c'est que la plupart des lignes actuelles sont tracées le long de certains cours d'eau. Je prends l'exemple de la ligne entre Rennes et Nantes, qui longe la Vilaine sur quasiment l'intégralité de son tracé. Vous pouvez imaginer l'enjeu de doubler des voies le long de la Vilaine : on est quand même dans des impacts environnementaux relativement conséquents. Si vous faites la ligne de temps en temps, vous longez la Vilaine et vous êtes vraiment dans des zones très sensibles, avec de nombreux tunnels sur la ligne actuelle. Ce sont des éléments d'éclairage qui ne répondent pas définitivement à votre question, mais qui vous permettent d'illustrer un peu les enjeux rencontrés par l'amélioration du réseau existant.

Alain RADUREAU, membre de la CPDP

Merci. D'autres interventions ?

Michel JOINDOT, association CFCB

Michel JOINDOT, de l'association CFCB. Je voudrais revenir sur la question des correspondances. Je suis particulièrement intéressé puisque j'ai travaillé sur la desserte de Lannion. La ligne Plouaret-Lannion est donc une ligne en antenne sur la ligne nord. Donc, les voyageurs au départ de Lannion, à l'arrivée à Lannion, sont la plupart du temps amenés à utiliser les correspondances. Cette situation ne changera pas à l'avenir. Et une particularité en plus de la ligne de Lannion, c'est qu'elle a un trafic proprement TER, qui est une proportion relativement faible par rapport à celui des voyageurs à plus longue distance, qui vont aller prendre un TGV, par exemple pour Rennes ou Paris. De toute façon, il faut un changement au départ de Lannion. Seuls les voyageurs pour Guingamp ou Saint-Brieuc n'ont pas à le faire.

Alors, il faut être très attentif là-dessus parce qu'on peut très facilement, par des correspondances qui seraient de mauvaise qualité, ça, on l'a vu déjà dans le passé, perdre les gains de temps qu'on a obtenus sur le parcours à grande vitesse, enfin sur la ligne principale, sur la double voie. Et à ce moment-là, cela a un impact très important pour une gare comme Lannion parce que les voyageurs vont être tentés de prendre la voiture pour aller rejoindre le train jusqu'à la gare de correspondance. Donc, il faut impérativement, en complément de l'amélioration apportée sur les parcours, sur la double voie, que les parcours sur la voie unique soient faits avec du matériel confortable. C'est un problème qui est réglé aujourd'hui, avec les investissements de la région. Mais il faut des temps de parcours qui soient compétitifs. Là, on sera limité par l'infrastructure, mais elle sera remise à neuf et on n'ira pas en dessous les 15 min. Mais il faut surtout qu'on ait dans les gares des temps de correspondance qui soient réduits au maximum, qu'on ait éventuellement des choses qui comptent beaucoup pour le voyageur. Par exemple, quand c'est possible, une réception sur le même quai des deux trains en correspondance, de manière à éviter les passages souterrains ou les passerelles. Voilà un certain nombre d'éléments qui sont très importants pour garder, pour la destination finale ou l'origine du voyage, le gain de temps qui serait apporté sur le parcours de la double voie. En d'autres termes, il faut que le voyageur partant de Lannion ou y arrivant ait en fait un gain de temps qui soit le plus proche possible de celui qu'aura le voyageur partant de Guingamp ou y arrivant.

Alain RADUREAU, membre de la CPDP

Une question qui rend encore un peu plus complexes vos études, puisque non seulement il faut que vous cadenciez les trains sur le réseau principal, mais aussi sur les réseaux disons secondaires. Mais je pense qu'elle est importante par rapport à l'irrigation globale du territoire. Je vous laisse le soin de répondre, évidemment.

Arnaud GODART, RFF

Merci. Nous avons parlé des travaux d'infrastructure. Vous l'avez rappelé. Et en 2017, la ligne grande vitesse Le Mans-Rennes va arriver. En 2017, l'autre événement ferroviaire majeur sera la structuration horaire — nous appelons ça aussi le cadencement —, qui justement vise à améliorer ces correspondances sur le territoire, aux différentes échelles du territoire. Nous avons la chance d'avoir ici le directeur de projet national sur ce sujet-là. Donc, je propose, Serge, que tu puisses intervenir pour présenter cette démarche qui, au-delà des travaux, répond aussi à cette notion de service, au travers des correspondances, entre autres.

Serge MICHEL, directeur du projet Atlantique 2017

Merci. Volontiers quelques mots sur ce que nous préparons pour 2017. Et M. JOINDOT, nous ne pouvons que souscrire à ce que vous avez indiqué. Derrière les termes de cadencement ou de structuration, c'est bien sûr l'amélioration du

service pour faciliter les correspondances, donner davantage de fluidité dans les parcours lorsqu'un voyageur doit emprunter plusieurs trains ou d'autres modes de transport pour rabattre sur une gare, pour poursuivre son parcours. Cet exercice, pour 2017, nous le menons à l'échelle d'un tiers du territoire national puisqu'Atlantique 2017, c'est la somme de deux projets : la ligne à grande vitesse Bretagne-Pays de la Loire, dont nous avons largement parlé ce soir, mais aussi la ligne Sud Europe Atlantique, Tours-Bordeaux, qui va être mise en service dans la même période, en 2017. Et ces deux lignes, vous le savez, pour emprunter sans doute le train pour aller sur Paris, se rejoignent à 150 km de Paris. Puisque l'ensemble de l'ouest et du grand ouest est irrigué par une ligne qui, venant de la gare Montparnasse, se sépare à 150 km de Paris, vers Le Mans d'un côté et Tours de l'autre, pour irriguer tout ce territoire. Ces deux lignes, ce sont 600 km d'infrastructures nouvelles qui vont être injectés et qui vont être au cœur du réseau existant. Lequel réseau existant va continuer à assurer la desserte de toutes les villes qui se trouvent le long de ces axes, par les gares existantes. Alors bien sûr, pour parler plus précisément de la branche vers l'ouest, cela signifie que des gares comme Le Mans ou Laval continueront à être desservies par les gares de centre-ville, que les TGV sortiront de la ligne à grande vitesse, desserviront ces gares et remonteront sur la ligne à grande vitesse.

Mais ce qui est prévu dans la structuration horaire de 2017, c'est que, pour que les voyageurs qui ont les plus longs temps de parcours à effectuer, ceux qui vont au-delà de Rennes... pour ceux-ci, ce que les opérateurs nous ont demandé, c'est de faire en sorte que les circulations, que les sillons qui seront offerts soient, pour ces trains-là, directs de Paris à Rennes, et que les trains qui iront au-delà de Rennes soient sans arrêt intermédiaire entre Paris et Rennes, pour que l'effet de gain de temps apporté par les 180 km de la ligne nouvelle soit maximum pour tous les voyageurs qui ont les temps de trajet les plus longs parce qu'ils ont les plus grandes distances à parcourir. Donc, cela vaut pour toutes les villes à l'ouest de Rennes, dont Guingamp. Et c'est ce qu'indiquait M. LAHELLEC tout à l'heure, lorsqu'il disait qu'en moyenne, ce sera 45 min de gain de temps pour toutes les villes au-delà de Rennes, et jusqu'à la pointe de la Bretagne. Donc, la structuration autour de ces deux nouvelles lignes à grande vitesse, et de toutes les lignes qui les prolongent, ou qui sont en antenne autour des trois nœuds de correspondance principaux que sont Rennes et Nantes pour la branche ouest, Bordeaux pour la branche sud-ouest... autour de ces nœuds de correspondance, la structuration vise à donner le plus grand nombre de possibilités d'échange entre les trains qui empruntent ces lignes à grande vitesse et ceux qui sont sur les lignes adjacentes, sur les lignes qui viennent vers ces nœuds de correspondance. Mais ce qui vaut pour Rennes, Nantes ou Bordeaux vaut également pour d'autres lignes, pour d'autres gares. Et je reprendrais volontiers l'exemple que vous citez tout à l'heure, qu'exploite CFTA pour la ligne Carhaix-Guingamp : même s'il n'y a que 5 trains par jour, aujourd'hui, et 5 sillons dans chaque sens, la question se pose du positionnement de ces 5 sillons dans la future grille, pour que la totalité, ou en tout cas un grand nombre de ces sillons soit en bonne correspondance à Guingamp, avec des trains allant vers Rennes, mais aussi vers Brest. Et c'est l'articulation non seulement des TER avec les TGV, mais aussi des TER entre eux que nous devons, dans la structuration du graphique, rechercher à chaque nœud de correspondance, les plus grands comme les plus modestes, de façon à ce que les temps de parcours soient optimisés pour chaque voyageur qui a, à partir de sa gare de proximité, vocation à changer de train ou à changer de mode de transport, au-delà de son point de départ, dans les meilleures conditions, sans avoir ce sentiment d'arriver juste après le départ du train qui l'aurait intéressé. C'est le principe de cette structuration. C'est le principe de ce cadencement. Oublions les termes techniques. Ces méthodes pour faciliter les correspondances visent tout simplement à apporter un meilleur service aux voyageurs que nous sommes, les uns et les autres, et à apporter également une meilleure lisibilité dans les horaires. Parce que, pour un voyageur, savoir que toutes les heures ou toutes les deux heures, selon la fréquence, il trouvera, à partir de son train pris à la même heure, à la même minute, dans la gare de correspondance systématiquement un train en correspondance avec celui qu'il a pris, c'est, en améliorant cette lisibilité, une meilleure tranquillité et une offre plus développée pour chaque voyageur. C'est donc l'enjeu du travail que nous menons actuellement pour préparer l'offre qui sera faite en 2017, à l'ouverture de ces lignes Bretagne-Pays de la Loire et Sud Europe Atlantique. Car ce sont pratiquement tous les horaires de tous les trains sur un tiers du territoire national qui vont, peu ou prou, être modifiés par l'injection de ces 600 km d'infrastructures nouvelles dans le réseau.

Alain RADUREAU, membre de la CPDP

Je vous remercie pour ces longues précisions. Je redonne la parole à la salle. Je disais tout à l'heure que l'acteur principal du débat public, c'était vous. Vous allez finir par me faire douter de mes convictions profondes. Vous avez envie de réintervenir ?

Gérard CHENE, Côtes-d'Armor Nature Environnement

Toujours au nom de Côtes-d'Armor Nature Environnement, et peut-être plus globalement, là, des associations qui se sont fédérées pour déposer la contribution sur le site, je voudrais citer un passage concernant les enjeux environnementaux. Ce document est disponible sur le site. N'hésitez pas à aller le voir. Concernant les études préliminaires, ce qui nous semble important, c'est que dans cette phase d'étude, les diagnostics environnementaux soient effectivement conduits sur l'ensemble des territoires qui vont être touchés par les lignes nouvelles, parce qu'il y en aura, forcément, si le projet se fait, que des inventaires naturalistes pour toutes les communes concernées soient conduits sur les fuseaux, qu'on ait un bilan prévisionnel des consommations d'espace, c'est fondamental. C'est vrai qu'on consomme beaucoup. C'est de l'ordre de 80 à 100 m d'emprise par fuseau. Donc, c'est important. Il est aussi question d'une évaluation de la fragmentation des milieux, parce qu'on va forcément avoir un impact sur les continuités environnementales. Et puis, il faut bien intégrer le coût global de la valeur patrimoniale de la biodiversité. Ce sont les points forts que les associations environnementales souhaitent voir pris en compte lors des études du projet. Je tenais à les préciser là. Je pense que vous les connaissiez déjà. On vous les a déjà communiqués. Mais je pense que c'est important qu'on mette l'accent dessus.

Alain RADUREAU, membre de la CPDP

J'ai dit tout à l'heure qu'on aurait une réunion spécifique là-dessus. Comme il n'y a pas masse d'interventions demandées, on peut peut-être quand même prendre le temps de dire quelques mots sur ce problème des études environnementales, le point où elles en sont aujourd'hui et leur devenir au fil du temps, selon l'évolution du projet ?

Virginie FIORO, RFF

Je suis Virginie FIORO. Je suis responsable environnement RFF. Donc, ce que vous nous dites là, effectivement, on a déjà eu l'occasion de l'évoquer, on l'a bien noté. Et on se rejoint sur cette façon de voir les choses. C'est vrai que FNE et RFF ont pris l'habitude de travailler ensemble. On s'est rencontré avant le débat public. Je pense qu'on continuera à se rencontrer pour essayer de mettre les meilleures chances pour ce projet, s'il a une suite. C'est vrai qu'on a déjà réalisé un diagnostic environnement sur l'ensemble de l'aire d'étude potentiellement concernée par les scénarios qui vous ont été présentés. Diagnostic qui a été initié en 2012, poursuivi jusque cette année. Il a été fait en deux temps, puisqu'on pensait que le débat public aurait lieu un an avant. Donc on avait fait un premier diagnostic en 2012, qu'on a complété cette année, pour essayer de prendre en compte l'évolution des données. On l'a fait sur trois grandes thématiques de l'environnement : le milieu physique, l'eau, le relief, la géologie, le milieu naturel, la faune, la flore, sachant que je tiens quand même à préciser qu'à ce niveau des études, très en amont, on n'a pas fait de diagnostic faune, flore, habitat. C'est impossible à faire sur une zone d'étude qui fait 15 400 km². Bien évidemment, ces diagnostics faune/flore seront réalisés par la suite, lorsqu'on passera du scénario au fuseau, puis au tracé. Donc évidemment, là, ces diagnostics auront tout lieu d'être.

Vous avez parlé effectivement du fractionnement des milieux. On a déjà commencé à le prendre en compte, en prenant en compte des études des schémas régionaux de cohérence écologique. On a pris en compte les corridors qui ont été diagnostiqués déjà en Bretagne. En Pays de la Loire, les SRCE sont un peu moins avancés, donc les diagnostics de corridor, on ne les avait pas à disposition à ce stade des études. Mais bien évidemment, on les prendra en compte aussi.

Donc c'est vrai que la prise en compte du fonctionnement écologique des territoires, c'est des choses qui sont assez nouvelles, finalement, et qu'on va forcément prendre en compte dans ces projets. Jusqu'à présent, c'est vrai que souvent on regardait l'impact d'un projet sur les milieux et la disparition de certains milieux. Mais on prenait moins en compte le fonctionnement des réseaux écologiques. Donc ça, évidemment, ça sera pris en compte par la suite. Là, vous voyez l'aire d'étude sur laquelle on a fait notre diagnostic environnement, et à partir duquel on a déterminé les principaux enjeux. Ce que je peux dire aussi, c'est qu'on a initié, dans ce cadre-là, du coup, une démarche dite ERC, éviter, réduire, compenser, qui consiste à éviter, dans un premier temps, les enjeux principaux. Sachant que d'autres enjeux n'ont pas pu être évités dans les scénarios qu'on propose. Donc ceux-là, on essaiera de faire en sorte de les éviter ensuite, en proposant des fuseaux, des tracés, en jouant là-dessus. Ce ne sera pas toujours possible, il ne faut pas le nier : ce genre

de projet a des impacts sur l'environnement. Mais on essaie aussi de réduire ces impacts, ou de les compenser si on n'a pas pu les réduire.

Alain RADUREAU, membre de la CPDP

Merci de nous avoir montré que tout cela est en cours et en chantier. Donc, on ne peut pas avoir tout de suite toutes les réponses, mais petit à petit, j'espère que tout ça s'éclaircira et qu'à la réunion de Redon, nous aurons des précisions plus construites sur ce point.

Est-ce qu'il y a d'autres interventions ? Alors, on me rappelle que sur le problème des emprises foncières et de l'agriculture, puisque les emprises foncières ont un impact environnemental, mais aussi sur l'activité agricole, nous aurons une réunion le 15 octobre, à Lamballe. C'est tout près d'ici et vous pourrez venir.

Il y a encore des interventions ?

Michel JOINDOT, association CFCB

Ma question sera peut-être un peu à la limite de ce qui a été développé. Mais je pense qu'elle est quand même importante. Donc, on aura, à l'issue de ce projet, un bel outil d'infrastructure, qui ne vaudra que si on sait construire dessus, comme on l'a bien montré, un service de qualité. Et vous avez insisté aussi sur l'intermodalité, qui est un critère clé à prendre en compte. Et à ce sujet-là, j'espère qu'on pourra faire des progrès par rapport à la situation actuelle en matière d'intermodalité. Parce qu'on n'est quand même pas, par rapport à nos voisins suisses ou allemands, très brillants aujourd'hui. Simplement, prenons deux exemples. Par exemple, ça paraît des points de détail, mais il faudra bien arriver en France, un jour, à ce que les horaires de cars changent au même moment que les horaires de trains. Ce qu'on ne sait absolument pas faire aujourd'hui, parce que quand vous voyez des exploitants routiers, ils vous disent qu'ils ne connaissent pas les horaires de la SNCF. Et un point aussi très important, c'est qu'il faudra en arriver à éviter cette concurrence absolument stérile qu'on a aujourd'hui, où le train et le car se battent sur les mêmes itinéraires, avec des tarifs complètement différents. Donc, tout à l'heure on a parlé de Dinan. Si on prend la liaison Dinan-Rennes, on a un Dinan-Rennes avec changement à Dol par le train. Je ne connais pas le prix, mais, imaginons que c'est 10 ou 12 €, alors que des cars départementaux font une liaison à 2 €. Donc, c'est des systèmes complètement débilés. Je pense qu'il faudra réfléchir à ces choses-là en même temps qu'on va bâtir les nouveaux services, pour arriver à sortir de cela.

Alain RADUREAU, membre de la CPDP

Les questions que vous posez sont effectivement un peu à côté du projet. Je précise quand même que nous aurons deux réunions publiques, une à Pontivy, le 12 novembre, et une à Carhaix, le 26 novembre, c'est-à-dire pour des secteurs qui sont en dehors du tracé des nouvelles voies éventuelles, et où ces problèmes d'intermodalité seront forcément au cœur de la discussion.

Peut-être voulez-vous répondre ? Peut-être M. LAHELLEC souhaite-t-il lui aussi répondre sur ce point ?

Olivier GUÉRIN, président de la CPDP

M. Le Président, c'est effectivement peut-être d'abord d'expliquer qu'il y a plusieurs AOT, sauf erreur de ma part, et que vous représentez la région, autorité organisatrice des transports. Vous êtes compétents sur les TER. Le département l'est en ce qui concerne les cars, sauf erreur de ma part. Et vous pourriez sans doute donner quelques indications sur les discussions qui peuvent exister entre ces AOT, pour améliorer ce qui vient de nous être dit sur les difficultés de coordination ?

Gérard LAHELLEC, vice-président de la région Bretagne, en charge de la mobilité et des transports

Oui, très volontiers. Les exemples ne sont quand même pas, Dieu merci, très nombreux. On peut considérer que cet exemple-là est un exemple vrai, mais je n'en connais pas beaucoup d'autres. À ma connaissance, cela n'existe pas. Il y a concurrence entre trains et cars ? Non, ça n'existe pas. Il y a juste cette partie, qui va de Dinard, gare de Dinan, et de la gare de Dinan, qui fiche le camp jusqu'à Rennes. Bon, ça commence à produire ses effets. On a quand même une instance de concertation aujourd'hui qui s'appelle le GART Breizh, par analogie aux gares nationales, dans lequel siègent

à égalité toutes les autorités organisatrices de transport. Il y a 17 autorités organisatrices de transport en Bretagne, transport urbain, départemental, régional. Par conséquent, ces instances de concertation existent et c'est tellement vrai, quand même, que nous faisons du commun assez inédit en matière de commodités des modes de transport. Le plus bel exemple étant quand même la carte Korrigo, qui se développe et se déploie pour la totalité du territoire breton et qui s'ouvre à des prestations de service totalement nouvelles, en direction notamment des jeunes, des étudiants. On était avec Rennes 2 l'autre jour. Et tout notre exercice consiste à faire avancer le projet vers des prestations nouvelles abritées par la carte, tout en faisant en sorte que les territoires qui y adhèrent puissent y adhérer au moment où ils ont décidé d'y adhérer. Parce qu'il n'y a pas de tutelle d'une collectivité sur une autre. Je pense que c'est un travail de conviction. Il y a aussi beaucoup de disparités, quelquefois, entre les territoires et entre les contrats qui existent en matière de transport.

Donc, tout cela évolue. Alors, il va sans dire que là où on fait du car... parce qu'il faut comprendre le tarif à 2 €. Il faut essayer d'expliquer pourquoi c'est comme ça. C'est parce que les transports départementaux se sont développés fondamentalement à partir d'une mission, qui s'appelle le transport scolaire. Et c'est la vocation première. Par conséquent, c'est positif. Et en ce sens, les départements ont eu tendance à considérer qu'un car à moitié plein ou totalement plein ne coûtait pas plus cher. Donc, cela ne coûtait pas cher de faire de la tarification. Et c'est quand même du transport subventionné à 94, 95 %. Tandis qu'une des difficultés de fond que nous avons avec le ferroviaire, c'est que dans le système ferroviaire, c'est le ferroviaire qui paie le ferroviaire. Je m'explique. À chaque fois que vous faites rouler un train, un train paie des péages. Ça représente à peu près 30 % du coût. Tandis qu'un car, quand il roule, ne paie pas de péage. Donc, c'est beaucoup plus facile de faire des tarifications pas chères en autocar. Et le prix de l'investissement n'est pas le même. Il y a une autre, par contre, qui est sûre, c'est que ces choses-là évoluent en ce sens qu'aujourd'hui, lorsqu'un transport est subventionné à 94, 95 ou 96 %, il ne génère pas de recette pour son propre développement. Tant et si bien que ça ne suffit pas pour développer le transport en car en soi.

Et puis enfin, je vais vous dire, l'orientation en cours consiste quand même plutôt à faire en sorte que les AO se rapprochent. Elles n'iront pas jusqu'à se confondre, puisque les transports urbains, etc. continueront, les métropoles existent. Mais on parle d'évolution des compétences et des périmètres de compétences de chacune des institutions. Je pense que ça consistera aussi à rapprocher les points de vue. Mais ne rendons pas ce sujet-là plus grave qu'il n'est, même s'il est vrai que vous avez pointé une vraie question, qui s'applique sur un segment de parcours.

Alain RADUREAU, membre de la CPDP

Peut-être une autre réponse générale sur ce point particulier ?

Arnaud GODART, RFF

En complément des explications très claires de Gérard LAHELLEC, juste une illustration. Nous avons eu, en région Pays de la Loire, l'expérience d'une réouverture de ligne, Nantes-Chateaubriand, et l'expérience d'un redéploiement des cars, opéré sous l'autorité du conseil général ou de la métropole, pour redéployer ces services, pour faire du rabattement, éviter les doublons et au contraire redéployer ces services publics vers d'autres dessertes, en complémentarité. Je pense que la gouvernance des projets, tel que nous l'exerçons avec les partenaires ici réunis, est un gage bien sûr de coordination. Voilà une simple illustration au niveau des projets tels qu'on les engage. Évidemment, il est trop tôt, au niveau de LNOBPL, mais nous avons cette expérience récente, concrète.

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

Je voulais rassurer M. JOINDOT. Nous avons, nous, régulièrement rencontré le président de la commission transports du conseil général 35, pour parler de cette question. En effet, on est tout à fait d'accord. Dans la situation actuelle, il y a des cars qui partent à la minute près, devant la gare de Dinan, par rapport aux trains. C'est une concurrence absolument sauvage et que personnellement j'appelle « déloyale ».

Nous avons défendu la position de la complémentarité des cars et des trains, à condition qu'ils apportent un service supplémentaire et qu'on utilise le train, en effet, et le car pour assurer des services et des créneaux horaires différents, et non pas sur le même créneau horaire, qui n'apporte rien à la population. En effet, actuellement 92 % du prix du billet de car est payé par le conseil général 35. On est tout à fait d'accord. Les gens paient 2 ou 3 € avec le car et 10 € avec le train, sauf ceux qui ont des abonnements, qui paient 1 ou 2 € : ce n'est pas une situation possible. Mais je pense que le

bon sens finira par l'emporter. Et puis, cela demande un rapprochement des compétences et des coordinations entre le conseil régional et les conseils généraux. Merci.

Alain RADUREAU, membre de la CPDP

Merci pour ce témoignage. Y a-t-il d'autres prises de parole ?

Si vous ne voulez plus débattre, nous allons conclure cette soirée. Je voudrais remercier nos intervenants pour la qualité de leurs interventions, vous remercier aussi, vous, même si vous n'étiez pas très nombreux, pour la qualité aussi de vos interventions. On a quand même eu des discussions assez intéressantes, qui ont un peu dépassé le cadre du service ferroviaire. Mais ce n'est pas très grave, c'est un peu la règle du jeu du débat public. Puis je voulais rappeler, avant de rappeler les réunions à venir, que le débat se poursuit sur internet. Nous avons eu plus de 6 000 visiteurs uniques. C'est-à-dire qu'on ne compte que les adresses IP qui ont été enregistrées. Nous avons eu 19 avis et 10 commentaires sur le forum de discussion. 49 questions ont été posées au maître d'ouvrage, qui n'a pour l'instant répondu qu'à 5. Mais nous ne doutons pas que la situation va s'améliorer très vite. 3 points de vue, au sens des contributions et cahiers d'acteur... je crois que le premier cahier d'acteur, c'est celui du département, ici, qui vient de sortir. Et puis, sur les réseaux sociaux, il y a aussi un certain nombre d'abonnés qui suivent le débat, comme ça, directement.

La prochaine réunion du débat public a lieu le 1er octobre à Saint-Brieuc. La suivante, nous réitérerons celle que nous avons aujourd'hui, ici, mais cette fois-ci côté sud, à Lorient, le 14 octobre. Et tout près d'ici, le 15 octobre, à Lamballe, je l'évoquais tout à l'heure, une réunion consacrée à l'agriculture et aux emprises foncières. Ceci uniquement pour les plus proches. Pour le programme complet, toujours vous référez à ce petit document qui est en distribution à l'entrée.

Je vous remercie, je vous souhaite une bonne soirée.

(Applaudissements)