

LNOBPL – Liaisons ferroviaires Bretagne-Pays de la Loire**SYNTHÈSE DE LA RÉUNION PUBLIQUE D'OUVERTURE****Rennes, le 10 septembre 2014, 19 h 00 à 22 h 00****En tribune****Commission particulière du débat public :**

Olivier GUERIN, président

Marie-Françoise SEVRAIN, membre

Alain RADUREAU, membre

Paola OROZCO-SOUEL, membre

Martine PATTOU, membre

Michel MORIN, membre

Maîtrise d'ouvrage

Arnaud GODART, mission LNOBPL

Benoît FORMSTECHE, mission LNOBPL

Virginie FIORIO, responsable environnement RFF

Intervenants

Jacques RAPOPORT, président de Réseau Ferré de France (RFF)

(Début de la réunion à 19 h 03)

Olivier GUERIN, président de la CPDP, ouvre la réunion et donne la parole à Nathalie APPERE, maire de Rennes, pour un mot d'accueil.

Nathalie APPERE souhaite la bienvenue aux personnes présentes, puis rappelle l'attachement porté par la ville à cette réunion de débat public. Elle décline ensuite les enjeux de la Bretagne vis-à-vis des aspects de liaison, de mobilité, d'accessibilité et insiste sur la dynamique économique générée par ces aspects. Nathalie APPERE précise que le pôle métropolitain (Brest, Rennes, Nantes, Angers, Saint-Nazaire) contribuera au débat à travers un cahier d'acteur. Elle rappelle également l'attachement conjoint des maires de Rennes et Nantes à la question de liaisons rapides entre leurs deux territoires, puis appelle à conjuguer les impératifs de développement économique aux enjeux démocratiques et environnementaux.

Présentation du débat public

Olivier GUERIN, président de la CPDP, présente le cadre réglementaire et les principes du débat public, qui porte sur l'opportunité, les objectifs et les grandes caractéristiques du projet. Le débat est animé par la Commission Particulière de Débat Public (CPDP), émanation de la Commission Nationale de Débat Public (CNDP). La CPDP, indépendante et neutre, permet à tout un chacun de s'informer sur le projet et de poser des questions. Son rôle est d'organiser le débat public et d'y garantir la transparence de l'information, l'équivalence d'expression et de participation et le caractère argumenté des avis exprimés. Une fois le débat clos, le maître d'ouvrage, RFF, prendra une décision sur les conditions de poursuite ou non du projet. Olivier GUERIN rappelle que le débat public se déroule du 4 septembre au 4 janvier 2015. Il décline ensuite les modalités de participation du public lors des réunions ou sur le site Internet de la CPDP, à travers les avis, contributions et cahiers d'acteur. Il précise que la CPDP souhaite voir s'investir les étudiants sur les problématiques de mobilité et de service ferroviaire et ajoute que tous les intervenants sont invités à s'exprimer sur l'organisation générale de ce débat public, qui fera l'objet d'un compte-rendu (rédigé par la CPDP) et d'un bilan (rédigé par le président de la CNDP). Trois mois après la publication de ces documents, le maître d'ouvrage fera connaître sa décision sur les suites qu'il entend donner au projet.

Présentation du projet

En préambule, Jacques RAPOPORT rappelle que le projet ferroviaire LNOBPL participe des orientations fixées par le gouvernement à l'horizon 2030 et du Pacte d'avenir pour la Bretagne. Ce projet s'inscrit également dans un contexte ferroviaire qui prévoit le regroupement entre RFF et SNCF. Sur ce point, Jacques RAPOPORT assure que ce regroupement ne perturbera pas le projet. Toujours au chapitre du contexte ferroviaire, il explique que la ligne à grande vitesse (LGV) n'est pas la priorité actuelle des pouvoirs publics, dont l'attention est surtout tournée sur le renouvellement et sur la modernisation du réseau de transport quotidien, qui fait l'objet d'une utilisation croissante. Dans ces conditions, il est important d'accroître la capacité de transport de la partie traditionnelle du réseau, en développant une ligne LGV qui délesterait le transport quotidien et permettrait une augmentation de l'offre de TER. À travers cet exemple, Jacques RAPOPORT souhaite souligner la concordance entre ligne LGV et réseau ferré traditionnel. Il évoque ensuite un autre enjeu, relatif à l'amélioration de la compétitivité du fret ferroviaire, qui n'est actuellement pas en mesure de concurrencer les autres modes de transport de marchandises, du fait de la saturation du réseau.

Arnaud GODART explique que le projet LNOBPL part du constat de dynamisme démographique des régions Bretagne et Pays de la Loire et d'une volonté de maintien de leur attractivité économique. Les quatre axes ferroviaires du projet sont Rennes-Brest, Rennes-Quimper, Nantes-Rennes et Nantes-Quimper. LNOBPL est situé géographiquement à l'ouest de la ligne Nantes-Rennes et complété par une ligne le Man-Rennes, qui sera mise en service en 2017. Parallèlement, des travaux de modernisation sont actuellement engagés sur différentes lignes (Rennes-Redon, Plouaret-Lannion, Nantes-Saint-Gilles, Nantes-Pornic). Arnaud GODART explique cependant que malgré ces travaux, le réseau ferroviaire ne sera pas en mesure de répondre aux besoins de transport en 2030. En effet, en perspective des temps de parcours et des capacités (nombre possible de trains) et en l'absence de LNOBPL, la durée de Paris-Brest sera de 3 h 10 et celle de Nantes-Rennes sera de 1 h 14. De la même manière, les axes Rennes-Brest et Rennes-Quimper resteront faibles du fait de goulots d'étranglement sur les lignes. Ces limites doivent être mises en face des objectifs du projet :

- améliorer l'accessibilité de la pointe bretonne (Brest et Quimper à 3 h de Paris, soit un gain de temps de 10 minutes),
- renforcer le réseau inter-villes et l'irrigation des territoires,
- rapprocher Nantes et Rennes par une desserte rapide et cadencée,
- desservir le futur aéroport du Grand Ouest pour les utilisateurs des deux régions,
- dégager des possibilités d'évolution du réseau par rapport à la saturation constatée autour de Nantes et de Rennes.

Présentation des scénarios

Benoît FORMSTECHEER indique que les trois scénarios qu'il va présenter répondent aux cinq objectifs qui viennent d'être déclinés par Arnaud GODART. Ils s'inscrivent également dans la volonté de s'appuyer sur le réseau existant, sur les opérations de modernisation réalisées ou en cours de réalisation, tout en optimisant les coûts et en tenant compte des contraintes environnementales.

- le premier scénario, dit scénario mauve, repose sur le principe d'un aménagement au plus proche des voies ferrées existantes. Il représente un linéaire d'aménagement total d'environ 105 km et un coût de 4,2 milliards d'euros. Il présente des gains de temps compris entre 6 minutes et 10 minutes,
- le deuxième scénario, dit scénario bleu, repose sur la création de sections de lignes nouvelles. Il présente des gains de temps compris entre 7 minutes et 25 minutes. Deux options sont envisagées du point de vue des contraintes environnementales posées par la Vilaine : une première option de passage par le nord et une deuxième option par le sud. En fonction de l'option, le linéaire de lignes nouvelles varie de 165 à 185 km, pour un coût de 3,1 à 3,6 milliards d'euros,
- le troisième scénario, dit scénario vert, repose aussi sur la création de sections de lignes nouvelles, mais ancrées plus profondément dans le territoire, avec la présence d'une jonction entre Vannes et Saint-Brieuc. Il présente des gains de temps compris entre 7 minutes et 25 minutes (avec un gain de 23 minutes pour Rennes-Quimper, contre 10 à 11 minutes pour les deux précédents scénarios). Ce scénario est également soumis à deux options de passage de la Vilaine par le nord ou le sud. En fonction de l'option choisie, le linéaire de lignes nouvelles varie de 250 à 270 km, pour un coût de 5 à 5,55 milliards d'euros.

Benoît FORMSTECHEER présente les gains de capacité du projet et les aménagements possibles (non inclus dans le projet) : 1 train supplémentaire par heure pour Rennes (3 avec les aménagements) et 2 trains supplémentaires par heure pour Nantes (4 avec les aménagements).

Questions

Xavier METAY (France Nature Environnement) demande communication des données ayant permis le calcul des trafics et des coûts de rentabilité.

Benoît FORMSTECHEER indique que les rapports d'étude figurent sur le site du débat public.

Xavier METAY précise que sa demande porte sur les données précises et exactes qui ont permis ces études et non leur résultat.

Olivier GUERIN rappelle que les études de trafic font l'objet d'une expertise complémentaire du CGEDD. Cette expertise devrait être publiée à la fin du mois de novembre.

Hervé HEON (militant du parti de gauche) remarque que tous les scénarios présentés incluent une jonction avec l'aéroport de Notre Dame des Landes. Il demande si un scénario a été établi au cas où cet aéroport ne serait pas construit.

Olivier GUERIN rapporte que la CNDP a demandé une expertise complémentaire sur une variante de la liaison Rennes-Nantes excluant Notre Dame des Landes. Cette expertise sera présentée le 2 décembre prochain.

Bernard FOURAGE (association Nexus) demande si des mesures conservatoires ont été prises par RFF pour permettre, dans le futur, le raccordement de la ligne Caen-Mézidon-Alençon à la LGV Bretagne, au nord du Mans.

Arnaud GODART déclare que des réflexions sont en cours sur ce projet.

Xavier BOSSER (Cheminot, militant CGT) remarque que la question du désenclavement du centre Bretagne n'a pas été évoquée et que la liaison vers l'Est n'est actuellement envisagée qu'à l'aune du passage par la région parisienne, ce qui exclut par exemple le pays de Fougères. Une liaison vers l'Est permettrait d'envisager une desserte par le Nord, à travers la Normandie.

Arnaud GODART indique qu'il n'y a pas d'infrastructures ferroviaires prévues pour le centre-Bretagne mais explique que le projet bénéficiera mécaniquement à ce territoire, du fait des échanges multimodaux. S'agissant de la liaison vers la Normandie, Arnaud GODART déclare qu'elle n'est pas inscrite dans le périmètre du projet.

[Question Internet] Nicolas TRINITE (LE RHEU) observe à propos de l'insuffisance du réseau en Bretagne que plusieurs petites lignes régionales ont été fermées ou sont en cours de déclassement.

Arnaud GODART explique que la consistance du réseau est une prérogative de l'État et des collectivités. RFF n'intervient pas dans ces décisions. Il ajoute que RFF a connu des problématiques de maintien de performance sur certaines lignes. En perspective de l'infrastructure à maintenir, ces décisions de fermeture se sont imposées.

Benoît FORMSTECHEER ajoute que ces lignes ont été remplacées par des solutions de desserte par autocar.

Bernard MARBOEUF (conseiller régional de Bretagne) remarque que la liaison Rennes-Nantes semble éviter Redon. Il remarque également que Fougères n'est pas incluse.

Arnaud GODART observe que Redon n'est pas évitée par les scénarios bleu et vert.

Benoît FORMSTECHEER ajoute que le service actuel entre Nantes et Rennes est opéré par deux types de liaisons : des liaisons en correspondance à Redon, de 1 h 30 à 1 h 45 de temps de trajet, et des liaisons qui ne desservent pas Redon et passent par un raccordement au niveau de Saint-Nicolas de Redon. Les liaisons Nantes-Quimper ou Rennes-Quimper, maintiendront la desserte de Redon.

[Question Internet] Karine FOCHER remarque que le scénario bleu ne prévoit pas de passage au nord de l'axe Rennes-Lamballe. Elle demande si cette option est écartée.

Benoît FORMSTECHEER indique qu'à ce stade des études, les solutions au sud et au nord de l'axe actuel Rennes-Lamballe sont identiques en termes de performances et de linéaires. Seule la solution au sud a été représentée, car le maître d'ouvrage sait qu'elle n'est à ce stade pas discriminante d'un point de vue environnemental.

Olivier GUERIN comprend que le trait bleu entre Rennes et Lamballe pourrait basculer au nord.

Arnaud GODART acquiesce : les deux options figurent dans la carte détaillée du dossier du maître d'ouvrage.

Patrick ANNE (Europe-Ecologie-les Verts) remarque que tous les scénarios excluent la possibilité d'une liaison Rennes-Nantes via Chateaubriand. Cette solution soulagerait l'encombrement de Redon et faciliterait l'organisation de lignes autour d'un RER Rennais. Cela permettrait en outre d'aménager un territoire délaissé. Revenant sur le doublement de la sortie de Rennes-Nord, Patrick ANNE propose d'intégrer cette option directement dans le scénario mauve.

Olivier GUERIN rappelle que la liaison Rennes-Nantes par Chateaubriand fait l'objet d'expertises complémentaires.

Arnaud GODART explique que la liaison Rennes-Nantes via Chateaubriand n'a, à ce stade de l'étude, pas été retenue, parce qu'une mutualisation est souhaitée sur Rennes-Nantes, Rennes-Quimper et Nantes-Quimper. À cela s'ajoutent des problématiques d'insertion urbaine. S'agissant de l'intégration de l'option du doublement de sortie à LNOBPL, Arnaud GODART déclare que la proposition est légitime.

[Question Internet] Yannick LASNE (ancien cadre de la direction régionale SNCF de Rennes) demande si des travaux sont programmés pour remédier aux difficultés posées par le pont Saint-Hélier et le pont de l'Alma en gare de Rennes afin d'augmenter le nombre de voies à quai et accroître le trafic ferroviaire.

Benoît FORMSTECHEER indique que des aménagements sont prévus en gare de Rennes en 2017 pour augmenter la capacité d'accueil des trains. Deux voies à quai seront rajoutées et deux voies supplémentaires pourront être ajoutées dans le cadre d'améliorations relatives à LNOBPL. Ces aménagements porteront sur des sommes d'environ 200 millions d'euros.

Edgard BLOT (Cesson-Sévigné) revient sur les délais du projet et demande si les liaisons seront opérationnelles en 2030. Il souhaite également savoir si elles seront réalisées en même temps.

Arnaud GODART déclare que des études plus fines devront être menées sur les délais une fois que le projet sera confirmé. Ces études détermineront le calendrier définitif de l'opération. Arnaud GODART confirme ensuite que les lignes seront réalisées en même temps.

Michel BENQUET (Ille et Vilaine Nature-Environnement) s'enquiert des raisons de la baisse du fret par voie ferrée en Bretagne (93 % du fret est assuré par des transports routiers), puis demande au maître d'ouvrage si des estimations d'émission de GES ont été réalisées.

Benoît FORMSTECHEER affirme que RFF a une politique active en matière de développement du fret. Si le projet est avant tout un projet d'amélioration du transport des voyageurs, il permettra de libérer de la capacité sur le réseau classique et par voie de conséquence, améliorera la circulation du fret. Une note sur le sujet du fret sera produite lors du débat public, même si cette question n'entre pas dans le champ direct du projet. Benoît FORMSTECHEER indique ensuite qu'un bilan carbone figure dans le dossier du maître d'ouvrage. Ce bilan n'intègre pas les effets positifs du report modal sur le fret.

Daniel HARY (Thorigné-Fouillard) demande si les études du maître d'ouvrage intègrent la prise en compte des problèmes de pollution. Il évoque notamment les pollutions générées par les transports agro-alimentaires.

Benoît FORMSTECHEER réitère le fait que les effets du report modal sur la pollution ont été mesurés pour les voyageurs et non pour le fret.

[Question Internet] Nury ALMER (Montpellier) demande quelle est la répercussion de ce projet sur la création d'emploi.

Arnaud GODART déclare qu'aucune étude n'a à ce stade été réalisée sur la création d'emploi. Le maître d'ouvrage pourra en revanche présenter un retour d'expérience de la ligne LGV Bretagne-Pays de la Loire.

Cyril DANOIS (CGT-cheminot) demande si le maître d'ouvrage peut, à ce stade, présenter des éléments de politique tarifaire concernant les sillons (péages demandés par RFF à l'exploitant).

Arnaud GODART indique que le maître d'ouvrage n'a pas encore étudié ces éléments. Ces études interviendront au stade de l'enquête publique et au moment du financement des projets.

Grégoire SERIEYS (architecte urbaniste, Rennes) revient sur les émissions de GES et remarque que les économies de CO2 sur 50 ans peuvent être moins importantes que la production de CO2 dû à la réalisation de la ligne. Dans ces conditions, il demande s'il n'existe pas une façon moins polluante de construire des lignes.

Arnaud GODART affirme que RFF travaille à l'optimisation des impacts. Il évoque par exemple les traitements à la chaux ou la limitation des remblais.

Benoît FORMSTECHEER précise que certains scénarios arrivent à l'équilibre après 50 ans tandis que d'autres mettent plus de temps. Le scénario bleu est le scénario le moins polluant en phase de chantier.

[Question Internet] Gérard ALLARD (Nantes) demande quelles sont les emprises foncières nécessaires pour les trois scénarios.

LNOBPL – Liaisons ferroviaires Bretagne-Loire

Benoît FORMSTECHEER déclare que les emprises nécessaires à la LGV Bretagne-Pays de la Loire pour un linéaire de 180 km portent sur 2500 hectares (10 hectares par km de voie nouvelle). Les ratios devraient être à peu près identiques pour la LNOBPL.

Vivianne RIBEYRON remarque que les scénarios présentés ne proposent pas d'amélioration des lignes entre Brest et Quimper. Elle s'interroge sur de futurs projets susceptibles de palier à cette situation.

Arnaud GODART indique que LNOBPL n'est pas le seul projet en Bretagne et en Pays de la Loire. Des études sont en cours pour réaliser la modernisation de Brest-Quimper.

Bernard FOURAGE (Association Nexus) demande si un contournement de Rennes est envisagé dans les scénarios de prolongement de lignes nouvelles (à l'instar de ce qui a été fait pour Le Mans).

Benoît FORMSTECHEER déclare qu'à ce stade, le contournement de Rennes n'a pas été étudié. Le projet repose sur une amélioration au plus proche des sorties de Rennes.

Avis

Pascal BRANCHU (Association La Nature en Ville) estime tout d'abord que le contrôle citoyen doit impérativement s'exercer sur ce type de projet. Il revient ensuite la prise en compte systématique de l'aéroport de Notre-Dame des Landes dans les scénarios et déclare que son association estime que ce projet d'aéroport ne sera pas construit. Pascal BRANCHU remarque ensuite que la Bretagne profonde semble délaissée par le projet, qui se focalise sur les métropoles. Or, il remarque le transport ne doit pas s'envisager de gare à gare, mais de porte à porte. Dans ces conditions, l'éloignement du point d'accès aux transports ferrés pour les habitants pose question.

Arnaud GODART rappelle que le projet est intimement connecté au réseau existant et que des projets de pôle d'échanges multimodaux sont en cours, parallèlement, avec les régions et les communes concernées.

Pierrick MASSIOT (président du Conseil régional de Bretagne) souligne l'investissement du Conseil régional dans les projets de désenclavement de la Bretagne. Il remarque que pour la Bretagne, LNOBPL est la réalisation simultanée des trois branches Rennes – Brest, Rennes – Quimper et Rennes – Nantes. Pierrick MASSIOT décline ensuite les différents enjeux de ce projet : le raccordement aux réseaux nationaux et internationaux, la facilitation d'un développement équilibré des territoires par le renforcement des villes bretonnes et ligériennes, le développement de la mobilité du quotidien par l'amélioration d'un réseau actuellement saturé. Pierrick MASSIOT explique ensuite que ce débat ne doit pas être confondu avec le débat relatif à l'aéroport de Notre-Dame des Landes. Il affirme que la Bretagne attend le projet LNOBPL, vital à son économie, à sa population et à l'attractivité de la région.

Bernard FOURAGE (Association Nexus) affirme le soutien de l'association au projet de liaison performante Rennes-Nantes via Chateaubriand. Cet axe permettrait d'assurer une traversée rapide de Nantes et de desservir l'aéroport de Nantes — Atlantique. Bernard FOURAGE précise que ce projet est en phase avec les travaux de la Commission mobilité 21. Revenant sur les objections émises contre cette liaison Rennes-Nantes via Chateaubriand par le maître d'ouvrage, Bernard FOURAGE remarque que les problèmes d'insertion urbaine ne sont pas insurmontables.

Alain RADUREAU observe que sur les réseaux sociaux, de nombreux habitants de Redon s'inquiètent du devenir de leur ville et de sa place dans le projet.

Benoît FORMSTECHEER revient sur la recherche de mutualisation et rappelle que les objectifs fondateurs du projet portent sur l'amélioration de la desserte de la pointe bretonne et sur la desserte de l'axe Rennes — Nantes. La création d'une ligne vers Chateaubriand impliquerait un mouvement de rebroussement complexe à opérer, d'une durée de sept à huit minutes. De fait, les gains de temps gagnés seraient perdus pour la desserte de la pointe bretonne. S'agissant de la desserte de Redon, Benoît FORMSTECHEER rappelle qu'aucun scénario ne contourne Redon : les trains desservant Redon maintiendront cette desserte et bénéficieront de gains de temps.

Olivier GUERIN demande si le nombre de TGV desservant Redon sera maintenu.

Arnaud GODART explique que cette décision dépend de la SNCF, pour le compte de l'État. Pour les TER, la décision dépendra de la région et pour les trains d'équilibre du territoire, le décisionnaire sera l'État.

Daniel HARY remarque que dans son discours, Pierrick MASSIOT a oublié le temps global de transport pour les habitants du milieu de la Bretagne ainsi que les problématiques de pollution auxquelles la région est confrontée. Daniel HARY insiste sur la nécessité de prendre en compte la pollution dans la réalisation des projets, de mettre en place des lignes internes et de tenir compte du fret dans les études de bilan carbone.

Xavier METAY (France-Nature-Environnement-Pays de la Loire) estime qu'il est primordial de choisir les projets de moindre impact environnemental, utilisant au mieux les lignes actuelles. Dans ces conditions, les associations signataires de France Nature Environnement demandent que soit réalisés, pour la phase d'étude :

- des diagnostics environnementaux précis sur l'ensemble des territoires d'études afin d'identifier tous les impacts négatifs, environnementaux et paysagers,
- des inventaires naturalistes pour les communes concernées par les fuseaux,
- un bilan prévisionnel de la consommation d'espace,
- une évaluation de fragmentation des milieux,
- une étude sur le coût global de la biodiversité.

Concernant le fret, Xavier METAY demande la réalisation d'un diagnostic « fret ferroviaire » sur les deux régions qui présente les potentiels d'évolution des trafics concernés en fonction des objectifs nationaux. Il souhaite que RFF propose les investissements nécessaires sur l'aire d'étude du projet et sur les infrastructures des régions concernées. Enfin, Xavier METAY demande la constitution d'analyses socio-économiques séparées, sous-projet par sous-projet et scénario par scénario.

Olivier GUERIN remarque qu'une demande préalable d'analyse secteur par secteur implique de prioriser les actions du projet.

Xavier METAY doute, au regard de l'état des finances publiques, que les trois lignes soient constituées simultanément. Il souhaite donc savoir comment les lignes vont être priorisées pour étaler les finances dans le temps. Il évoque également la desserte de la façade atlantique et évoque le passage du tunnel de Chantenay et les risques qu'il présente.

Arnaud GODART rappelle que le tunnel de Chantenay est un ouvrage nantais de 3000 mètres. Des mesures de surveillance sont mises en œuvre, en lien avec la sécurité civile. S'agissant des aspects environnementaux, Arnaud GODART cède la parole à Virginie FIORIO.

Virginie FIORIO déclare que des diagnostics environnementaux ont été initiés en 2012 et complétés en 2014. Plusieurs associations ont été rencontrées par RFF, dont FNE. Les enjeux (eau, relief, réseau Natura 2000, sites protégés, etc.) ont été validés et hiérarchisés avec les services de l'État. La démarche environnementale sera poursuivie et affinée au fur et à mesure de l'avancée des scénarios et des tracés, en partenariat avec les services de l'État et les associations.

Daniel LECLERC (président de l'association des usagers des transports en île et vilaine) dit être favorable à l'amélioration des liaisons entre Rennes et Nantes, mais s'intéresse également à l'ensemble des populations situées entre ces deux métropoles. Il évoque notamment la présence de plusieurs petits pôles urbains dynamiques, mais soumis à l'accueil de populations défavorisées, confrontées à des problématiques de déplacement, ce qui implique la constitution de transport collectif. Dans ce contexte, il est souhaitable que la ligne Rennes — Nantes comporte des arrêts intermédiaires. Daniel LECLERC déclare ensuite que son association privilégie le scénario nord, qui garantit davantage la desserte de ces pôles intermédiaires. De façon plus globale, il souhaite que ce projet s'inscrive dans une logique d'aménagement du territoire et de forte cohésion sociale.

Olivier GUERIN invite Daniel LECLERC à développer sa proposition dans une contribution écrite ou dans un cahier d'acteur.

Patrick ANNE (Europe Ecologie les Verts) évoque la desserte depuis la Bretagne des autres régions que la région parisienne. Patrick ANNE évoque des alternatives au TGV susceptibles de gagner tous les territoires de France sans lier la Bretagne à la seule région parisienne. Il évoque notamment Bordeaux, Caen, Lille.

Arnaud GODART objecte que le projet n'est pas orienté vers Paris.

Benoît FORMSTECHEER indique que les métropoles de Rennes et de Nantes deviendront en 2017 des plates-formes de correspondance de l'ouest. Nantes étant la porte d'entrée ou de sortie vers Bordeaux et Tours, les temps de trajets seront mécaniquement améliorés.

Michel CANIAUX (délégué général de l'Association Logistique Transport Ouest — ALTRO) déclare que son association, qui rassemble 37 collectivités, promeut le projet Via Atlantica, qui vise à corriger les corridors européens actuels, qui font abstraction de la façade atlantique. Michel CANIAUX déclare que l'association soutient le projet LNOBPL en tant qu'outil de la transition énergétique et de l'aménagement équilibré du territoire.

Bernard FOURAGE (Association Nexus) déclare que le slogan « Brest à moins de 3 heures de Paris » ne doit pas conditionner les choix qui seront opérés dans ce projet. Il remarque que certains choix politiques se sont avérés non pertinents sur le long terme, comme le tout électrique, il y a 25 ans. Bernard FOURAGE déclare que le projet doit avant tout s'articuler sur des reports modaux, des réductions de GES, des réductions des accidents de la route et de la facture pétrolière et sur la promotion de la compétitivité des entreprises locales. Bernard FOURAGE souscrit aux propos des représentants de la FNE.

Gaël VIRLOOVET (président d'île et Vilaine Nature Environnement) témoigne de sa satisfaction de voir se tenir ce débat public en amont du projet. Il remarque que les différentes interventions portent sur la façon dont ce projet s'intègre dans une vision de la mobilité à l'échelle de la Bretagne à l'horizon 2030-2050. Sur ce point, il explique que les associations ont besoin de partager des données. Le deuxième enjeu qui se dessine est celui des GES. Gaël VIRLOOVET évoque la loi « POP », qui a pour objectif de diviser les émissions de GES par quatre à l'horizon 2050. Dans ces conditions, il lui semble important de savoir comment ce projet va contribuer à cet objectif pour la Bretagne.

Benoît FORMSTECHEER rappelle qu'au total, 18 millions de voyageurs sont concernés par le projet à l'horizon 2030. Suivant les scénarios, le report modal fluctuera entre 1,9 million et 3 millions de voyageurs, ce qui aura des impacts sur le bilan carbone du projet.

Arnaud GODART ajoute que la coordination avec les différents autres modes de transport, notamment le car, a été évoquée avec les autorités. En Loire-Atlantique, des travaux ont été réalisés sur Nantes-Chateaubriand, ce qui a permis de réorganiser et d'optimiser les dessertes de car.

Hervé HEON (parti de gauche) revient sur les emprises foncières et s'enquiert du nombre d'expropriations que ces emprises peuvent représenter en fonction des scénarios, ou de façon générale, pour un kilomètre de voie ferrée.

Olivier GUERIN évoque également les problématiques de redéploiement des terrains agricoles.

Arnaud GODART déclare que les expropriations s'appuient sur un dialogue en amont avec les propriétaires et les chambres d'agriculture. Ce point fera l'objet d'une réunion thématique particulière.

Edgard BLOT, riverain de la LGVBPL, indique que les 2500 hectares d'emprise, calculés par analogie avec la LGVBPL, relèvent d'une estimation très optimiste. Il remarque que ce chiffre n'inclut ni la section Connerré-La Milesse déjà acquise (de 240 hectares), ni les surfaces nécessaires aux compensations environnementales, ni même les terres nécessaires au stockage des excédents de matériaux de terrassement. Il ajoute que 3000 hectares peuvent représenter 18 000 tonnes de blé perdu chaque année. Les ressources agricoles n'étant pas inépuisables, ces difficultés doivent participer aux critères de choix du projet.

Pascal BRANCHU (Association La Nature en ville) déplore l'absence d'accès aux données (open data) utilisées pour la définition des rapports, notamment environnementaux. Il revient ensuite sur la promotion des déplacements doux, comme le vélo, mais remarque que les rames des TGV bretons ne permettent pas de mettre un vélo. Il lui semble que la région devrait promouvoir ce type de possibilité, afin que les personnes puissent se déplacer tout en ayant une faible empreinte carbone.

Gérard LAHELLEC (vice-président de région) déclare que la région n'est pas organisatrice en matière de transport TGV. En revanche, la région attend de nouveaux TER qui incluent des emplacements pour les vélos. De façon plus générale,

Gérard LAHELLEC indique que le projet LNOBPL est entièrement compatible avec les aménagements de transports doux, notamment les vélos.

Jean-Philippe DUPONT (directeur régional SNCF) déclare à propos des TGV qu'il est difficile de savoir quels seront les matériels mis en service à l'horizon 2030. Des complémentarités doivent être trouvées avec le vélo (en prenant le vélo directement dans la gare).

Daniel HARY évoque la LGV Le Mans-Rennes, qui a détruit 3000 hectares de terrain, soit 30 fermes de 100 hectares. Cela représente environ 100 emplois, sans compter les emplois induits. Il lui semble opportun de réfléchir à l'opportunité de ce projet et estime que la Bretagne ne dispose pas des moyens lui permettant de s'offrir ce « luxe de vitesse ». Daniel HARY considère qu'il est plus important de se focaliser sur le développement des transports de proximité.

Olivier GUERIN remercie les participants et clôt la réunion.

(Clôture de la réunion à 21h56)