

LNOBPL – Liaisons ferroviaires Bretagne-Loire

VERBATIM DE L'AUDITION DES EXPERTS
Nantes, le 27 novembre 2014, 16 h 10 à 18 h 00

Commission particulière du débat public :

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

Maîtrise d'ouvrage :

Arnaud Godart, *chef de mission LNOBPL (RFF)*

Experts :

Jean DETERNE, *ingénieur général des Ponts, des Eaux et des chaussées*
Claude ABRAHAM, *ingénieur général honoraire des Ponts et Chaussées*
Pierre ROUSSEL, *ingénieur Général du Génie rural, des Eaux et des Forêts*
Michel SAVY, *ingénieur de l'école Centrale, docteur d'Etat en économie*

(Début de la réunion à 16h15)

Pierre ROUSSEL, expert

(Début de l'intervention manquante, suite à un problème technique)... essentiellement l'auteur du PowerPoint que vous allez voir. D'ailleurs, nous pouvons le souligner. Et il a fait pas mal de boulot de synthèse. Claude ABRAHAM, qui a travaillé beaucoup sur Rennes – Châteaubriant – Nantes. Moi-même, Pierre ROUSSEL, qui me suis occupé de la partie environnement. Et Michel SAVY, qui est un universitaire, qui va nous rejoindre, mais son train arrivait à la gare de Nantes maintenant. Donc, il faut lui laisser le temps de venir de la gare de Nantes jusqu'ici. Je vais d'ailleurs un petit peu prendre sa partie en attendant.

Que nous a-t-on demandé ? Il y a eu contribution au débat public, pas mal de travaux présentés, qui avaient tous pour caractéristique de prévoir une desserte à Notre-Dame-des-Landes. À l'issue de quoi, il a été décidé que nous ferions avec, en gros, la même intensité des présentations, des expertises concernant l'amélioration de la desserte Rennes – Nantes. Autrement dit, nous ne nous sommes pas occupés des autres morceaux de l'amélioration du réseau ferroviaire Pays de Loire – Bretagne, que ce soit vers le sud ou vers le nord, et ne desservant pas Notre-Dame-des-Landes. Et puis, la CNDP a désigné 4 experts indépendants. Nous n'avons aucune attache ni avec RFF, ni avec la SNCF, ni avec Aéroport de Paris ou qui sais-je, pour contribuer à éclairer le débat. Autrement dit, il ne nous appartient pas de dire si telle solution est meilleure que telle autre. Surtout, nous n'en avons même jamais discuté entre nous. Cela peut vous paraître curieux. Mais je ne suis pas convaincu que si nous cherchions une solution idéale, nous ayons tous les trois la même approche et que nous convergions sur la même solution. Donc, nous ne vous dirons pas : « Nous pensons que c'est cela qu'il faut faire. » Ce que nous vous fournirons, que nous allons vous présenter maintenant, c'est une analyse multicritères qui dit que si nous adoptons tel scénario plutôt que tel autre, nous gagnons cela, mais cela coûte tant, cela a telle incidence, etc.

Sur le plan de l'analyse, une chose que nous mettons en évidence et que nous reverrons à la fin, c'est les effets de seuil. Dit autrement, si nous voulons améliorer la performance, que ce soit en temps (Rennes – Nantes en 1 heure ou moins de 1 heure) ou que ce soit en fréquence (un train de plus ou deux trains de plus en heure de pointe), l'incidence se compte en centaines de millions d'euros à chaque fois. Autrement dit, il y a là un élément de réflexion majeur. Comment ? Qu'est-ce que nous voulons ? Savoir ce que nous voulons, sachant que si nous voulons tout, cela coûte très cher.

Voilà les premiers éléments de cadrage. Cela doit être à peu près cela.

- Amélioration de la liaison sans desserte d'une aéroport du grand Ouest.
- Alternative ferroviaire par Châteaubriant. Nous passons par Châteaubriant ou par Redon.
- Privilégier l'amélioration des lignes existantes et des trafics locaux.
- Valoriser le potentiel de fait des régions concernées.
- Et évaluer les nouvelles solutions du point de vue socioéconomique et environnemental.

Nous avons fait une analyse multicritères que nous vous présenterons à la fin. Je pense que c'est Jean qui chargera de cette partie, puisque c'est lui qui a fait le tableau. Je pense que maintenant, d'ailleurs, je peux te passer la parole, parce que cela, c'est toi.

Jean DETERNE, expert

Vous verrez que ce diaporama est un peu long. Il y a des diapositives sur lesquelles nous passerons vite ou que nous sauterons, mais elles sont surtout là pour pouvoir être reprojeter s'il y a des questions sur tel ou tel aspect particulier. Vous voyez ici la carte en épaisseur proportionnelle – c'est un terme un peu technique – des trafics que nous appelons trafics de référence de l'étude de Réseau ferré de France, de l'étude du maître d'ouvrage en 2030. 2030 est une date indicative. Comme nous l'avons dit dans le rapport, et c'est peut-être utile de le rappeler ici, considérons que ce sont des trafics à horizon 2030, si ce n'est pas 2030, si c'est 2035 ou une autre date dans ces zones de temps. Cela n'a pas une importance majeure vu la façon, comme l'a rappelé Pierre ROUSSEL, dont nous avons abordé le problème. C'est-à-dire que nous l'avons abordé de façon multicritères pour classer des solutions les unes par rapport aux autres, et pas du tout pour regarder les dates optimales de réalisation.

Un mot quand même de cette situation de référence. 2030, c'est la projection en 2030 de la situation de l'infrastructure et des services en 2017, c'est-à-dire avec la ligne grande vitesse Paris – Rennes qui est ici en rose foncé, en service. Et avec une amélioration des services et des fréquences sur certaines liaisons que nous verrons d'ailleurs dans les documents de RFF. Ce qui est intéressant ici de voir, c'est la clé en fait de toute la suite. C'est pour cela que j'insiste un peu sur cette carte. C'est qu'en l'absence des liaisons nouvelles Bretagne – Pays de la Loire, c'est-à-dire en l'absence du projet et des qualités de services qui seront apportés, et simplement du fait de ce qui existera en 2017, nous avons un trafic qui est très important, puisque c'est de l'ordre de 6 millions de voyageurs par an entre Rennes et Redon. Je pense que nous arrivons à lire, mais enfin vous connaissez la géographie du pays. Ce trafic est lié essentiellement, évidemment au prolongement de la LGV, mais aux liaisons entre Rennes et la Bretagne Sud. Et donc, nous voyons bien que cette fonction fondamentale est totalement dépendante de l'aéroport. Enfin, nous en redirons un mot tout à l'heure.

Ensuite, à l'autre extrémité, nous avons 6,5 millions de voyageurs par an entre Nantes et Savenay, dont l'essentiel se dirige ensuite d'ailleurs vers Saint-Nazaire. Et ces trafics-là sont liés, pour l'essentiel, évidemment aux liaisons avec Saint-Nazaire, mais aussi à des liaisons périurbaines, suburbaines, plus locales avec Nantes. Et il reste un tronçon au milieu qui, sur cette carte, est bien maigrichon, puisque par rapport aux autres il fait à peu près un tiers du trafic. Un trafic qui est d'une part le trafic direct Nantes et bassin de Nantes vers Rennes et Bretagne Nord, d'autre part le trafic de Nantes vers la Bretagne Sud, Auray, etc. Et enfin, un trafic local. Chacun pour à peu près un tiers. En gros, le trafic qui réellement va de Nantes à Rennes est de 800 000 voyageurs par an et je le souligne ici, parce que quand Claude parlera de Rennes – Châteaubriant – Nantes, nous voyons tout de suite que c'est un tiers de ce trafic de 2,3 millions – en situation de référence, indépendamment de ce qui peut arriver en plus du fait des augmentations de qualité de service – qui peut concerner l'aménagement par Rennes – Châteaubriant – Nantes qui ici n'apparaît pas en trafic puisqu'il n'y a pas de liaison continue, qu'il y a simplement un tram-train au sud et une desserte Rennes – Châteaubriant au nord.

Si nous pouvons passer à la diapositive suivante. Ceci ne fait que vous montrer par écrit ce que je viens de dire oralement. Ce que je n'ai pas dit tout à l'heure, mais j'ai dit que je le dirais, c'est l'incidence potentielle de l'aéroport du grand Ouest. Et encore une fois, nous n'avons pas pris parti sur la façon dont ces chiffres ont été évalués. Dans les études, il semble que le fer puisse prendre environ un quart des liaisons vers et de l'aéroport futur, dans cette hypothèse-là. Et pour ce qui concerne le fer, cela représente environ 1,8 million de voyageurs par an dont 600 000 vers Nantes et le bassin de Nantes, 300 000 vers Rennes et le bassin de Rennes, et 200 000, peut-être même un peu moins, vers Redon et donc la Bretagne Sud. Voilà ce qui amènerait l'aéroport en plus des trafics que nous avons vus ici.

Nous pouvons continuer sur la diapositive suivante. Simplement, avant de passer la parole à Claude ABRAHAM pour les études complémentaires faites sur l'aménagement de Rennes – Châteaubriant – Nantes, voilà le réseau ferroviaire auquel nous nous sommes intéressés, qui est donc le réseau des deux itinéraires possibles, Ouest et Est, entre Rennes et Nantes. Sachant, je le répète, qu'il y a trois sections aux fonctions très différentes entre Rennes et Nantes par Redon, Rennes – Redon, Redon – Savenay et Savenay – Nantes. Voilà. Claude, je te passe le micro.

Claude ABRAHAM, expert

Merci. Bonjour. Donc, quelques éléments rapides sur Rennes – Châteaubriant – Nantes. Tout le monde sait bien que cette ligne n'est plus exploitée depuis une trentaine d'années, qu'elle est coupée à Châteaubriant, qu'elle est exploitée au nord entre Rennes et Châteaubriant par des autorails thermiques, au sud, entre Nantes et Châteaubriant par des trams-trains. La question qui nous a été posée était de savoir s'il était possible, et dans quelles conditions, de rétablir ou d'exploiter une liaison directe Rennes – Nantes par Châteaubriant.

La réponse à cette question est oui, sûrement, à condition de savoir comment, pour quoi faire et dans quelles conditions. En vérité, cette ligne pose un certain nombre de problèmes qui sont un peu difficiles à résoudre, sur lesquels je reviendrai rapidement. Le premier problème est qu'il s'agit d'une liaison essentiellement à voie unique avec un certain nombre de doublements de liaisons dans les gares. Et par conséquent, l'exploitation sur une même liaison à voie unique de trains ayant des vitesses totalement différentes pose des problèmes difficiles de capacités, soit de croisement de trains, soit de doublement de trains. Lorsque nous regardons en détail s'il est possible de faire coexister ces deux trafics, nous nous apercevons que les contraintes sont telles que pour faire passer au moins un train par heure, il est vraisemblable qu'il faudrait doubler la ligne sur 20 à 30 km.

LNOBPL – Liaisons ferroviaires Bretagne-Loire

Deuxième problème, cette liaison actuellement, dans son état, est incapable d'accueillir des trains à une vitesse convenable si nous voulons que cette liaison par Châteaubriant soit un complément satisfaisant des liaisons par Redon. Il faudrait que nous soyons capables d'assurer le trajet en, mettons, moins de 1 h, 1 h 15. Ceci suppose que sur une bonne partie de la liaison, la vitesse atteinte soit d'au moins 140 km/h. Pourquoi 140 km/h ? Parce que c'est la vitesse jusqu'à laquelle il est possible d'aménager la ligne sur son emprise actuelle, simplement en modifiant les dévers, mais sans modifier les rayons de courbure. Bien entendu, de telles vitesses d'exploitation supposeraient simultanément que nous supprimions la grande majorité des passages à niveau. Je ne pense pas que nous serions autorisés à exploiter une ligne à une telle vitesse en maintenant les passages à niveau.

Puis, il y a un troisième problème extrêmement difficile, qui est celui de l'entrée dans Nantes, qui sur les 5 derniers kilomètres est exploité actuellement en tram-train, avec 4 ou 5 passages à niveau qui sont commandés par des feux. Passages à niveau urbains et pour lesquels la conduite des trains est une conduite à flux. Les trams-trains abordent les passages à niveau à moins de 20 km/h. Il faut qu'ils puissent freiner très, très vite et la mise en place d'une exploitation ferroviaire normale sur cette liaison est extrêmement difficile.

Si nous voulons effectivement être capables de faire Rennes – Nantes en moins de 1 h 15, il est très vraisemblable que cette section urbaine devrait être remplacée par un tunnel, ce qui évidemment est extrêmement coûteux. Alors, nous pourrions imaginer une solution différente, une solution moins coûteuse. Elles ne permettent pas, me semble-t-il, d'assurer la liaison dans un temps raisonnable. Autrement dit, nous pourrions imaginer par exemple de prolonger le tram-train vers le nord, ce qui suppose que nous électrifierions la ligne entre Châteaubriant et Rennes. Nous pourrions imaginer *a contrario* que nous prolongions vers le sud les autorails thermiques qui s'arrêtent actuellement à Châteaubriant, mais ce qui supposerait là aussi que ces autorails soient capables de respecter les normes d'exploitation des circulations en zone urbaine. Il est vraisemblable qu'en vertu d'un arrêté de 1991, l'autorisation d'exploiter ces rames ne serait pas donnée. Nous avons en fait deux contraintes lourdes pour la mise en service de cette ligne, si nous voulons que les temps de parcours soient acceptables : le problème de l'arrivée dans Nantes et le problème de la possibilité de faire doubler ou croiser des trains sur une partie de cette ligne. Donc, la réponse à la question qui a été posée, c'est oui nous pouvons. Oui, c'est effectivement très coûteux. Il existe des solutions réduites, même plus réduites que celles que nous avons présentées dans le tableau. Mais elles ne fournissent pas un temps de parcours acceptable par rapport à celui qui est déjà obtenu par la liaison par Redon.

Je répondrai à d'autres questions, s'il en est, bien sûr.

Jean DETERNE, expert

Redon, c'est moi. Donc, l'itinéraire par Redon est plus long. Nous l'avons vu. Il fait un peu 150 km contre 120 pour Rennes – Châteaubriant – Nantes. Mais comme je l'ai dit tout à l'heure, il y a trois sections à des fonctions très différentes. La première section, une petite moitié de la longueur, a une fonction essentiellement liée à la desserte de la Bretagne Sud à partir de Rennes. Et nous voyons que l'incidence potentielle de l'aéroport sur le trafic de cette section serait à peu près 5 % de plus, ce qui ne change pas les ordres de grandeur du trafic. Et donc, nous considérons que sur cette section l'absence ou la présence de la desserte de l'aéroport a peu d'incidence quant au choix ou en tout cas au classement des différentes sections.

Nous avons conservé pour Rennes – Redon les aménagements qui étaient inclus dans les scénarios mauve et bleu Nord et Sud Vilaine, initiaux du maître d'ouvrage, parce que nous n'avons pas de raisons d'en construire d'autres. Donc, c'est ces trois hypothèses que nous avons conservées. Nous verrons tout à l'heure pour l'analyse multicritères. Et quand nous avons pu calculer quand même les bénéfices actualisés ou actualisés nets, nous avons retenu l'une comme témoin simplement pour ne pas faire un grand nombre de calculs et nous avons pris celle qui apparaissait comme la plus intéressante.

Nous pouvons passer à la diapositive suivante. Cette fois-ci, il s'agit de Redon – Savenay – Nantes, avec deux sections très différentes. Redon – Savenay qui serait relativement sensible à l'absence de la desserte de l'aéroport puisque son existence apporterait 500 000 voyageurs de plus par an en direction de Redon. Néanmoins, le trafic, même avec ces 500 000, resterait relativement faible sur cette section. Et simplement, la non-desserte de l'aéroport réduirait encore un peu plus les besoins d'aménagement de cette section.

Pour la deuxième section Savenay – Nantes, la situation est un peu plus complexe parce que c'est une section très chargée, avec des trafics élevés – nous l'avons vu – et surtout très hétérogènes, puisqu'il y a des missions ferroviaires qui sont des missions de transit, qui sont des missions de dessertes locales. Et s'ajoute en plus ici, un peu plus qu'ailleurs – nous pourrions revenir et faire un point sur le fret – la liaison vers Nantes. Quand je dis que c'est un peu plus complexe, c'est que la desserte de l'aéroport amènerait à peu près 500 000 voyageurs de plus vers Savenay et 600 000 de plus vers Nantes. Mais dit comme cela, cela ne suffit pas à comprendre le fonctionnement de cette section. Dans tous les scénarios de base de RFF, l'AGO est desservi sur un tracé neuf, même dans le scénario mauve, puisqu'il y a une boucle en tracé neuf qui passe par la gare de l'aéroport. Il faut noter que dans ces conditions le fait que le trafic le plus rapide ou de distance plus longue passe sur un tracé neuf, dans ces schémas du maître d'ouvrage, soulage le tronçon existant. Alors que s'il n'y a pas de gare aéroport et si nous n'avons plus de raisons d'aller faire un tracé neuf ou une desserte particulière, alors tout le trafic reste à nouveau sur le tronçon existant Savenay – Nantes. Et nous verrons tout à l'heure que nous rencontrons là un problème de capacité qui peut conduire, indépendamment même de l'aéroport, à créer une troisième voie ou une déviation.

Nous pouvons passer à la diapo suivante. Sur cette partie Redon – Savenay, j'ai dit que l'incidence de la non-desserte de l'aéroport était un peu plus sensible, alors qu'elle ne l'est pas sur Redon – Rennes. Nous avons fait construire six scénarios d'aménagement. Nous ne pouvons pas lire le tableau ici qui donne les caractéristiques de ces scénarios, mais ils sont dans le rapport. Six scénarios qui sont donc, pour les deux premiers, les scénarios où nous recherchons plus ou moins de gains de temps, plus pour le S1, un peu moins pour le S2. Puis, nous ne cherchons pas à régler le problème de capacité sur Savenay – Nantes, ce qui est purement théorique, parce que cela peut amener à des problèmes d'exploitation importants. Les deux autres scénarios suivants, S3 et S4, là nous cherchons à augmenter la capacité entre Savenay et Nantes en créant une troisième voie et en cherchant ou en ne cherchant pas des gains de temps sur l'ensemble de la section. Et les deux derniers scénarios, S5 et S6, nous cherchons la capacité non plus par une troisième voie. Quand nous parlerons de l'environnement tout à l'heure, il n'est pas toujours certain qu'une troisième voie soit plus favorable à l'environnement qu'une ligne neuve. Mais enfin, je laisserai Pierre ROUSSEL en parler. Donc, là, nous cherchons la capacité par une ligne nouvelle, mais évidemment plus courte que celle qui était prévue dans le scénario mauve du maître d'ouvrage et une ligne nouvelle qui ne correspond pas à la totalité des aménagements des scénarios bleus Nord Vilaine ou Sud Vilaine. Et nous cherchons soit un gain de temps modéré – c'est le cas de la solution S5 – soit un gain de temps un peu plus important – c'est le cas de la solution S6.

Comme je l'ai dit tout à l'heure, l'essentiel de la comparaison sur laquelle nous reviendrons tout à l'heure dans le document, est une comparaison multicritères. Et là, nous n'avons pas besoin d'agrèger toutes les sections. Par contre, à ce stade et pour y voir un peu plus clair, nous avons voulu calculer quand nous le pouvions les valeurs actualisées nettes de ces scénarios, comparées aux scénarios initiaux du maître d'ouvrage, sans desserte de l'aéroport. Et donc, cela veut dire que chacun de ces scénarios, S1 à S6, pour le seul calcul de la vanne, mais sans que cela préjuge le choix. C'est simplement parce que c'était un des tracés représentatifs de la famille des aménagements de Rennes – Redon. Nous l'avons assemblé avec le tracé bleu Nord Vilaine de Rennes – Redon. Et nous le voyons écrit en italique. Nous avons ajouté, pour mémoire et pour retomber sur le même réseau que les scénarios initiaux, Rennes – Lamballe, qui fait un peu plus de 50 km et 920 ou 950 millions. Ces assemblages sont schématisés ci-après. Nous allons passer très rapidement les trois diapositives suivantes. Nous pourrions y revenir si nous avons des questions. Les assemblages S1, S2, puis S3, S4, puis S5, S6.

Vient maintenant l'analyse plus économique des comparaisons. Comme je l'ai dit, avant de passer à l'analyse multicritères, nous avons commencé par faire un calcul des valeurs actualisées nettes ou bénéfiques actualisés. C'est un terme un peu technique, mais c'est bien commode dans un premier temps. Cela a des tas d'inconvénients sur lesquels nous pourrions revenir, parce qu'il y a des hypothèses sous-jacentes. Mais cela permet de comparer assez facilement avec les valeurs un certain nombre de variantes.

Parmi les scénarios initiaux présentés par le maître d'ouvrage, il y avait le scénario mauve, le scénario bleu Nord et Sud Vilaine, et le scénario vert Nord et Sud Vilaine. Mais pour ce qui nous concerne, les tracés du scénario vert sont pratiquement les mêmes que les tracés du scénario bleu. Donc, nous n'avons même pas retenu le scénario vert qui ne diffère du bleu qu'ailleurs qu'entre Rennes et Nantes. Pour ces scénarios initiaux du maître d'ouvrage, il y en a un seul qui apparaissait comme rentable, du seul point de vue économique. C'était le bleu Nord Vilaine. Si nous retirons la

desserte de l'aéroport, nous faisons des économies d'investissement. En gros, nous gagnons 200 millions sur le scénario bleu, parce que nous ne faisons pas la gare de l'aéroport. Et nous gagnons 400 millions sur le scénario mauve, parce que non seulement nous ne faisons pas la gare, mais nous aménageons le tracé autrement que pour cette longue déviation. Malgré ces économies, les pertes de trafic induit et de transfert modal font que plus aucun de ces scénarios tels qu'ils sont n'est rentable cette fois-ci au sens économique. Évidemment, en fonction de ce que nous avons dit tout à l'heure, il faut chercher la raison pour laquelle c'est comme cela. Ce n'est certainement pas de la faute de Rennes – Redon. Donc, c'est bien que toutes les différences sont concentrées sur les pertes de trafic et sur le niveau d'aménagement de Redon, Savenay et Nantes. C'est pour cela, comme je l'ai dit, que nous avons construit les scénarios S1 à S6.

Il se trouve que nous avons eu le temps et que nous avons pu évaluer, calculer pour l'un des scénarios et estimer grossièrement pour les autres une valeur actualisée nette comparable. Nous avons bien vu que tous les schémas, S1 à S6, sont des schémas avec des niveaux d'aménagement plus faibles que les schémas initiaux du maître d'ouvrage, même sans gare de l'AGO. Et nous avons pu calculer pour l'une des variantes, qui est la S2, la valeur actualisée nette. Nous n'avons pas pu calculer pour les autres. Mais nous avons pu estimer par recoupement. Et nous nous sommes aperçus que sur ces 6 scénarios, indépendamment des autres critères, il y en avait au moins 2 qui présentaient un bénéfice actualisé positif. Le schéma S2, parce qu'il est très économique, même si nous ne recherchons pas de gain de capacité sur Savenay – Nantes et même si nous ne cherchons pas à gagner beaucoup plus que 3 minutes de vitesse totale. Et le S5, parce qu'au fond nous avons un tracé neuf, mais plus court que celui du mauve, nous ne cherchons pas à gagner beaucoup de vitesse – mais nous avons vu que les vitesses n'étaient peut-être pas l'élément essentiel. Par contre, ce tracé neuf coûte bien moins cher que dans le cadre du scénario bleu. Malgré le trafic plus faible, cette solution reste donc rentable. En comparaison, le S6, dès que nous cherchons à augmenter beaucoup plus la vitesse sur le tronçon et notamment entre Savenay et Nantes, nous perdons à nouveau de la rentabilité parce que le trafic n'est pas assez important.

Comme nous l'avons dit, la vanne n'est qu'un des éléments d'appréciation. Et donc, nous avons complété la comparaison par une approche multicritères. Mais nous allons vous faire languir un peu. Avant de venir à l'approche multicritères, il faut forcément parler de l'environnement, puisque c'est un des critères introduits dans le multicritères.

Pierre ROUSSEL, expert

L'environnement, c'est ma partie. Comment les études ont-elles été conduites ? Il y a eu une analyse environnementale portant sur la totalité de la zone concernée par les améliorations ferroviaires. Donc, de Brest à Rennes, à Nantes, à Quimper. Et là-dessus, cela a été fait sur une base de documentation, autrement dit le résultat est un ensemble de cartes à peu près au millionième sans aucun travail de terrain, ce qui est assez logique à ce stade. Nous sommes quand même à un stade très préliminaire, avant d'aller chercher ponctuellement ce qu'il se passe.

À partir de là, le bureau d'étude a hiérarchisé les différents enjeux qu'il a étudiés. Je vous montre le tableau non pas pour que vous puissiez le lire, mais pour que vous voyiez un peu le nombre d'enjeux qui ont été identifiés. Puis, ils ont été triés en 4 catégories : de majeur à moyen. Majeur, c'est très fort. Nous passons par l'axe si nous ne pouvons vraiment pas faire autrement. Et moyen, c'est que nous pouvons nous en accommoder. Derrière, il y a un tri en fonction du fait que nous nous attaquons au milieu physique, au milieu naturel, au milieu humain.

À la lecture de cela, avant de voir les cartes, j'ai commencé par avoir peur, parce qu'ils ont identifié tellement d'enjeux que je me suis dit qu'il devait être à peu près impossible de réussir à profiler une voie de chemin de fer à travers tout cela sans perturber gravement une situation quelconque. Nous nous apercevons après, en regardant les cartes, que si, nous arrivons à passer. Deuxièmement, ils ont, je crois, passé tous les enjeux possibles. Le travail a été assez exhaustif. En revanche, cette hiérarchisation présente un certain nombre de biais. Le premier est qu'elle est présentée telle quelle. Autrement dit, le fait que l'enjeu ZNIEFF de type 1 qui est à peu près un milieu soit très fort et milieu naturel. Milieu naturel, cela paraît évident, c'est marqué dessus. ZNIEFF veut dire zone naturelle. En revanche, pourquoi très fort plutôt que fort ou majeur ? Cela n'est justifié nulle part. Il y a deux exemples. Un, sur lequel je reviendrai, qui est le risque d'inondation, qui est calculé zone inondable, qui est un enjeu moyen. Et un autre que je n'ai pas personnellement compris : ce sont les parcs éoliens, qui sont considérés comme enjeu très fort. Je ne sais pas pourquoi la cohabitation des éoliennes et des trains pose difficulté. En venant ici, nous constatons que le train traverse la Beauce, sauf qu'il y a

plein d'éoliennes au milieu desquelles le train passe. Les éoliennes tournent et les trains circulent et en gros il ne se passe rien de particulier. Pourquoi ont-ils fait cela ? Ne me le demandez surtout pas, je l'ignore. Mais cela prouve simplement qu'il y a un peu une limite ou des choses peut-être à rejustifier. Ils n'y échapperont pas, parce que le projet, quel qu'il soit sera soumis à évaluation environnementale. Et l'autorité environnementale qui a déjà pris contact avec RFF, à ma connaissance, vérifie systématiquement ce genre de choses. Je pourrais vous citer, si nous avons le temps, des exemples un peu rigolos qui ne concernent pas la SNCF ni RFF sur ce genre d'oublis. Cela donne parfois des réponses qui, si elles ne coûtaient pas très cher, pourraient être cocasses.

Cela, c'est la carte générale où nous retrouvons les différents tracés possibles. Le bleu Nord Vilaine est celui-ci. Ne me demandez pas pourquoi ils l'appellent « Nord ». Moi, je l'aurais baptisé « Ouest ». Le bleu Sud Vilaine est celui-ci. Je l'aurais bien volontiers baptisé « Est ». La voie au milieu, là, est la voie actuelle. Et évidemment, Châteaubriant qui est là. L'éventuel aéroport de Notre-Dame-des-Landes est là. Si nous le desservons, il faut une gare et donc des rails, d'où ceci. Nous avons donc des scénarios bleu Nord Vilaine jusqu'à Redon. Après, nous faisons tout ce que nous voulons, reprendre l'exposé de Jean DETERNE. Il a parlé également du bleu Sud Vilaine. Là, c'est Châteaubriant, c'est Claude ABRAHAM. Et si nous voulons vraiment aller très vite, nous allons tout droit. Évidemment, nous ne desservons plus rien. En revanche, nous n'échapperons pas à un barreau qui aille vers Redon, faute de quoi nous ne pouvons pas desservir le reste de la Bretagne.

Je vais vous présenter simplement deux bouts de carte sur les points qui me paraissent majeurs en matière d'environnement. Cela, c'est l'entrée éventuelle dans Nantes si nous passons par Châteaubriant. Claude ABRAHAM a évoqué un tunnel. Le tunnel est en pointillés, là. Indépendamment du fait qu'il est prévu pour coûter 250 millions d'euros, ce qui n'est quand même pas tout à fait rien, il a un certain nombre de défauts dont celui de frôler la Loire et surtout de traverser une zone de captage d'eau potable, ce qui veut dire que nous heurtons un enjeu réputé majeur dans la hiérarchie et qui l'est vraiment. Faire passer un tunnel au milieu d'un champ captant, c'est possible. Des techniques existent. Elles sont pratiquées depuis très longtemps. C'est par exemple comme cela que nous avons fait traverser la Seine à la ligne 4 du métro. Là, ce n'était pas un champ captant, mais il se trouve que c'était tellement mouillé que cela ne tenait pas. L'exercice consiste à congeler tout le sol et à forer le glaçon. Cela marche, mais n'est pas vraiment donné. D'où peut-être les 250 millions d'euros. J'avoue que personnellement cela ne me paraît pas être, sur le plan environnemental, idéal. Et risquer d'envoyer de la bentonite dans les robinets des Nantais, personnellement, j'hésiterais.

Deuxièmement, Jean l'a évoqué tout à l'heure, les éventuelles modifications de tracé d'implantation de voies. Si nous faisons une voie nouvelle, cela coûte peut-être moins cher que de reprendre en sous-œuvre une voie existante, surtout s'il faut continuer à l'exploiter pendant les travaux. En revanche, cela occupe de l'espace, d'où la nécessité, avec encore plus de vigilance, d'appliquer la doctrine générale « éviter, réduire et compenser les impacts sur l'environnement ». Là, nous n'avons pas le choix. Ce qui veut dire d'ailleurs que si nous voulions nous amuser à classer du seul point de vue de l'environnement les différentes options possibles, la plus simple est celle de ne rien faire du tout. Évidemment, du côté de l'amélioration des services, cela ne rend pas énormément de résultats. En revanche, cela n'accroît et ne modifie aucun impact. Vous voyez que le multicritères – nous y reviendrons – peut conduire selon le critère que nous priorisons à des solutions différentes. Ça, c'est pour Rennes – Châteaubriant – Nantes. Il y a moins de soucis sur les parties plus au Nord.

Je vais vous montrer la carte tout à l'heure. Ceci est la partie inondation. Ce que vous avez là, ce sont les cotes atteintes par la Vilaine à Redon, depuis les années 1930 pendant les 4 crues données. Comme vous pouvez le constater, la dernière connue qui est celle de 2001, c'est 5,34 mètres. Ce n'est pas la plus forte. Et pour y être allé, pour avoir travaillé là-dessus, je peux vous affirmer que ce n'est pas simple et qu'il y avait beaucoup d'eau. Et nous avons cela à peu près tous les 20 ou 30 ans. Rappel : une crue dite centennale ne se produit pas tous les 100 ans. Elle a à peu près deux chances sur trois de se produire au moins une fois sur une période de 100 ans. C'est un calcul de probabilité extrêmement simple qui vous fournit ce résultat. Ce n'est pas une crue exceptionnelle. À tel point que dans la directive européenne sur la protection contre les inondations, la crue centennale est qualifiée de crue moyenne. La crue exceptionnelle, c'est la crue millénaire. Elle est vraiment beaucoup plus rare. Donc, il y a ce problème d'inondation sur lequel je vais revenir.

Puis, en fonction du tracé par lequel nous passons, il y a d'autres impacts sur les milieux – nous n'y coupons pas – qui sont des zones, soit des périmètres de protection de captage un peu à la sortie de Rennes, soit des zones Natura 2000 du côté de Redon. Nous les retrouverons dans le tableau multicritères.

Les inondations, c'est cela. Je suis désolé pour la qualité de la carte que vous avez à gauche. C'est la carte du territoire à risque important d'inondation, telle qu'elle a été actuellement élaborée. Elle est de mauvaise qualité. Elle vient de l'établissement public territorial du bassin de la Vilaine. C'est la seule que j'ai à cette échelle-là et qui soit synthétique. Si vous allez sur le site de la DREAL, vous trouverez des tas de cartes beaucoup plus précises que cela, qui ne vont pas forcément nous intéresser à ce stade du débat et qui, surtout, ne couvrent chacune qu'une partie du tronçon. Donc, sauf à vous présenter un drap de lit, je me suis rabattu là-dessus, ce qui permet quand même de voir que c'est totalement inondable. La Vilaine, c'est ce qui coule évidemment au milieu. La voie actuelle passe donc entièrement dans cette zone inondable. Nous nous apercevons que le fuseau Nord Vilaine qui est là, sous la flèche, peut peut-être frôler les zones inondables, mais quand même il va falloir être vraiment vigilants pour réussir à y échapper. Et de toute façon, nous n'y échappons absolument pas, en aucun cas, pour rentrer dans Redon. Et le bleu Sud Vilaine qui est là y échappe peut-être aussi en faisant attention, mais nous y échappons encore moins pour rentrer dans Redon.

Quand je disais tout à l'heure que les inondations ou les zones inondables étaient un aléa réputé moyen pour les bureaux d'étude, personnellement j'aurais renforcé un peu les précautions à prendre sur ce sujet. Alors, nous savons faire. Ce qu'il faut, c'est que la ligne soit hors d'eau pour que les trains puissent circuler et qu'elle soit transparente à la circulation de l'eau en dessous pour qu'elle ne perturbe pas l'écoulement des eaux en période de crue. Cela veut dire que nous faisons éventuellement des voies sur pilotis sur certains tronçons, éventuellement longs. Tout ceci a aussi un coût. Techniquement, il existe des solutions à tout, mais il faut choisir entre le parcours, le détour, les pilotis, etc. Il y a là un vrai sujet.

J'en fais une synthèse. Le tracé via Châteaubriant évite la vallée de la Vilaine, bien sûr. En revanche, il recoupe tous les affluents rive gauche de la Vilaine. Mais ce sont des ponts cette fois-ci, ils ne longent pas. À mon avis, le risque d'inondation de la vallée de la Vilaine est sans doute plus que moyen. C'est ce que je vous ai dit. Tous les tracés recoupent des milieux sensibles. Nous le verrons sur des travaux à plus grande échelle, une fois que ce sera un peu mieux précisé. Aucun n'est impraticable. Mais tous présentent des difficultés et donc « éviter, réduire et compenser les impacts sur les milieux naturels » en fonction de l'application du Code de l'environnement devra systématiquement être appliqué avec vigilance. Voilà. Je te rends la parole.

Jean DETERNE, expert

Tout à l'heure, je vous ai présenté pour les seuls scénarios reliés à Rennes – Redon – Nantes, la façon dont ils ont été construits et je vous ai dit que dans un premier temps, nous avons fait calculer ou estimer, comme nous pouvions le faire, les valeurs actualisées nettes. Mais ce n'est qu'un des critères de comparaison. En outre, nous avons vu que l'État est absolument dans l'incapacité de calculer ce paramètre économique pour l'itinéraire Est par Châteaubriant.

De toute façon, il faut compléter ce paramètre par un certain nombre de critères que chacun pourra ensuite pondérer en fonction de ses propres priorités. Et cela permet d'avoir une vision un peu moins unidirectionnelle et un peu plus complète, avec des possibilités multiples, et complétée par une analyse multicritères. Pour l'analyse multicritères, nous ne pouvons pas non plus prendre trop d'hypothèses. Mais nous avons pris en compte des variantes assez contrastées. Deux variantes contrastées pour Rennes – Châteaubriant – Nantes, dont Claude a parlé tout à l'heure, avec des montants d'investissement qui vont pratiquement du simple au double, puisque le scénario 1 est le plus simple possible pour arriver à rester dans des niveaux de service comparables à l'itinéraire Ouest, alors que le scénario B conduit en outre à rechercher une capacité, une fréquence de deux en heure de pointe.

Trois scénarios – je l'ai dit tout à l'heure – pour la section Rennes – Redon, qui sont en réalité les tracés et les aménagements prévus dans le cadre des scénarios initiaux (mauve et bleu Nord et Sud Vilaine). Les 6 variantes que nous avons examinées pour le tronçon Redon – Savenay – Nantes, et à titre de comparaison, nous avons quand même mis le scénario bleu Nord Vilaine, sans desserte d'aéroport (celui dont je vous ai parlé au tout début et dont nous avons vu que c'était le seul rentable avec desserte aéroport et qu'il n'était pas rentable, plus rentable en tout cas sans la desserte de l'AGO, mais il constitue un élément de comparaison puisque ce scénario avait été étudié de façon assez complète.

Et les critères que nous avons retenus sont des critères de longueur, des critères de trafics de référence – nous les avons vus au tout début – et potentiels, c'est-à-dire les trafics qui pourraient être attirés par l'amélioration de l'offre de service, attirés soit par ce que nous appelons des trafics induits, c'est-à-dire des trafics nouveaux qui apparaissent spontanément, par désir d'augmenter les voyages, soit des trafics apportés par ce que l'on appelle le transfert modal, c'est-à-dire des personnes qui renoncent à prendre la voiture par exemple, et qui préfèrent prendre le train si le niveau de service est suffisant. Avec bien sûr ici une difficulté puisque j'ai dit que dans la comparaison multicritères, nous avons mis Rennes – Châteaubriant – Nantes et que nous avons donc une grande incertitude sur la quantité de trafic qui pourrait se déplacer de l'itinéraire Ouest vers l'itinéraire Est. Sachant que cela ne peut pas être la totalité pour une raison simple, c'est que nous ne pouvons pas couper la liaison Rennes – Redon – Nantes. Nous ne pouvons évidemment pas la couper sur Rennes – Redon à cause de la desserte de la Bretagne Sud, et évidemment pas sur Nantes – Savenay à cause de la desserte locale et de Saint-Nazaire. Et nous ne pouvons pas interrompre le tronçon central de Savenay à Redon, qui assure les liaisons de Nantes vers la Bretagne Sud. Donc, cet itinéraire existera. Il y aura forcément des trains, fussent-ils omnibus. Et il n'est pas certain qu'un client attendrait une heure pour avoir un train direct par Châteaubriant, si dans un quart d'heure il peut avoir un omnibus par Redon. La répartition des trafics entre l'itinéraire Est supposé aménagé et l'itinéraire Ouest qu'il serait nécessaire de maintenir est très difficile à déterminer. Elle dépend des conditions d'exploitation et d'un certain nombre de choses.

Nous avons pris en compte les meilleurs temps entre Rennes et Nantes. La référence aujourd'hui, c'est 74 minutes même si ces derniers mois, c'est un peu plus du fait de certains travaux. Nous avons pris en compte dans les critères les fréquences en pointe. Les capacités libérées par les aménagements en faveur du fret et du trafic local. Je n'ai pas dit grand-chose du fret, mais vous aurez peut-être des questions là-dessus. La Bretagne est une des régions par rapport aux autres régions françaises où le fret ferroviaire est relativement mal placé en pourcentage de parts de marché. Les experts pensent que l'aménagement des liaisons nouvelles peut permettre d'améliorer l'offre et d'attirer un peu plus de fret. L'environnement avec 4 éléments sur lesquels nous reviendrons. L'investissement total. Et un point qu'il nous apparaît intéressant de donner, c'est l'investissement par voyageur/kilomètre en année de référence. J'ai mis voyageur/kilomètre, c'est en fait une coquille ici. C'est l'investissement par voyageur annuel en 2030 qui a été pris. Ceci veut dire simplement que si je dépense 100 euros par voyageur qui prend le train ou qui est concerné par le train sur une des sections en 2030, comme il faut que j'amortisse cela sur 30 ou 40 ans, cela veut dire qu'il faudra mettre quelques euros de plus dans le billet ou dans la subvention.

Le tableau qui est après est illisible pour vous. Le but de la manip n'est pas de le rendre lisible puisque je vous ai commenté les sections qui représentent les colonnes et je vous ai commenté les critères qui sont les lignes. Il est fait d'ailleurs pour être vu de loin, c'est pour cela que nous avons mis des couleurs. Et nous voyons que pour certains des critères, certaines des sections sont très défavorables. Je rappelle, comme je l'ai dit tout à l'heure, qu'une des sections qui paraît les plus intéressantes sur ce tableau multicritères, c'est le scénario bleu Nord Vilaine sans AGO, dont nous avons vu qu'il n'était pas économiquement rentable. Il faut dire que malgré tous ces avantages, il n'est pas économiquement rentable. Et nous voyons tout de suite que cela rendra difficile des choix que nous nous refusons de faire, comme le dira sans doute Claude tout à l'heure.

Nous pouvons ajouter des critères si nous le souhaitons. Nous pouvons les pondérer différemment. Nous pouvons en éliminer quelques-uns et nous pouvons en extraire. Pour donner une illustration de ce que nous pouvons extraire, nous avons fait une extraction pour deux des critères, qui sont le critère de gain de temps et le critère de fréquence. Avec les effets de seuil dont a parlé Pierre ROUSSEL tout à l'heure, qui sont bien mis en évidence, puisque nous avons extrait ces critères du tableau. Nous avons construit un tableau croisé où nous voyons quels sont les scénarios dans ceux que nous avons étudiés qui permettent de gagner plus ou moins de temps et qui permettent ou non d'avoir une deuxième fréquence. Nous pouvons reporter sur ce tableau les scénarios qui permettent de gagner temps et fréquences. Et chaque fois que nous passons à une réduction de temps supplémentaire ou à une augmentation de fréquence, cela se joue en centaine de millions d'euros. Je signale que ce n'est pas très lisible d'ici pour vous, mais le scénario de référence est celui qui est tout en bas à droite du tableau, le bleu Nord Vilaine, qui coûte un peu moins de 2 milliards d'investissements et qui apporte les meilleures fréquences et les meilleurs temps. À ce prix-là, il n'est quand même pas rentable. C'est ce que nous avons vu tout à l'heure. Cela veut dire que toute combinaison que nous pourrions faire dans le tableau et qui coûterait plus que cela, il faudrait qu'il y ait vraiment d'importants avantages non monétisés pour que toute autre combinaison soit intéressante. Il faudrait plutôt chercher des combinaisons moins chères et peut-être moins favorables à

la qualité de service. Voilà. C'est simplement à titre d'illustration que je voulais vous dire, c'est une des façons d'utiliser cette approche multicritères, qui permet donc d'extraire, de sélectionner ou de privilégier tels ou tels critères par rapport à d'autres.

Nous en arrivons aux conclusions que Claude va vous récapituler.

Claude ABRAHAM, expert

Merci. Je rappelle encore une fois les données de l'exercice. L'exercice consistait à examiner les conditions de desserte possible sur Rennes-Nantes dans l'hypothèse de non existence de l'aéroport. Il est clair, et ceci a déjà été dit, que le fait d'avoir fait cet exercice ne signifie pas, pour aucun de nous, une prise de partie quelconque sur le bien-fondé ou non de l'aéroport. De même d'ailleurs que lorsqu'à plusieurs reprises tout à l'heure il a été indiqué que la rentabilité des liaisons ferrées se détériorait sans aéroport, ceci ne signifie pas pour autant que l'aéroport soit considéré comme rentable. Ceci est quelque chose qui n'a rien à voir. Encore une fois, c'est le résultat d'un calcul, ce n'est pas le résultat d'une prise de parti. Ceci est donc la première chose sur laquelle je voudrais insister. C'est un exercice sur hypothèse qui nous a été fixé, que nous avons cherché à faire de notre mieux.

Deuxièmement, nous avons dit à plusieurs reprises que la rentabilité économique était un critère qui posait problème. Je crois qu'il faudrait peut-être rappeler quelques-uns des éléments de ces problèmes. D'abord, nous avons quelques doutes sur les hypothèses de prévision de trafic et de croissance de trafic qui ont été faites. Nous pouvons bien entendu nous interroger sur l'évolution du prix du pétrole. Nous pouvons nous interroger sur l'influence éventuellement de nouveaux modes de déplacement. Nous pouvons nous interroger sur les valeurs du temps qui ont été retenues. Tout ceci introduit des éléments d'incertitude. L'intérêt du multicritères précisément, c'est que chacun peut y trouver un petit peu ce qu'il souhaite. Deuxièmement, ce qui nous a paru relativement clair, c'est que les décisions à prendre sur Rennes – Redon étaient en fait pratiquement indépendantes des hypothèses faites sur l'existence ou non de l'AGO. Si effectivement, l'AGO n'existe pas, alors la section Redon – Nantes peut faire l'objet d'aménagements plus limités que ceux qui ont été imaginés, ceux qui ont été prévus, y compris d'ailleurs la création d'une liaison nouvelle plus courte que celle qui était envisagée. Pour Savenay – Nantes, il y a effectivement des problèmes difficiles, là aussi relativement indépendants des choix qui seront faits par ailleurs. Les scénarios qui ont été présentés peuvent servir effectivement de base pour définir les aménagements souhaités.

Deuxième question, deuxième remarque. L'établissement d'une liaison directe Rennes – Nantes par Châteaubriant est possible. Elle est extrêmement difficile. Elle pose des questions redoutables et surtout si nous voulons avoir sur cette liaison des temps de parcours et des fréquences satisfaisantes, elle risque d'être extrêmement coûteuse compte tenu des contraintes qui pèsent sur le tracé de la ligne, sur l'exploitation dans la partie suburbaine de Nantes. De toute façon, l'aménagement de cette ligne ne se substituerait pas à l'aménagement par Redon. Ce sont les exploitants ou éventuellement les Conseils régionaux qui décideraient des liaisons à mettre en œuvre et de leurs caractéristiques. La liaison par Châteaubriant ne serait pas simplement qu'un complément et non pas une substitution à la liaison par Redon. Et encore une fois à condition que ces caractéristiques temps de vitesse, en temps et en qualité, soit satisfaisants. Cela étant, si effectivement l'aménagement par l'Est a été décidé, alors il assurerait avec le coût qui était indiqué la deuxième fréquence de pointe qui pourrait faire partie des objectifs que souhaite les décideurs.

Troisièmement et peut-être en dernier, nous avons encore une fois essayé de répondre le moins mal possible aux questions qui nous ont été posées. Nous avons cherché à fournir, avec l'aide d'ailleurs des bureaux d'étude spécialisés, des éléments de réflexion, des éléments de jugement. Nous nous sommes interdit de porter le moindre jugement, encore une fois tout en insistant beaucoup sur les discontinuités qu'introduisent les exigences en termes de fréquence et de vitesse. Nous sommes quand même dans une période où les ressources financières ne sont pas illimitées. Par conséquent, cet élément de limitation pourrait effectivement être déterminant dans les choix définitifs. Merci.

Olivier GUÉRIN, Président de la CPDP

Merci de vos interventions. Je rappelle que les tableaux qui n'étaient pas très lisibles sur écran sont dans votre rapport. Et je pense que la plupart des personnes ici dans la salle ont déjà lu attentivement ce rapport et sont sans doute prêtes à poser des questions. Donc, c'est un échange avec des experts sur cette présentation, ce compte-rendu qui nous paraît

LNOBPL – Liaisons ferroviaires Bretagne-Loire

très complet. Qui souhaite des précisions, des questions ? Madame ? Je peux me permettre de vous demander, dans les procédures habituelles – je crois qu'il y a un verbatim pour cela – de vous présenter, même si vous êtes bien connue.

Françoise VERCHÈRE, Cedpa

Bien sûr. Françoise VERCHÈRE, conseillère générale de Loire-Atlantique et coprésidente du Comité d'élus opposés à l'aéroport de Notre-Dame-des-Landes. J'ai une question d'abord très factuelle, Messieurs. Il s'agit des chiffres que vous avez évoqués tout à l'heure en disant que vous les aviez pris tels quels. C'est donc le chiffre de 800 000 voyageurs/an pour le Nantes – Rennes. Puis, vous avez parlé des chiffres du trafic supplémentaire qu'apporterait la desserte AGO en disant que vous ne commentiez pas ces chiffres. Donc, je voudrais que vous précisiez d'où viennent ces chiffres. Ce sont des chiffres DGAC, des chiffres AGO ? De quelle époque ? Fondés sur quoi ?

Claude ABRAHAM, expert

La réponse est simple. Nous avons retiré – des évaluations de trafic nous ont été fournies – les évaluations de trafic, d'où qu'elles viennent, concernant l'aéroport. Autrement dit, nous avons purement et simplement enlevé les chiffres qui nous avaient été fournis pour l'aéroport. Les trafics pris en compte sont les trafics sans aéroport. Quelles que soient les hypothèses qui aient été faites pour l'aéroport. Qu'elles soient justes ou fausses, cela n'a aucune importance. Nous les avons enlevées.

Françoise VERCHÈRE, Cedpa

Si vous retirez un chiffre, ce chiffre vient de quelque part. Donc, je veux juste savoir d'où il vient.

Claude ABRAHAM, expert

Ils sont dans le dossier du maître d'ouvrage.

Françoise VERCHÈRE, Cedpa

Donc, ce sont les chiffres de RFF sur le trafic qu'apporterait AGO ?

Claude ABRAHAM, expert

Absolument. Je suppose qu'eux-mêmes les ont pris ailleurs. Ils vont vous répondre.

Françoise VERCHÈRE, Cedpa

Voilà. Je voudrais juste avoir cette réponse-là, parce que c'est important dans l'ensemble. C'est peut-être anecdotique, mais c'est quand même important.

Ma deuxième question porte sur le côté environnement que vous nous avez, Monsieur, fort bien expliqué. Je voulais rappeler qu'au moment du débat public sur Notre-Dame-des-Landes, précisément, la question environnementale a été balayée avec la question simple des enjeux. Enjeux moyens, il n'y a pas de particularités sur le site de Notre-Dame-des-Landes par rapport aux 8 autres sites qui étaient évoqués. Donc, vous avez rappelé précisément que là aussi il y avait visiblement quelques soucis sur l'évaluation fine des problèmes environnementaux. Notamment, je voudrais savoir si les questions que vous évoquez pour les inondations qui peuvent nécessiter, comme vous l'avez dit, de construire sur pilotis, etc., donc qui induisent des coûts particuliers, je pense que ces coûts ne sont pas dans l'évaluation globale des investissements tels qu'ils nous sont présentés à ce jour. Est-ce que je me trompe ?

Claude ABRAHAM, expert

D'abord, les enjeux à Notre-Dame-des-Landes, je ne m'en suis évidemment pas occupé, puisque le sujet était de ne pas passer par Notre-Dame-des-Landes, donc quel que soit le problème, je n'ai même pas cherché à savoir.

Françoise VERCHÈRE, Cedpa

Je vous rappelais juste qu'ils étaient passés au débat public de Notre-Dame-des-Landes.

Pierre ROUSSEL, expert

Ailleurs, pour la construction sur pilotis, c'est pareil. Les coûts qui ont été pris en compte sont ceux qui sont dans le dossier du maître d'ouvrage. Nous les avons pris tels quels. C'est le bureau d'étude du maître d'ouvrage qui est capable de nous dire s'il a prévu des pilotis. Je ne le sais pas. Ce que je sais, c'est que si nous sommes obligés de le faire, cela coûte très cher. L'expérience qui me fait dire cela, c'est celle de la ligne à grande vitesse entre Lyon et Marseille, dans la vallée du Rhône. J'étais le directeur de l'eau au ministère à l'époque. Les débats que j'ai eus avec la direction des transports terrestres ont été pour le moins animés. Cela se comptait en dizaines ou en centaines de millions d'euros supplémentaires. Mais sur une distance, il est vrai, plus longue. Donc, je ne sais pas. Peut-être que les maîtres d'ouvrage pourront nous le dire. Là, nous sommes partis sur des coûts secs. Ce que je sais, c'est que c'est un enjeu réel. Là-dessus, je vous suis totalement.

Françoise VERCHÈRE, Cedpa

Nous sommes tout à fait d'accord. Et c'est pour cela qu'il y a, me semble-t-il, un souci dans l'analyse puisque nous analysons au bout du compte le coût de l'investissement donc après la vanne, le tri, etc. Or, dans le coût d'investissement et sauf si RFF nous dit le contraire, je pense qu'il n'y a pas de surcoût lié aux problèmes qui vont se révéler un peu plus tard dans les études. Et c'est donc un problème majeur d'avoir à faire des choix sur des chiffres qui ne sont pas aujourd'hui probablement les bons.

Pierre ROUSSEL, expert

À ce stade, je ne peux faire qu'une analyse qualitative, pas quantitative.

Jean DETERNE, expert

Je crois que j'ai pris la précaution de le dire dans une de mes premières interventions. Je vous ai dit que nous ne souhaitons pas – et d'ailleurs comme l'a dit Claude ABRAHAM en conclusion – proposer telle ou telle solution ni arriver à une préférence sur telle ou telle solution. Mais que nous souhaitons essentiellement arriver à un classement relatif de ces solutions au vu d'un certain nombre de critères. Pour le cas des zones inondables, Pierre ROUSSEL vous a dit que toutes les hypothèses conduisaient à traverser la vallée de la Vilaine, d'une façon ou d'une autre, l'aménagement de la ligne existante en plein milieu et le Nord Vilaine à l'ouest de la Vilaine, et le Sud Vilaine à l'est de la Vilaine. Et nous avons simplement considéré que pour le classement relatif le niveau des estimations de coût était comparable et qu'elles avaient été estimées de façon homogène. Maintenant, si chacun des tracés augmente de 20 %, cela ne changera pas le classement relatif.

Olivier GUÉRIN, Président de la CPDP

Cela peut changer quand même l'appréciation que nous pouvons avoir sur le projet. Est-ce que RFF peut apporter des précisions à ce sujet ?

Arnaud GODART, RFF

Quelques précisions. Je passerai la parole après à mes collègues responsables des études techniques et environnementales. Mais les coûts intègrent ces problématiques. Alors, il y avait deux questions. Il y a la problématique de la zone inondable qui est classée en enjeu moyen. Pourquoi est-elle classée en enjeu moyen ? Ma collègue pourra vous donner peut-être un peu plus sa méthodologie. Mais cela veut dire quand même que c'est pris en compte et que ce n'est pas discriminant sur les scénarios. Après, du point de vue de la conception technique, c'est clairement pris en compte. Et si nous regardons les différentes solutions, c'est notamment un facteur explicatif du surcoût du scénario mauve sur la vallée de la Vilaine, puisque nous sommes plus dans la vallée de la Vilaine. Et dans le cadre des scénarios de ligne nouvelle, nous avons bien des coûts différentiels aussi sur les options Nord et Sud Vilaine qui sont largement expliqués par le nombre d'ouvrages exceptionnels nécessaires à la réalisation de la section de ligne nouvelle. Et je vais passer la parole à Cédric LEVREL et à Virginie FIORIO qui vont peut-être un peu plus détailler pour vous.

Cédric LEVREL, RFF

Bonsoir. Je suis Cédric LEVREL, je suis en charge des études techniques du projet LNOBPL. Donc, ce que nous avons fait en fait pour chiffrer les projets à ce stade-là et les scénarios qui vous ont été présentés, c'est à partir des options de

passage que vous trouvez dans les études techniques – nous avons plusieurs rapports et notamment le rapport C4 qui décrit techniquement et environnementalement les scénarios. Des options de passage qui vous ont été exposées entre Nantes et Rennes, Nord Vilaine, Sud Vilaine, comme cela a été évoqué, et le scénario mauve. À partir de cela, un linéaire théorique a été défini pour chacune des options de passage. Et à ce linéaire a été appliqué un ratio. Et ce ratio est tributaire de la topographie et de l'hydrographie. À ce titre, la dimension inondation est prise en compte. Et vous connaissez sans doute le viaduc routier à l'est de Redon. Cela vous donne une idée du type d'ouvrage ferroviaire envisagé quand nous traverserons la Vilaine à cet endroit-là. Et c'est ce type d'ouvrage qui a été intégré dans les ratios d'estimation des différents scénarios de projet.

Olivier GUÉRIN, Président de la CPDP

Merci. Sur le classement, enjeu moyen ?

Virginie FIORIO, RFF

Virginie FIORIO. Je suis responsable des études environnementales. Juste pour nuancer la notion de classement en enjeu moyen des PPRI en l'occurrence, ce n'est pas que nous le sous-estimons. Comme vient de le dire Cédric, nous l'avons pris en compte et notamment pour chiffrer nos scénarios. Mais nous considérons effectivement que passer dans une zone inondable, techniquement nous savons trouver des solutions. Mais nous savons qu'elles sont coûteuses, et nous l'avons pris en compte. Par contre, pour donner l'exemple, pourquoi avons-nous classé par exemple Natura 2000 en enjeu majeur ? Parce que nous essayons d'éviter d'abord les sites Natura 2000, parce que nous savons que les solutions en termes de réduction d'impacts ou de compensations sont quand même plus difficiles à trouver que construire un viaduc par exemple comme sur la vallée de la Vilaine. Donc, cela explique. Et je nuancerai encore une fois la notion d'aléa et d'enjeu. Pour nous, l'aléa PPRI a été pris en compte. C'est-à-dire qu'il y a effectivement de gros risques d'inondation sur la vallée de la Vilaine, mais ce n'est pas l'aléa que nous avons pris en compte, c'est vraiment l'enjeu. C'est de dire : est-ce une contrainte forte pas pour un projet tel que celui que nous présentons ce soir ? Cela ne veut pas dire que parce que nous avons mis les PPRI en enjeu moyen que l'aléa inondation, c'est-à-dire le risque d'inondation, est moyen. Nous savons très bien qu'il est fort sur la vallée de la Vilaine. Mais des solutions techniques existent, plus que pour compenser par exemple un site Natura 2000 ou même une ZNIEFF de type 1, que nous avons mis à ce compte-là en très fort, parce que même si ce n'est pas une zone protégée à ce titre-là, c'est un inventaire qui signale un patrimoine important.

Olivier GUÉRIN, Président de la CPDP

Merci. D'autres questions ? Monsieur ?

Gérard ALLARD, FNE

Gérard ALLARD, France Nature Environnement. Sur ce point inondation – nous viendrons peut-être à d'autres questions tout à l'heure – est-ce que la ligne actuelle est sûre ou pas du point de vue inondation ? Est-ce qu'il faudra la renforcer ? C'est-à-dire que si nous ne faisons rien, est-ce qu'il y a un gros risque qu'elle soit portée ou pas ?

Pierre ROUSSEL, expert

À ma connaissance, elle est stable. Autrement dit, elle est hors d'eau. Les trains n'ont pas été coupés pendant les crues de 2001. Nous circulions. En revanche, est-ce qu'elle est hydrauliquement transparente, autrement dit est-ce qu'elle influe ou pas sur l'écoulement des eaux de la Vilaine ? Là, la réponse est que je n'en sais rien. Elle date du 19^e siècle, donc nous pouvons difficilement tenir rigueur aux acteurs actuels d'une éventuelle opacité de la ligne par rapport aux inondations. Ce qu'il faut savoir aussi, je ne l'ai pas dit, c'est qu'un remblai ferroviaire n'est pas une digue. Dit autrement, si vous êtes de l'autre côté du remblai par rapport à l'inondation, vous n'êtes pas à l'abri, parce que rien ne garantit qu'il résistera. Sauf si évidemment, il a été construit pour. Il y a un exemple à Arles. Il se trouve que le remblai a tenu lors des crues de 2002 ou 2003. Ils ont eu de la veine. Mais la solution est quand même de construire une deuxième digue derrière.

Gérard ALLARD, FNE

Si vous permettez, je vais continuer une question sur le fret ferroviaire. Dans votre rapport d'expertise, vous avez mis des chiffres de train ferroviaire, 3,6 sur un tronçon, 3,3 sur un autre, 7,7 sur Savenay – Nantes. Cela considère les deux sens ou qu'un sens ?

Pierre ROUSSEL, expert

Ce sont des trafics journaliers deux sens. C'est moyen annuel. Mais il y a des périodes, notamment en période de transport de céréales où ces chiffres montent beaucoup plus.

Gérard ALLARD, FNE

Parce que vous indiquez ensuite qu'une solution ligne nouvelle permet de dégager des capacités. J'ai pris un petit peu l'exemple. Nous triplons le trafic fret sur cette section de ligne. Donc, il faut environ une dizaine de sillons par sens. C'est-à-dire que nous pouvons utiliser les creux de matinée, les creux de soirée et éventuellement la nuit. Donc, j'ai trouvé que cette affirmation était un petit peu forte peut-être pour pousser sur les lignes nouvelles, sachant qu'indiscutablement il y a des problèmes de capacité pour le fret ferroviaire. Mais c'est comme pour le périurbain. C'est autour de Rennes, et c'est autour de Nantes. Et sûrement peut-être aussi, je pense, sur Nantes – Angers. Je voulais savoir si vous avez démontré cette affirmation.

Pierre ROUSSEL, expert

Non. Vous avez raison. D'ailleurs, les questions de fret, je crois que nous le disons quelque part dans le rapport, n'ont pas été étudiées sur les lignes. Et nous avons simplement une note sur les enjeux que nous avons complétée parce que nous voulions quand même y voir un peu plus clair, puisque les enjeux globaux sur les régions considérées montraient que le fret ferroviaire dans ces régions était en proportion pratiquement deux fois moindre de parts de marché que dans la moyenne des régions françaises. Nous avons quand même voulu savoir ce que cela représentait. Mais ce n'est pas seulement vrai du fret. Nous n'avons pas examiné les questions d'exploitation ferroviaire, les questions des matériels. Les questions d'exploitation n'ont pas été examinées et donc c'est une appréciation... Ce n'est pas une affirmation d'ailleurs, c'est simplement dans le tableau multicritères une appréciation qualitative. C'est-à-dire que le fait que nous dégagions du trafic, notamment du trafic rapide, laisse un peu plus d'espace pour mieux organiser les trafics lents. Et dans les trafics lents, il n'y a pas que le trafic de fret ferroviaire, il y a aussi les trafics de desserte omnibus, de desserte périurbaine. Et c'est vrai que le fait de ne plus mélanger des trafics rapides à distance moyenne ou voire un peu plus longue, et des trafics plus lents, comme le fret ou comme le local... d'ailleurs, nous avons mis dans la même rubrique du tableau le fait que nous pouvions offrir des services complémentaires aux trafics locaux de voyageurs et aux trafics de fret. Mais ce n'est pas une affirmation, c'est un constat qui est que si nous dégageons des trafics rapides d'une voie donnée, nous pouvons gagner un peu de possibilités d'offrir un meilleur service au fret et au local voyageur.

Olivier GUÉRIN, Président de la CPDP

Je précise en ce qui concerne le fret qu'il y a une seconde expertise, vous le savez, qui a également été mise sur le site, où il y a un volet de fret. Cette expertise fera l'objet comme cet après-midi d'une audition, pas à Nantes, mais à Rennes le 2 décembre. Et donc, vous pouvez éventuellement, si vous n'allez pas à Rennes, faire poser vos questions sur ce problème un peu particulier. Mais ce qui a été dit aussi, ce qui apparaît dans le dossier de RFF sauf erreur, si vous vous rappelez, c'est qu'il y a des problèmes d'entrée à Rennes et à Nantes, de toute façon. D'autres questions ? Monsieur et Madame après.

Gérard CHOLET

Bonsoir. Gérard CHOLET. Ma question ne concerne pas directement votre étude. C'est-à-dire que nous nous proposons de dépenser des milliards pour gagner 15 ou 20 minutes entre Rennes et Nantes, mais nous ne parlons pas de sécurité. Dans nos régions, il y a deux points noirs que vous connaissez certainement : le tunnel de Chantenay par où transitent des marchandises dangereuses et la ligne de Saint-Nazaire qui passe à côté des raffineries de Donges. Il me semble qu'il serait plus urgent de résoudre ces problèmes-là en priorité dont il me semble, sauf erreur de ma part, que vous n'avez pas parlé dans votre étude.

Olivier GUÉRIN, Président de la CPDP

Ce n'était pas dans le champ de votre étude. Est-ce que RFF peut apporter les précisions sur ces deux sujets ? L'un a déjà été traité lors de différentes réunions, mais vous pouvez le rappeler. C'est le tunnel de Chantenay. Il y a eu des questions d'ailleurs qui ont été posées et auxquelles des réponses ont été apportées sur le site internet. Nous n'avons pas parlé de la raffinerie de Donges, qui est aussi un peu extérieure au projet, mais sur lequel vous pouvez peut-être apporter des précisions.

Arnaud GODART, RFF

J'ai apporté une petite précision rapide sur la problématique de la raffinerie de Donges qui est un autre projet ferroviaire en cours d'étude également, mais qui ne fait pas partie du projet LNOBPL, mais qui n'est pas oublié. Il est traité parallèlement dans le cadre d'études. Et sur le sujet du tunnel de Chantenay, je vais repasser la parole à Cédric LEVREL, qui va pouvoir vous expliquer plus en détail les problématiques liées à l'ouvrage.

Cédric LEVREL, RFF

Le tunnel de Chantenay, comme vous l'avez cité sur la branche Nantes – Savenay, donc à proximité immédiate de la gare de Nantes à l'ouest. Ce qui a été analysé dans le cadre du projet des Liaisons nouvelles Ouest Bretagne – Pays de la Loire, c'est ce que ce tunnel est sur une section concernée par les trois scénarios de projet. Vous avez vu que tous nos scénarios se raccordent sur la branche Nantes – Savenay. À ce titre, le tunnel de Chantenay est un ouvrage de 3 km qui fait partie d'une quarantaine de tunnels ferroviaires français de plus de 2 km. Il est strictement conforme à la réglementation en vigueur. Et ce qui a été pris comme hypothèse à l'horizon LNOBPL, c'est que les règles qui s'appliquent aujourd'hui s'appliqueront aussi demain. Donc, c'est ce qui a été pris comme hypothèse dans nos études, notamment de capacité d'exploitation.

Olivier GUÉRIN, Président de la CPDP

Donc, il n'y a pas de problème de sécurité dans ce tunnel ?

Cédric LEVREL, RFF

Si je développe sous cet aspect-là, c'est que, je l'ai dit, il est strictement conforme à la réglementation en vigueur, qu'il fait l'objet d'une démarche d'amélioration continue entre naturellement son gestionnaire, mais aussi les services de la sécurité civile. À ce titre, nous pouvons citer plusieurs opérations qui ont été menées récemment dans ce tunnel : l'amélioration de l'éclairage, du balisage et également plus récemment la mise en œuvre d'un réseau de communication dans le tunnel pour les services de la sécurité. Donc, il y a vraiment une attention particulière sur ce tunnel qui est menée et qui se poursuivra dans les années à venir. C'est la raison pour laquelle, à l'horizon LNOBPL, nous avons pris en compte l'ensemble des hypothèses et de l'attention qui aujourd'hui portaient sur ce tunnel.

Olivier GUÉRIN, Président de la CPDP

Il y a eu un exercice qui a été réalisé il y a quelques mois ?

Cédric LEVREL, RFF

Pas à ma connaissance dans les derniers mois. C'était il y a un peu plus longtemps, en 2010, il me semble.

Olivier GUÉRIN, Président de la CPDP

Merci. Madame, vous aviez demandé la parole ?

Thérèse LEPAROUX, membre du Collectif des élus opposés à l'aéroport Notre-Dame-des-Landes

Bonjour. Thérèse LEPAROUX. Je suis membre du Collectif des élus qui sont opposés à l'aéroport. Deux petites précisions, par rapport à la question de Monsieur ALLARD, je ne sais pas la raison exacte, mais l'année dernière lors des crues de l'hiver dernier, il y a des trains venant de Redon qui ont été stoppés. Je ne sais pas exactement si la ligne n'était plus en état de fonctionner ou quoi, mais la gêne a été manifeste.

Deuxièmement, sur la question du tunnel de Chantenay, il faudra quand même nous expliquer qu'il y a des travaux de sécurité qui ont été arrêtés lors des derniers travaux, parce que les cheminots s'évanouissaient.

Moi, je voulais revenir sur l'analyse multicritères. Vous savez qu'aujourd'hui à l'échelle nationale c'est la grande journée sur la mobilité, que nous entrons en transition énergétique. Et dans l'analyse multicritères, je ne vois pas la réduction des gaz à effet de serre prise en compte.

Jean DETERNE, expert

Je crois que je peux répondre là-dessus, Madame, parce que je ne pense pas que les scénarios en la matière diffèrent sensiblement les uns des autres. Autrement dit, les quantités de transferts ferroviaires sont de telle nature que je ne crois pas qu'ils soient discriminants en matière de scénarios. Je pense que nous aurions pu la rajouter. Je pense que nous n'avions pas les éléments pour le faire de façon sérieuse. Et bien entendu, ceci est globalement pris en compte.

Thérèse LEPAROUX, membre du Collectif des élus opposés à l'aéroport Notre-Dame-des-Landes

Excusez-moi, mais je crois que dans la nouvelle méthodologie qui prend les recommandations faites récemment et qui sont en vigueur depuis juin 2014, nous devons prendre en compte la réduction des gaz à effet de serre et nous savons les valoriser.

Pierre ROUSSEL, expert

Oui, je crois que vous avez absolument raison, Madame, pour le choix de la solution. Mais ce que nous disions, c'est que notre objectif était de faire des classements relatifs, sans dire que c'est telle date ou telle solution qu'il faut choisir, mais c'est par l'analyse multicritères, selon les critères que nous choisissons d'ailleurs, de trouver un classement relatif des solutions. Et les différences de trafic constatées entre les différentes variantes sont, je pense, trop faibles pour que nous puissions faire un classement relatif au sens de la production de gaz à effet de serre.

Virginie FIORIO, RFF

Je peux me permettre de compléter quand même. Nous avons quand même établi une évaluation carbone sur les différents scénarios. Elle est en ligne sur le site du débat. Je dis bien, c'est une évaluation carbone et non pas un bilan carbone, puisqu'à ce stade des études préalables au débat public, nous ne sommes pas suffisamment avancés pour faire quelque chose de très précis. Néanmoins, nous pouvons considérer qu'avec le scénario bleu nous parviendrions à l'équilibre – l'évaluation prend en compte la construction, l'exploitation, la maintenance et les reports modaux – autour de 2065, c'est-à-dire 35 ans après la construction. Et pour le scénario mauve et le vert, plutôt 2080, c'est-à-dire 50 ans après la construction. Nous avons fait une petite différence.

Olivier GUÉRIN, Président de la CPDP

D'autres questions, demandes de précision ?

M. PERRIER, Conseil régional Pays de la Loire

Monsieur PERRIER, Conseil régional Pays de la Loire. Pour revenir à la question de Madame LEPAROUX, effectivement nous avons bien répondu sur les scénarios tels qu'ils sont aujourd'hui dans le document du maître d'ouvrage. Ce n'est pas une réponse à la question par rapport aux scénarios complémentaires qui sont aujourd'hui proposés. Donc, nous sommes bien d'accord. C'est un élément qui n'a pas été pris en compte dans l'analyse multicritères que vous nous soumettez aujourd'hui.

Moi, j'avais une question simplement factuelle, avant sans doute ce soir une intervention plus politique. Tout à l'heure, vous nous avez présenté les différences de budget suivant le passage ou non par Notre-Dame-des-Landes. J'ai été surpris par le peu de différences financières. Je sais bien que les millions et milliards s'ajoutent et à mon humble niveau je suis parfois un peu perdu devant les sommes qui sont annoncées. Mais pour le scénario bleu, vous nous avez dit qu'il y aura 200 millions de moins de budget, puisque cela correspond à la construction de la gare Notre-Dame-des-Landes. Je pense qu'elle a été estimée à ce niveau-là, cela ne change rien sur le reste. Par contre, sur le scénario mauve, vous parlez uniquement d'une différence de 400 millions d'euros. Or, j'ai quand même en souvenir le scénario mauve qui offre au moins deux dizaines de kilomètres supplémentaires de voie nouvelle, je dirais entre 20 et 30. Cela veut dire que vous

les estimez à moins de 10 millions par kilomètre, alors qu'il me semble que suivant les chiffres y compris du document de synthèse RFF, nous sommes plus autour de 25 à 30 millions. Cela me paraît donc largement sous-estimé. Et comme là, ce sont des chiffres que vous annoncez, j'aimerais bien avoir une explication.

Pierre ROUSSEL, expert

Je suis absolument d'accord avec vous sur cette partie du scénario mauve sans AGO, puisqu'effectivement pour les deux scénarios neufs, bleu Nord et Sud Vilaine, c'est 200 millions et c'est le prix de la gare tel qu'il est estimé. Pour le mauve, c'était au début de notre expertise, nous avons retiré la gare et modifié un peu la partie Sud du scénario mauve en estimant grossièrement les économies que nous pouvions faire. Et malgré cela, aucun des scénarios au sens économique n'est rentable. Et c'est précisément pourquoi nous avons fait construire les scénarios S1 et S6 qui sont en réalité des mauves au sens initial, puisque c'est une combinaison bleu mauve, bleu sur Rennes – Redon et ce sont des variantes d'un mauve possible. Et là, vous voyez que nous arrivons à des coûts sensiblement plus faibles puisque le moins cher de ces scénarios (le S2), vous comparerez son prix que j'ai affiché tout à l'heure – je ne l'ai pas sous les yeux. Je suis d'accord avec vous. 400 millions, ce n'était pas assez. D'ailleurs, cela ne suffisait pas pour redonner une rentabilité avec des trafics plus faibles à cette variante. Et donc, nous avons cherché des coûts beaucoup plus faibles avec des aménagements beaucoup plus limités qui, du coup, deviennent possibles puisque nous n'avons plus ce trafic supplémentaire. Et là, contrairement au mauve tel que vous l'avez rappelé et qui était dans nos premières approches, nous avons trouvé des mauves bis, si je puis dire, S1 à S6, dont deux au moins restent rentable. Un qui fait des aménagements très modestes, très modérés, qui n'apportent pas de qualité de service énorme en plus et surtout qui n'apporte pas de capacité entre Nantes et Savenay, qui est le S2. Et un autre qui est plus cher, mais qui apporte cette fois une réponse satisfaisante autre que de créer une troisième voie, ce qui n'est pas forcément le plus facile. Une réponse satisfaisante au problème de capacité entre Rennes et Savenay. Problèmes de capacités qui sont totalement indépendants de l'aéroport, mais qui par ricochet seraient résolus si nous faisons une ligne neuve pour desservir l'aéroport. Si nous ne la faisons pas, il faut trouver d'autres solutions, c'est-à-dire une déviation plus courte ou une troisième voie. Mais effectivement, nous avons bien considéré que l'économie affichée sur le mauve sans aéroport ne suffisait pas et ne correspondait pas à un objectif correct face aux données de trafic sans l'aéroport.

Olivier GUÉRIN, Président de la CPDP

RFF pourrait peut-être préciser sur le scénario mauve le détour pas Notre-Dame-des-Landes. Il y a combien de kilomètres en plus par rapport à la ligne directe, à peu près ?

Arnaud GODART, RFF

C'est une section de ligne nouvelle de 37 km, je crois, de mémoire, en débranché, en sortie de Nantes en passant par l'aéroport et en reprenant après un peu avant Savenay. Nous avons un total de 37 km.

Olivier GUÉRIN, Président de la CPDP

Mais de toute façon, il fallait passer par la ligne directe. Cela fait combien, de point à point ?

Arnaud GODART, RFF

La ligne directe, cela doit être à peu près équivalent à 25 km ou à 30, entre les deux points.

Pierre ROUSSEL, expert

J'ai la chance d'avoir la carte sous les yeux. Peut-être que nous pourrions la reprojeter. Il suffit de reconnecter mon ordinateur sur le vidéoprojecteur et vous allez voir s'afficher la carte de synthèse des tracés possibles.

[Hors micro]

Olivier GUÉRIN, Président de la CPDP

Cela fait en gros 12 km en plus.

[Hors micro]

Parlez toujours avec un micro, s'il vous plaît, sinon nous ne pouvons pas prendre en compte.

M. PERRIER, Conseil régional Pays de la Loire

C'est juste pour dire que par rapport aux chiffres qui sont annoncés, pour que tout le monde soit d'accord. Là, nous faisons des constats. Le passage par Notre-Dame-des-Landes ferait 37 km de section nouvelle en plus. Par contre, la durée de trajet entre Rennes et Redon, ce serait simplement un ajout de 12 km. Nous sommes d'accord sur le constat.

Et le deuxième point, puisque j'ai repris le micro, mais je suis très content de l'intervention de Monsieur DETERNE. Nous sommes bien d'accord que dans les scénarios de S1 à S6 qui sont présentés aujourd'hui, il y en a deux qui sont avec des évolutions socioéconomiques positives, ce qui est quand même relativement nouveau dans le cadre de ce débat public.

Olivier GUÉRIN, Président de la CPDP

Merci. D'autres interventions ?

Bernard GUILLEMOT, Bretagne Vivante

Bernard GUILLEMOT, Bretagne Vivante, société pour la protection de la nature en Bretagne. Déjà, je voudrais corroborer ce que vient de dire Françoise VERCHÈRE tout à l'heure, la difficulté à ce stade du projet, tel qu'il est présenté, à faire une évaluation environnementale, ce qui fait qu'en fait nous l'évacuons au départ alors qu'elle peut s'avérer ultérieurement très importante. C'est juste un avis.

Ma deuxième question, c'est l'importance dans les calculs économiques et socioéconomiques qui ont été présentés du trafic apporté par l'AGO. Je ne reviendrai pas sur l'origine des chiffres. Je ne vais pas contester l'origine des chiffres qui sont avancés par RFF. Toutefois, même si AGO ne se fait pas, ce n'est pas pour autant que le transport aérien disparaîtra. Il existera toujours un aéroport qui s'appelle Nantes Atlantique, qu'il est facile de relier à la gare de Nantes par une voie ferrée. Et il y aura donc quand même du trafic de gens qui prennent l'avion, malgré cela.

Jean DETERNE, expert

Dans le cadre des études complémentaires que nous avons demandées avec plusieurs autres associations, et nous en avons discuté avec les experts avant aujourd'hui, mais peut-être que la réponse va changer. Le trafic Nantes Atlantique avec desserte ferroviaire n'a pas été pris en compte du tout dans le cadre des scénarios complémentaires. Donc, évidemment, c'est aussi une part que nous ne pouvons pas chiffrer – en tout cas, moi, je ne donnerai pas de chiffres. Mais c'est une part de voyageurs qui n'est pas comptabilisée.

Olivier GUÉRIN, Président de la CPDP

C'était effectivement pour préciser que, hors projet LNOBPL, j'ajoute quand même puisque vous avez demandé l'expertise, que sauf erreur de ma part cela n'a pas été un point qui a été particulièrement demandé, qui n'a pas été demandé expressément.

Particulier

Je vais reposer une question technique sur l'étude complémentaire. Lorsque vous tracez des lignes nouvelles, vous gardez l'ancienne inévitablement. Heureusement, d'ailleurs. Est-ce que les coûts d'exploitation des deux lignes ont été intégrés dans le calcul exploitation et entretien ? Est-ce qu'elles ont été calculées, évaluées pour un bilan à 10, 20, 30 ou 40 ans ?

Pierre ROUSSEL, expert

Lorsque les valeurs actualisées nettes, enfin bénéfiques actualisés, ont pu être calculés sur la base des premières études du maître d'ouvrage, et sauf à ce qu'ils me contredisent, mais nous avons regardé quand même les différentes façons de faire les calculs, il y a des tableaux détaillés d'ailleurs qui sont donnés dans ces dossiers. Je crois que c'est les dossiers F, qui doivent être les dossiers de calculs économiques. Vous verrez que les coûts d'exploitation sont pris dedans. Et donc, ensuite, quand nous avons fait les comparaisons, puisque j'ai dit que nous avions pu recalculer pour un seul scénario les valeurs actualisées nettes et que pour les autres nous les avons estimées, nous avons fait des comparaisons par des différences de trafic, des vitesses, des longueurs. Et donc, en proportion, au prorata les coûts d'exploitation des lignes nouvelles et des lignes anciennes sont pris en compte. C'est pour cela que nous avons aussi fait

quelques distinctions parce que dans certains cas si nous faisons simplement une rectification, l'ancienne ligne n'existe plus. Et nous pouvons faire une rectification sur 500 m, sur 1 km, sur 2 km. Donc, c'est les vrais tronçons de ligne nouvelle où nous devons garder la ligne ancienne pour des raisons de capacité ou d'ailleurs pour une raison de desserte, parce que la ligne ancienne, en général, a plusieurs gares qui sont des gares de desserte. Et donc, nous sommes obligés de la conserver. Ceci dit, peut-être que RFF peut compléter ce que je dis. Le coût d'exploitation d'une ligne nouvelle avec des trains rapides et des qualités de service importantes n'a peut-être pas grand-chose à voir avec le coût d'exploitation d'une ligne qui, tout en étant maintenue en circulation, n'a pas des qualités de service aussi importantes que la ligne nouvelle.

Arnaud GODART, RFF

Juste pour compléter, effectivement comme demandé, je ne vais pas vous donner, parce que je ne les ai pas... je confirme effectivement que dans le cas des scénarios du maître d'ouvrage, il y a bien à chaque fois les coûts d'exploitation de l'ancien réseau et des sections de lignes nouvelles dans le cas des scénarios où il y a des sections de lignes nouvelles, qui sont pris en compte. Donc, nous avons bien les deux. Ce que nous prenons en compte, c'est les frais fixes des sections de lignes nouvelles, qui sont normées. Nous avons des référentiels qui nous donnent ces frais fixes. Et après, en fonction du nombre de circulations, nous avons des coûts, que nous appelons les coûts marginaux. Ces coûts marginaux sont supplémentaires sur la ligne nouvelle. Si nous rajoutons des trains qui reprennent après la ligne classique, nous rajoutons aussi des coûts marginaux sur la ligne classique. Mais les frais fixes étant déjà pris en compte sont les mêmes avant et après le projet. Donc, tous les coûts sont bien intégrés dans toutes les évaluations socioéconomiques.

Olivier GUÉRIN, Président de la CPDP

Merci. Il y a encore des questions ? Ici, Mademoiselle. Alain RADUREAU, qui est membre de la commission, mais il a le droit aussi d'être informé, je pense.

Alain RADUREAU, membre de la CPDP

Oui. Il n'est pas de coutume que les membres de la Commission posent des questions, mais nous sommes dans une réunion un peu particulière. Je voudrais savoir à partir de quel seuil de temps de parcours vous avez commencé à estimer qu'il y avait un report modal significatif entre la voiture et le train, sachant que les temps de parcours, porte à porte, entre Nantes et Rennes en voiture actuellement sont de l'ordre de 1 h 30. Et pour le train, vous connaissez les chiffres mieux que moi. Donc, je voudrais savoir à partir de quel niveau de temps de trajet entre Nantes et Rennes, nous estimons qu'il y aura un report modal important, sachant qu'actuellement la part du ferroviaire sur Nantes – Rennes est très petite.

Olivier GUÉRIN, Président de la CPDP

Peut-être demander au représentant de la SETEC de répondre, puisque c'est eux qui ont fait les études de trafic.

Jacques GOURSEYROL, SETEC

Jacques GOURSEYROL. Je travaille pour le SETEC. J'étais plus chargé des bilans socioéconomiques que des études de trafic, mais je peux répondre malgré tout que dans les études de trafic, nous ne considérons pas de seuil. Il n'y a pas de seuil, pas de limite à partir de laquelle se déclenche un phénomène. Les phénomènes sont continus. C'est-à-dire que dès la première minute gagnée sur un itinéraire, vous modélisez un report modal et une induction de trafic. Donc, votre question ne reçoit pas de réponse claire, dans la mesure où il n'y a pas de seuil. Ce que je peux vous dire, c'est que la moindre amélioration de temps de parcours sur une liaison permet de générer un report modal et d'induction de trafic, quelle que soit la liaison en question.

Olivier GUÉRIN, Président de la CPDP

Et en ce qui concerne la fréquence ?

Jacques GOURSEYROL, SETEC

C'est la même chose.

Jean DETERNE, expert

Je vais peut-être répondre parce qu'il y a quelques chiffres dans le dossier. L'effet fréquence est plus important que l'effet temps de parcours. Honnêtement. Pardon ?

[Hors micro]

Alexis BILLIET

Alexis BILLIET. Quel est l'effet prix sur ce report modal ? Sachant qu'aujourd'hui le billet de train entre Nantes et Rennes est à peu près 4 fois plus cher que le prix d'un covoiturage.

Jean DETERNE, expert

Je crois que c'est un problème général qui concerne la concurrence route / fer dans l'ensemble de la France. C'est vrai qu'il y a un problème dans les études de trafic que je connais assez bien. L'évaluation de l'importance du covoiturage est un problème actuellement extrêmement difficile. De même que l'évaluation de l'évolution des prix ferroviaires est un problème difficile. Nous avons pris effectivement les hypothèses actuelles qui sont une évolution des prix ferroviaires à peu près conformes à l'inflation. C'est une des raisons pour lesquelles d'ailleurs, en ce qui concerne les évaluations socioéconomiques, les évaluations futures sont difficiles. C'est que cela fait partie de ces éléments sur lesquels il est extrêmement difficile d'avoir des impressions. Et nous pourrions reparler longuement de ce que nous disions du prix du pétrole il y a deux mois et de ce que nous en disons actuellement, et de ce que nous en dirons d'ailleurs dans six mois. D'où d'ailleurs la nécessité dans certains cas de faire des études de risques. L'évaluation de ces facteurs est difficile.

Donc, nous sommes partis sur une certaine prolongation des données existantes. Les modèles de trafic donnent des résultats qu'ils sont. Effectivement, comme l'a dit Monsieur tout à l'heure, les modèles de trafic donnent un report modal progressif sur des gains de trafic. Cela n'est pas massif. Parce que nous ne descendons pas. Les dessertes ferroviaires ne descendent pas à des temps de desserte extrêmement bas. Il faut bien voir que nous faisons des comparaisons de temps gare à gare et que la desserte routière, elle, n'est pas une desserte gare à gare. Donc, l'avantage de la route sur cette liaison relativement courte reste effectivement extrêmement de choix. Nous n'arrivons pas à avoir des reports de trafic importants dans les modèles tels qu'ils décrivent la réalité, telle que nous la connaissons. Est-ce qu'ils décrivent correctement la réalité dans 20 ans ? Personne n'est capable de le dire.

Olivier GUÉRIN, Président de la CPDP

Oui, Monsieur ?

Particulier

Sur cette question des fréquences et surtout de qualité de service, je me suis intéressé à ce qu'il se passe, j'ai regardé les liaisons qu'il y avait entre, d'une part, Rennes et Vannes, Nantes – Vannes et Nantes – Redon, un jour quelconque. C'était un mardi, le 18 novembre. J'ai quelques chiffres en tête. Ce n'est pas à une unité près, puisque les écarts sont tellement importants. Je crois que Rennes – Vannes, il devait y en avoir 15. Nantes – Vannes, il y en avait 13. Tout à fait comparable. Quand nous prenons par contre les liaisons directes, alors là Rennes – Vannes, il doit en rester 13. Par contre Nantes – Vannes, il n'y en a plus que 4 ou 6. Et quand nous prenons les trajets en moins de 1 h 30, c'est à peu près le même ratio. Et quand nous prenons Nantes – Rennes, c'est à peu près le même ratio, les mêmes chiffres que Nantes – Vannes. Donc, il y a un problème là, qui n'est pas lié à mon avis à des problèmes techniques. Il y a sans doute le problème Savenay, le problème sortie de Nantes, le problème de la gare de stockage à la sortie de Nantes. Mais je ne pense pas que cela puisse expliquer de tels écarts sur les services. Par contre, ils expliquent très bien la différence qu'il y a, puisque la part modale de Rennes – Vannes doit être autour de 17, 18 % si je me souviens bien. Nous sommes largement supérieurs à 15 %. Nantes – Vannes, c'est plutôt autour de 5 à 7 %.

Olivier GUÉRIN, Président de la CPDP

Peut-être une précision puisque ce sont des liaisons qui dépendent des régions ou de deux régions. Les AOT ne sont pas, sauf erreur, représentés à ce moment. Je ne sais pas si vous pouvez apporter des précisions.

Arnaud GODART, RFF

Juste une petite précision déjà un peu factuelle. Il se trouve qu'il y a des travaux aussi entre Rennes et Redon en ce moment. Donc, cela perturbe aussi le service ferroviaire. Donc, c'est un peu compliqué de comparer les choses en ce moment. Mais globalement, vous avez assez raison. L'offre entre Rennes et Nantes, en service normal, c'est de l'ordre de 7 aller-retour directs par jour, et après avec des correspondances à Redon cela peut monter à un peu plus. Donc, nous avons des temps de parcours qui fluctuent notamment entre 1 h 15 pour les directs à 1 h 45 avec une correspondance à Redon. C'était juste une précision.

Olivier GUÉRIN, Président de la CPDP

Madame ?

Françoise VERCHERE, Cedpa

Je vais faire une intervention qui est un peu générale, M. GUÉRIN. Cela ne vous étonnera pas, parce que nous avons souhaité tenter de montrer les biais du débat public et peut-être permettre demain, pour d'autres débats, une autre amélioration. Donc, je vais faire une intervention non pas sur tout, mais sur la question de l'expertise. Et elle est difficile à faire, Messieurs. Je vous demande de comprendre mes précautions oratoires que je vais faire, parce que je ne voudrais pas que mon intervention soit ressentie comme des attaques *ad hominem*, ce que cela ne sera pas. Mais je veux dire quand même deux choses importantes.

Il y a dans ce débat public deux expertises, la vôtre qui nous est présentée ce soir et celle qui sera présentée la semaine prochaine à Rennes sur les coûts-bénéfices et la fameuse vanne, le tri, enfin tout ce qui permet de classer les scénarios. Ces deux expertises sont présentées comme indépendantes. Et vous avez insisté, vous, Messieurs, sur le fait que vous n'aviez pas de conflit d'intérêts. Quant à la deuxième expertise que j'ai regardée sur le site, il est nommément écrit... Pardon ?

Olivier GUÉRIN, Président de la CPDP

Peut-être une précision quand même, parce que je crois qu'elle ne sera pas exactement présentée comme une expertise indépendante. Elle est faite par le Conseil général de l'environnement et du développement durable. Mais elle ne présente pas les mêmes caractéristiques que l'expertise de ce soir.

Françoise VERCHERE, Cedpa

Il est pourtant marqué que les experts sont des « experts sans conflit d'intérêts », alors qu'ils sont effectivement hiérarchiquement dépendants de quelqu'un qui n'est pas neutre dans cette affaire. Et donc, par rapport à l'expertise que vous avez menée, Messieurs, forcément moi je n'ai rien *a priori* contre vous et je crois volontiers ce que vous nous avez dit, c'est-à-dire que vous ne prenez pas de position, etc. Mais je voudrais vous faire part de notre expérience douloureuse en tant que collectif d'élus, puisque nous avons cru, nous aussi, à une expertise qui pourrait être contradictoire. C'est celle que la commission du dialogue avait demandé pour l'aéroport, pour savoir s'il pouvait y avoir réaménagement de Nantes Atlantique et quelles seraient les conséquences du maintien de Nantes Atlantique. Nous avons donc joué le jeu d'une expertise complémentaire, contradictoire et nous aurions souhaité qu'elle fût totalement indépendante ou alors qu'elle soit en partenariat, c'est-à-dire que nous puissions travailler avec la DGAC, puisque c'est la DGAC qui, au bout du compte, a fait cette expertise. Or, nous nous sommes retrouvés devant le cas de figure, devant lequel nous nous retrouvons aujourd'hui factuellement. Je ne dis pas que c'est la même chose, mais vous nous présentez l'étude que vous avez faite et nous sommes censés la prendre pour argent comptant. Ce que je voudrais bien faire. Mais je veux vous dire que notre confiance est réduite désormais à zéro. Parce que précisément la DGAC a refusé sur cette expertise de travailler avec nous. Et nous voyons bien dans le jeu des questions / réponses que nous aurions eu besoin de construire avec vous cette expertise. Vous avez dit, Monsieur GUÉRIN tout à l'heure, à une question : « Vous n'avez pas demandé cela, donc cela n'a pas été étudié. » Si nous avions pu travailler, vraiment travailler de manière contradictoire, nous ne serions probablement pas dans le même cas de figure que nous l'avons été avec la DGAC, puisque nous avons eu un résultat catastrophique... Enfin, on nous dit : « Oui, nous pouvons garder Nantes Atlantique, mais cela coûte tellement cher qu'il vaut mieux abandonner. » Nous avons donc refait faire une contre-expertise qui dit exactement l'inverse. Donc, il y a un problème de méthodologie. Et sans vouloir évidemment, Messieurs,

vous mettre en cause, nous ne pouvons plus croire effectivement à votre totale indépendance. Y compris parce que certains d'entre vous ont eu des responsabilités passées. Voilà.

Je répète, je le dis vraiment le plus courtoisement possible. Ce ne sont pas des attaques *ad hominem*, mais c'est un problème majeur dans notre pays que ce que l'on appelle désormais l'expertise indépendante. Et je crois qu'il faut que dans les débats publics dorénavant nous prenions en compte l'expertise que les citoyens, les associations, des cabinets d'étude peuvent apporter aussi. Et nous gagnerions tous collectivement à ce qu'il y ait confrontation, c'est-à-dire un travail commun plutôt que l'apparence. Même si c'est déjà mieux, une analyse complémentaire, que rien. Plutôt que toujours cette information qui descend et qui donc nous est présentée, qui va nécessiter pour nous un énorme travail de nouveau pour aller rechercher... C'est pour cela que nous vous posons des questions, d'où viennent vos chiffres, etc. Parce que finalement, nous n'arrivons jamais, nous sommes asphyxiés et c'est un des défauts du débat public. Nous sommes asphyxiés par la masse des documents, des chiffres qu'il faudrait que nous sachions absorber très vite pour pouvoir éventuellement les contester. Or, nous savons qu'il y a beaucoup de choses contestables. Nous le savons maintenant par expérience. Et une expérience douloureuse. Je suis obligée de vous le dire, avec mon plus beau sourire, parce que c'est tout ce que je peux dire ce soir. Mais je souhaite que ce soit effectivement acté et qu'il y a dans notre pays un problème avec cette construction d'expertise complémentaire ou contradictoire.

Olivier GUÉRIN, Président de la CPDP

Madame, je ne répondrai pas sur Nantes Atlantique, dont je ne connais rien du tout. Je prends acte de vos observations sur cette expertise. Je transmettrai à la Commission nationale du débat public puisque, comme vous l'avez vu, c'est la Commission nationale qui a suivi cette expertise de bout en bout et la façon dont cela s'est passé. Je veux simplement dire, pour avoir été animateur d'un autre débat, qu'effectivement les choses peuvent se passer autrement. Je note par rapport à votre demande le souhait, si d'autres projets ici ou ailleurs, sans doute plutôt ailleurs, donnaient lieu à un débat public, à une expertise complémentaire dont je rappelle quand même l'importance – c'est un élément, même si vous avez des réserves sur la façon dont cela s'est passé, parce que si j'entends bien vous n'avez pas été suffisamment associés... vous n'avez pas été associés à cette construction, aux éléments qui étaient à prendre en compte en ce qui concerne l'expertise. Je milite, si vous permettez l'expression, comme ayant animé différents débats, pour l'expertise complémentaire par rapport à des problématiques qui sont bien posées. Je crois que la difficulté est d'abord de bien poser la problématique. C'est vrai que la problématique n'était pas Nantes Atlantique. C'est pour cela que la question ne s'est pas posée. Mais encore une fois, les choses peuvent se passer autrement. Je pense que l'expertise complémentaire est quelque chose tout à fait important et je ne manquerai pas de transmettre vos souhaits pour le futur à la Commission nationale. Il y a un partage des tâches entre la Commission nationale qui, vous savez, décide d'abord du débat public, décide de l'organisation du débat public. Et nous, nous l'animons. Nous faisons bien sûr des propositions à la Commission nationale, mais nous sommes sous une certaine autorité de la Commission nationale.

Alain RADUREAU, membre de la CPDP

Peut-être pour compléter ce que vient de dire mon Président et en reprenant cette fois-ci ma casquette de membre de la Commission particulière du débat public, je pense qu'il y a aussi un problème que nous ne pouvons pas négliger. C'est que le débat public est quelque chose qui a une durée très limitée. 4 mois, c'est très, très court. Donc, effectivement, toutes les opérations qui seraient de coconstruction ou de travail en concertation sur des problèmes techniques aussi compliqués que ceux que nous avons là sont peut-être un peu difficiles. En revanche, je pense que le projet est à un stade très précoce encore et si RFF décide de le poursuivre, peut-être qu'il y a des possibilités – et là, ce sera peut-être à RFF dans les opportunités de concertation post débat qu'il présentera bientôt – pour aller un peu plus loin et reprendre le travail qui a été fait par les experts, là, vous permettre de le réanalyser de façon approfondie et peut-être aller un peu plus loin, cette fois-ci dans une démarche un peu plus collective.

Olivier GUÉRIN, Président de la CPDP

Peut-être... à moins qu'il y ait d'autres questions. M. PERRIER ? Oui, mademoiselle. Vous aurez aussi la parole tout à l'heure.

M. PERRIER, Conseil régional Pays de la Loire

Oui, oui. Dans le cadre du débat sur les études complémentaires, je me sens un peu obligé d'intervenir. Moi, je vais remercier les experts d'avoir étudié sur la base toutes les hypothèses possibles entre Nantes et Rennes sans passage par Notre-Dame-des-Landes. Je pense que la plupart des hypothèses ont été travaillées. Les résultats sont ce qu'ils sont. Par contre, ce qui a manqué, et je pense que je ne suis pas le seul dans ce cas, c'est que nous avons fixé un cadre, première demande. Je pense que nous étions le FNE, le SEGPA, nous. Nous avons fixé un cadre relativement cohérent. Nous avons été convoqués après, trois jours avant une réunion de présentation. Pour pouvoir se libérer et surtout pour pouvoir travailler, cela laisse très peu de temps. Et surtout, à aucun moment, depuis là où nous avons vérifié que toutes les hypothèses étaient travaillées... donc, celles que vous avez présentées aujourd'hui, pour ma part, nous n'en avons pas d'autres à ajouter. Il n'empêche que la question des critères, la question des coûts, la question des priorités – notamment tout à l'heure nous parlions de report modal –, la question des fréquences, la question du coût des billets qui aujourd'hui est fixé par le nombre de kilomètres et évidemment le passage par Redon est beaucoup plus long que le passage par Châteaubriant. Donc, cela rajoute sur le report modal. Les questions aussi techniques, parce que quand même pour des élus, des associatifs, c'est quand même des dossiers techniques qui ne sont pas simples à appréhender en quelques jours. Eh bien, tout cela, il n'y a pas eu de cadre pour le faire. C'est la première fois aujourd'hui qu'on nous le présente d'une manière approfondie. Et c'est vrai que nous allons clore la procédure telle qu'elle existe. Et ce n'est pas bon de le clore comme cela. Je suis d'accord avec ce qu'a dit tout à l'heure Monsieur de la Commission particulière : il y a des éléments dans ces études qui devraient nous engager à aller plus loin. Je l'ai dit tout à l'heure. Deux des scénarios ont des évaluations socioéconomiques positives. Donc, nous ne pouvons pas dire que tout est bien ou tout est mal. Nous devons aller vers des consensus sur les objectifs, notamment sur des grands projets. Ce matin, je crois que, y compris le Président de la République, c'est un élément qu'il a pris en compte. Et la procédure telle qu'elle existe aujourd'hui, là, n'est pas satisfaisante. Je pense qu'à un moment, peut-être que les études complémentaires seraient apparues avant le lancement du débat public proprement dit, l'ensemble du débat public aurait pris une autre voie. L'importance sur le fret, par exemple. Moi, je lis l'ensemble des cahiers d'acteur. Je dirais que beaucoup d'acteurs aujourd'hui montrent que le fret devait être intégré complètement dans le projet LNOBPL, alors que nous voyons bien par rapport aux réponses qui sont faites que c'est simplement à la marge et pour faire plaisir à ceux qui « rouspètent » un peu plus que les autres.

Je pense que ces études complémentaires sont une bonne expérience. Elles ne sont pas complètement satisfaisantes parce que nous n'avons pas le temps d'aller jusqu'au bout. Mais je souhaite, en tout cas je ferai une intervention ce soir et je peux le dire là... Je pense que ces études complémentaires ne doivent pas être la fin du débat. Cela ne doit pas être sa conclusion. C'est au contraire le début de ce que nous avons besoin d'améliorer sur Nantes – Rennes. Voilà. Y compris évidemment dans ce cadre-là la desserte de Nantes Atlantique. Merci.

Olivier GUÉRIN, Président de la CPDP

Bien. Nous allons nous arrêter là. Nous prenons acte, comme Commission particulière de vos observations et de leur portée pour le futur. Je vous remercie, Messieurs, d'avoir présenté de façon très complète votre expertise et d'avoir répondu aussi précisément aux questions qui ont été posées. Je vous remercie vous tous, même si vous n'étiez pas très nombreux dans la salle, de votre participation active et de vos questions. Nous nous retrouvons donc dans un peu moins d'une heure pour ce que j'appellerai la séance plénière, une réunion publique plus classique qui sera organisée, je vous le dis tout de suite, en deux temps. Un premier temps, la présentation générale du projet par RFF, puisqu'il n'y en a pas encore eu à Nantes. C'est la première réunion que nous tenons à Nantes, sur le périmètre du projet. Et dans un second temps sur la liaison Nantes – Rennes avec RFF et l'expertise complémentaire. Ce sera une réunion sans doute un peu chargée. Je précise tout de suite qu'elle se prolongera en réalité par une autre réunion atelier sur les sujets qui n'auront pas pu être traités complètement le 9 décembre. Je crois que c'est dans la même salle. Merci, à tout à l'heure.

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