

LNOBPL – Liaisons ferroviaires Bretagne - Loire**VERBATIM DE LA RÉUNION PUBLIQUE DE CLÔTURE**
Rennes, le 16 décembre 2014, 19 h 00 à 22 h 00**Commission Particulière du Débat Public :**

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

Maîtrise d'ouvrage :

Stéphane LEPRINCE, *directeur régional Bretagne et Pays de la Loire (RFF)*
Arnaud GODART, *chef de mission LNOBPL (RFF)*
Benoît FORMSTECHE, *chef de mission adjoint LNOBPL (RFF)*
Cédric LEVREL, *en charge des études techniques LNOBPL (RFF)*
Marie-Paule HENNUYER, *chargée de concertation LNOBPL (RFF)*
Virginie FIORIO, *responsable environnement LNOBPL (RFF)*

Intervenants :

Hélène MARTIN-BRELOT, *maître de conférences, représente les étudiants du Master I AUDE « Aménagement, Urbanisme Durable et Environnement », Institut de GéoArchitecture de Brest*
Etudiants, *Master II Aménagement des collectivités territoriales, Université de Rennes 2*
Etudiants, *Master I ingénierie de la concertation, Institut de Sciences Politiques de Rennes, antenne de Caen.*

(Début de la réunion à 19 h 00)

Olivier GUERIN, Président de la CPDP

Bonsoir. Nous sommes donc à notre dernière réunion, mais pas tout à fait à la fin du débat puisque vous savez que le débat se poursuit sur internet et éventuellement par des contributions écrites jusqu'au 3 janvier.

Quelques éléments sur ce débat. La première chose, peut-être à l'image de la réunion de ce soir, le projet n'a pas mobilisé un grand public, sauf quand l'enjeu a porté sur les shunts éventuels à Lamballe ou à Redon, la desserte du centre Bretagne ou les variantes de la liaison Rennes – Nantes. Même à Brest, secteur pourtant très demandeur pour diminuer le temps de trajet, la salle était clairsemée, et à Quimper, encore plus.

Pour quelles raisons ?

Première chose, sans doute, un projet méconnu de beaucoup, de la plupart, même de certains élus. Un projet à horizon lointain, 2030, mais surtout un projet qui arrivera après la ligne à grande vitesse Le Mans – Rennes, BPN en 2017. Cette ligne apportera des modifications importantes, un gain de temps significatif, 40 min pour les liaisons vers Paris, le cadencement avec des correspondances optimisées.

Nous avons pourtant fait une campagne de communication importante sur ce débat. Il aurait sans doute fallu d'abord donner une information sur le projet lui-même, mais ce n'est pas le rôle de la CPDP, la Commission particulière, de faire de la publicité pour un projet. Ceci interroge aussi sur le moment du débat. Il avait été annoncé par les pouvoirs publics pour 2014. Il aurait sans doute été préférable qu'il n'ait eu lieu qu'après 2017 pour que le public, les usagers, bénéficiant des améliorations et des changements apportés par BPN, s'expriment en connaissance de cause, utilement, sur les suites qui pouvaient être données à cette première réalisation. Si les foules n'ont pas été au rendez-vous de nos réunions publiques, ces réunions ont toujours été animées, les questions nombreuses. On a parlé de beaucoup de sujets, parfois hors du champ du projet, mais le débat public est aussi organisé pour que le public s'exprime sur ses demandes, ses préoccupations, et pas seulement sur le projet qu'on lui soumet.

Les interventions des membres de la Commission particulière évoqueront les thèmes qui nous ont paru marquer ce débat :

- les objectifs du projet,
- le temps de parcours,
- la desserte,
- le fret et aussi une préoccupation qui a été exprimée à de nombreuses reprises sur les emprises foncières et une interrogation sur la mobilité en 2030.

Ce n'est nullement le compte-rendu complet du débat. Nous le publierons d'ici début mars. C'est un préliminaire de premières impressions, une ébauche, sur des sujets qui ont été débattus. Des sujets n'ont pas été ou peu discutés :

- l'environnement, peut-être parce que Réseau Ferré de France a initié une concertation avec les associations environnementales,
- le bilan carbone, la vitesse, pourtant c'était une question posée par RFF, mais il est vrai peu développé même par le maître d'ouvrage,
- le report modal alors que le gain de temps a aussi pour objectif de prendre des parts de marché à l'avion, le projet visant à l'amélioration des liaisons intrarégionales pouvait avoir pour effet de limiter l'usage de la voiture particulièrement important pour les courts trajets,
- et même sur les scénarios, beaucoup ont pris position sur un scénario, mais les variantes Nord et Sud-Vilaine ont été assez peu discutées.

Je donne ici une première image des réunions publiques elles-mêmes, mais nous avons complété le débat avec des rencontres, et Paola OROZCO-SOUEL va vous donner quelques indications sur le bilan de ces rencontres.

Paola OROZCO-SOUEL, membre de la CPDP

Bonsoir. Au cours du débat qui a commencé le 10 septembre avec la première réunion, on a constaté à mi-débat qu'il y avait une faible participation, comme l'a rappelé le Président de la Commission, mais également un public peu diversifié. En conséquence, nous avons vraiment souhaité aller chercher, toucher, un public beaucoup plus diversifié et également concerné par le projet comme les usagers de demain, mais également les citoyens au sens beaucoup plus large. C'est dans ce cadre que nous avons pensé à un dispositif au sein du dispositif du débat public. On a réfléchi à aller à la rencontre de ces publics qui ne viennent pas aux réunions publiques programmées. La rencontre de ces publics a porté sur la rencontre des voyageurs et celle des citoyens. Ce dispositif s'est principalement axé sur la mise en place d'un petit stand dans des lieux de passage.

Dans ce cadre, on a fait sept rencontres. Ces rencontres ont eu lieu dans les gares de Rennes, Nantes, Quimper, Vannes et Saint-Brieuc, mais également des rencontres dans des centres commerciaux, notamment à Brest, et dans les universités comme on l'a fait à Nantes. Ces rencontres nous ont permis de comprendre des éléments marquants que l'on a un peu ressentis à la fin dans les réunions publiques, mais aussi de nouveaux éléments que l'on voit par rapport aux problématiques des usagers plus directement. Sur le terrain, on est allé recueillir ces impressions qui nous ont été exprimées. Le bilan du débat n'a pas encore été fait, mais on peut aujourd'hui estimer que l'on a touché environ 300 personnes. Elles ont été informées qu'il y avait un débat public sur le projet LNOBPL. On les a renvoyées sur le site internet afin qu'elles puissent participer davantage et suivre le débat. Ces personnes ont aussi exprimé leurs impressions et leurs souhaits par rapport à la mobilité de demain ou à la desserte des territoires.

Par rapport à ces éléments marquants, on peut déjà souligner le fait qu'il y a une sorte d'impression générale sur une mauvaise desserte de la Bretagne, donc un besoin et une envie que ce soit mieux desservi. Le coût du billet de train, notamment pour le TGV, est ressorti comme un fait également marquant, et aussi une sorte de consensus, si j'ose m'exprimer ainsi, sur un principe de liaison, celui de Rennes – Nantes. Deux confirmations ont également émergé, ou ont émané de ces rencontres, comme l'a indiqué le Président, Olivier GUERIN, le fait que l'on connaît mal ou peu, ou pas du tout, l'échéance 2017, et également une méconnaissance du projet LNOBPL. On le confirme aussi sur le terrain. Une particularité. Comme je vous l'ai dit précédemment, nous sommes allés dans un centre commercial à Brest, mais aussi à l'université. En fait, dans ces lieux, les gens ne prennent pas du tout le train, ou très peu.

Vous trouverez davantage ces éléments dans les comptes-rendus de la Commission, on peut aussi souligner des demandes que le public a exprimées en profitant de ces stands mis sur des lieux de circulation dans des lieux publics. De la synthèse globale de ces échanges, une demande assez récurrente des usagers est ressortie sur l'amélioration des transports au quotidien, donc sur leur desserte locale. Il y a également une demande d'amélioration des lignes interilles, une ligne Rennes – Bordeaux, Nantes – Lyon, Nantes ou Rennes – Centre de la France. Il y a également une demande assez importante d'une amélioration des services comme l'accessibilité aux trains, l'accessibilité pour les personnes à mobilité réduite, pour les personnes âgées, pour les personnes chargées, pour les personnes qui circulent également en vélo. Cette demande est venue de manière assez récurrente, mais aussi plus de trains, plus de fréquences. Les gens souhaitent aussi une réflexion de manière globale sur les services à bord des trains. Vous trouverez davantage d'information à ce sujet dans le compte-rendu. Je donne la parole à Dominique.

Dominique SIMON, membre de la CPDP

Je voudrais maintenant vous donner quelques éléments qui sont, comme le disait le Président GUERIN, une première lecture préliminaire, une sorte d'image en relief de ce que le débat a été autour des objectifs du projet LNOBPL. Les objectifs d'un projet sont toujours un des points forts d'un débat. Sur ce projet, les débats autour des objectifs ont occupé une part importante. Trois remarques d'ordre général sur le débat, globalement sur les objectifs :

- Les objectifs de la LNOBPL sont au nombre de cinq. Ils trouvent leur origine dans les contrats de projet État-Région 2007-2013. Ils ont été élaborés progressivement dans le cadre du projet Bretagne à grande vitesse. Ils ont résulté de la fusion en un seul projet de deux études exploratoires, l'une sur les liaisons Nantes – Rennes – Bretagne Sud et l'autre sur les liaisons Rennes – Brest et Rennes – Quimper. La fusion des deux approches initiales a été décidée dans le but de mutualiser une partie des infrastructures. Cette fusion en un seul projet a conduit à lier les cinq objectifs entre eux et à les considérer comme un tout. Ce caractère lié des objectifs, que l'on pourrait qualifier de compact, est présenté par ceux qui les ont construits au sein du comité de pilotage

comme un gage de cohérence et d'optimisation des solutions. Il a cependant été interrogé à plusieurs reprises par certains participants soucieux d'évaluer séparément la pertinence de chaque objectif, ou n'adhérant que partiellement à l'ensemble des objectifs. La demande a été évidemment particulièrement forte à propos de l'objectif lié au projet de desserte du projet de notre Dame-des-Landes. L'expertise complémentaire sur les liaisons Nantes – Rennes sans desserte de l'AGO a permis, d'une certaine manière, de décorrélérer, de délier cet objectif des quatre autres. Enfin, le caractère un peu indissociable des cinq objectifs tel que présenté a un peu vidé de sa substance une réflexion sur les priorités entre les objectifs et sur le phasage du projet alors que cette réflexion a été appelée de leurs vœux par certains des acteurs de ces débats.

- La deuxième remarque tient à la position particulière de RFF. Cette position l'a conduit à renvoyer sur le comité de pilotage certaines interrogations à propos des objectifs qui, précisément, lui avaient été fixés par ce comité de pilotage. Donc, on peut dire que d'une certaine façon la voix du comité de pilotage, véritable maître d'ouvrage, a pu quelques fois manquer à ce débat.
- Troisième remarque, la volonté de circonscrire le débat aux cinq objectifs du projet a pu faire difficulté dans la mesure où certains participants ont exprimé le besoin de comprendre ce projet LNOBPL dans son contexte global. Ce projet a été pensé par ses promoteurs dans une articulation avec les autres moyens de transport dans les territoires concernés et dans une articulation avec des projets en cours dont la réalisation précèdera la date de mise en service proposée pour LNOBPL. La question qui se pose est de savoir si cette double articulation a été suffisamment décrite et suffisamment mise aux débats. Un exemple, les collectivités indiquent à plusieurs reprises que le projet s'inscrit dans le cadre d'une complémentarité des autres moyens de transport en commun, mais cette complémentarité n'est pas claire pour chacun, et plusieurs contributions revendiquent une réflexion plus globale sur le schéma territorial de mobilité et la vision d'aménagement du territoire qu'il sous-tend. Le manque de visibilité ou de lisibilité sur la façon dont LNOBPL s'intègre dans son contexte global, dans l'espace et dans le temps, fait écran en quelque sorte entre les besoins du quotidien réels et ressentis d'aujourd'hui, et les objectifs proposés par ce projet. Pour certains participants, il est difficile de réfléchir à la pertinence des objectifs proposés quand la réponse à des besoins jugés essentiels, telles que les liaisons nord – sud, l'amélioration de certaines lignes, ne leur apparaissent pas clairement, même si cette réponse existe. Il est difficile aussi de réfléchir à l'horizon 2030 quand les changements de 2017 restent mal connus.

Ceci forme les remarques générales sur l'ensemble du débat sur les objectifs.

J'en viens maintenant à l'un de ces objectifs, Alain continuera par la suite. Je me centre sur l'objectif particulièrement emblématique de ce projet, celui des trois heures. Il s'agit de l'accessibilité de la pointe bretonne qu'il est proposé d'améliorer en faisant rentrer Brest et Quimper dans le club des villes à trois heures de Paris, faisant ainsi en sorte que Rennes ne soit pas plus éloignée de ces deux villes que de Paris. Les collectivités et les acteurs économiques se rejoignent pour considérer cet objectif symbolique comme essentiel pour l'attractivité du territoire et pour son développement. Ils affirment avec force qu'il s'agit là d'un atout indispensable pour l'économie et pour les emplois de demain. RFF souligne par ailleurs que la question de l'accessibilité de la pointe bretonne n'est pas qu'une question de temps, mais aussi de capacité.

Cet objectif dans ce débat a suscité de nombreuses questions, des doutes ou des oppositions ont pu se manifester. Tout d'abord, un scepticisme sur l'impact économique réel et attendu de ce gain de temps. D'aucuns interrogent en tout cas la possibilité d'autres approches de l'aménagement du territoire dont les bénéfices économiques et sociaux seraient aussi, voire plus importants. Le projet est vu comme prioritairement destiné aux voyageurs d'affaires tandis que les voyageurs du quotidien se déplacent en TER. Certains acteurs interrogent aussi la matérialisation effective de ces gains de temps annoncés. Dans quelles conditions de service le gain sera-t-il effectivement atteint ? D'autres questionnent la pertinence de rechercher des gains de temps par des aménagements de l'infrastructure ferroviaire quand les mêmes dix minutes pourraient être gagnées autrement, par exemple, en optimisant les trajets à l'intérieur des gares.

Le débat sur l'objectif de gain de temps a buté sur des limites récurrentes s'agissant de débat à propos d'infrastructures ferroviaires. En effet, il est difficile ou impossible pour certains de se prononcer sur un objectif de temps quand la question de l'offre de service : les cadences, les horaires, les types de train, n'est pas résolue, le maître d'ouvrage ne pouvant se prononcer en lieu et place des autorités organisatrices de transport. Difficile aussi de se prononcer sur

l'opportunité de ce gain de temps quand la question du prix du billet reste sans réponse, le maître d'ouvrage ne pouvant préciser les modes de financement et les politiques tarifaires qui seront adoptées.

Finalement, ce qui est en jeu dans ce débat autour de l'objectif de gain de temps, c'est le coût de la minute gagnée et c'est bien aussi la valeur du temps. Cette question est bien évidemment fondamentale, ne serait-ce que par le fait que la valeur du temps est une variable essentielle dans les calculs et dans les bilans socioéconomiques. Quelle est la valeur du temps et pour qui ? Quelle sera-t-elle en 2030 ? Les modèles statistiques ne peuvent se fonder que sur le passé alors que l'intuition de beaucoup est que les bouleversements actuels dans les façons de communiquer et de se déplacer appellent à une vision prospective puissante pour éclairer ce débat.

Alain RADUREAU, membre de la CPDP

L'objectif classé en seconde position dans la présentation du dossier de Réseau Ferré de France s'énonce, offrir un réseau régional intervilles performant. Cet objectif a fait consensus tout au long du débat, mais la concrétisation qu'en propose le projet est sensiblement moins partagée. En effet, le projet ne renforce que les liaisons entre des villes qui se situent déjà sur les axes ferroviaires principaux et cette limitation a été fortement critiquée. Le débat a permis l'expression de demandes plus larges d'amélioration de toutes les liaisons ferrées existantes et même une demande de restauration des lignes aujourd'hui abandonnées. Il faut noter que la mobilisation sur ce thème a été beaucoup plus évidente en Bretagne qu'en Pays de Loire. L'exemple le plus emblématique de cette exigence d'une irrigation fine du territoire par le rail est la liaison Brest – Quimper, maintes fois citées pendant le débat, et pour laquelle les acteurs économiques finistériens vont jusqu'à revendiquer la création d'une ligne entièrement nouvelle permettant une liaison rapide entre les deux principales villes du département, mais les habitants du Centre Bretagne ont aussi souligné leur isolement et revendiqué des liens ferroviaires sérieux avec le reste de la région de la France et de l'Europe. Même si dans leur rôle d'autorités organisatrices des transports les régions ont souligné les efforts consentis pour entretenir ces lignes secondaires le fait que l'ensemble du réseau ferré ne soit pas pris en compte par le projet a été très fortement critiqué. Ces revendications s'expriment à la fois en termes de survie économique des zones concernées et en termes d'aménagement du territoire. Le souhait d'un aménagement du territoire dit équilibré a été exprimé de très nombreuses fois. Certains vont plus loin et expriment la crainte que le renforcement des liaisons sur les axes principaux n'induisse une accentuation des fractures territoriales. On pense évidemment à la fracture Bretagne centrale – Bretagne littorale, mais une fracture Est – Ouest renforcée par un pôle Nantes – Rennes restructuré a été aussi très souvent évoqué.

Les thèmes qui reviennent souvent dans le débat sont aussi les thèmes qui ont été un peu esquivés. On peut en citer un ou deux autour de cet objectif. On constate tout d'abord que le projet a été largement fustigé en raison de son coût et de sa faible rentabilité économique, mais très peu de prises de parole ont porté sur le coût de la rentabilité économique d'un maillage fin du territoire par le rail. De même, les problèmes de complémentarité entre les différents modes de transport et l'importance des pôles d'échange multimodaux font incontestablement partie des sujets négligés tout au long de ce débat. Enfin, puisqu'on a évoqué tout à l'heure les rencontres avec les usagers, il faut souligner que ces rencontres ont montré que certains utilisateurs et en particulier les utilisateurs quotidiens du train militent pour des fréquences de desserte plus élevées et pour des liaisons éventuellement plus rapides.

Le projet a cinq objectifs. On va les énoncer les uns après les autres. Le troisième objectif, rapprocher les deux capitales régionales Nantes et Rennes, paraît concrètement indissociable du quatrième objectif de desservir le futur aéroport du Grand-Ouest. En fait, toutes les liaisons Nantes – Rennes proposées par le projet desservent l'aéroport du Grand-Ouest. Le dossier de saisine de la CNDP par Réseau Ferré de France montre d'ailleurs clairement le lien entre ces deux objectifs dans l'élaboration même du projet. Cette concomitance d'objectifs a suscité comme on pouvait s'y attendre de fortes oppositions. Dans ce contexte, et parce qu'il nous paraissait important que le débat sur la liaison entre Nantes et Rennes puisse avoir lieu dans de bonnes conditions, notre Commission particulière a proposé à la Commission nationale du débat public de répondre favorablement aux demandes d'expertise complémentaire visant à étudier l'ensemble des possibilités d'une liaison Nantes – Rennes avec ou sans l'aéroport du Grand-Ouest. La Commission nationale a accepté de financer cette expertise qui a été réalisée et qui a été débattue à Rennes et surtout à Nantes. Précisons bien ici que le choix de la Commission de faire réaliser une expertise complémentaire ne constitue en aucun cas une prise de position vis-à-vis de l'AGO, mais elle exprime à la fois la volonté d'un débat ouvert sur un éventail aussi large que possible de variantes du projet et la volonté que le débat sur les différents objectifs du projet puisse être mené à bien.

LNOBPL – Liaisons ferroviaires Bretagne-Loire

Dans ce contexte, le débat a pu effectivement se dérouler dans des conditions satisfaisantes. Il en ressort un consensus certain sur la nécessité d'améliorer sensiblement la liaison ferroviaire entre Nantes et Rennes. Cette liaison performante est fortement revendiquée par les collectivités territoriales à la fois pour des raisons économiques, pour des raisons de développement urbain et aussi comme support à la coopération entre les deux métropoles. Cette liaison performante est aussi très attendue par les usagers quotidiens de la ligne. En revanche, sur les choix de tracer pour la réalisation de ce lien, le débat reste très ouvert, même au-delà de la desserte ou non de l'aéroport du Grand-Ouest. En effet, les problèmes d'optimisation du tracé et du temps de parcours, les problèmes de mutualisation avec les autres dessertes, les problèmes de capacité nécessaire pour garantir une fréquence suffisante, les problèmes de pénétration dans l'agglomération nantaise, et enfin, et ce ne sont pas les moindres, les problèmes de coût et donc de rentabilité économique s'enchevêtrent fortement et n'ont pas pu être suffisamment approfondis dans le cadre de ce débat public. La concertation post-débat devra donc si Réseau Ferré de France décide de poursuivre le projet faire une place toute particulière aux problèmes de cette liaison entre les deux métropoles.

Olivier GUERIN, Président de la CPDP

Dans les objectifs du projet, il y a un objectif annexe, le fret ferroviaire, sur lequel Michel MORIN va donner des indications.

Michel MORIN, membre de la CPDP

Si le projet LNOBPL est avant tout un projet destiné au transport de voyageurs, le développement du fret ferroviaire fait également partie de ces objectifs. La Commission nationale a d'ailleurs insisté sur ce point puisqu'elle a demandé que dans le débat public il y ait un volet relatif au fret. Par ailleurs, à la demande d'une association, elle a demandé au Conseil général de l'environnement et du développement durable une expertise complémentaire sur le potentiel fret des deux régions Bretagne et Pays de Loire. C'est la raison pour laquelle la Commission particulière a décidé que deux débats, à Morlaix et à Saint-Nazaire, seraient spécifiquement dédiés au fret.

Lors de ces deux réunions, des présentations ont été faites par le maître d'ouvrage, Réseau Ferré de France, sur les enjeux du fret dans les régions Bretagne – Pays de Loire ainsi que sur les apports du projet pour en favoriser le développement. RFF a indiqué que la principale fonctionnalité du projet est la libération de capacité sur le réseau existant. Ce serait autant d'opportunités proposées pour les trains de fret qui permettraient une insertion de nouvelles circulations dans un réseau qui au fil des années sera de plus en plus contraint par une saturation possible.

Pour mieux encore éclairer le public, la Commission a fait intervenir quatre intervenants extérieurs qui ont permis au public de mieux connaître les données économiques et les contraintes techniques du fret ferroviaire dont la problématique n'est pas du tout la même que celle du transport de voyageurs.

Je rappelle quelques données. Le fret ferroviaire représente en France 10 % du trafic global des marchandises alors qu'il en représentait le double il y a une vingtaine d'années. Dans les régions Bretagne – Pays de Loire, ce taux n'est que de 1,5 % alors qu'il est de 4 % en moyenne dans les régions françaises, ce qui s'explique peut-être d'ailleurs par la situation géographique des deux régions. Autre élément fondamental, le fret ferroviaire est un transport de masse plus adapté aux longues distances en raison des coûts fixes d'infrastructure. Ils nous ont expliqué que le fret ferroviaire se transportait par train complet, train long et lourd puisque la charge utile peut atteindre 1000 tonnes. Il fallait également arriver à cette massification des trains. Dans le temps, si j'ose dire, dans l'économie d'il y a cinquante ans, une grosse usine recevait 1000 tonnes de charbon, renvoyait 1000 tonnes de fer. C'était assez simple. Maintenant, les modèles économiques ont changé. Les producteurs sont diversifiés. Le problème consiste à aller chercher le fret dans les entreprises, industrielles ou agricoles, pour ensuite les rassembler et créer des trains entiers. Ceci peut se faire soit par le transport combiné, soit éventuellement par ce qu'on appelle les opérateurs ferroviaires de proximité qui vont chercher un certain nombre de wagons dans les entreprises pour ensuite les amener en un lieu où on constitue des trains. Donc, ces intervenants nous ont expliqué que ce mécanisme est assez complexe.

Lors des réunions du débat public, on a fait les mêmes observations que ce qui a été dit de manière générale, c'est-à-dire une assistance peu importante et un débat faible en intensité. Je rappelle très rapidement quelques-unes des questions et prises de position. De nombreuses fois, la question des plateformes de transport combiné a été abordée. Ceci concerne les plateformes existantes, des projets de développement ou des projets de création de nouvelles

plateformes. Puisqu'on parlait d'opérateurs ferroviaires de proximité, certains ont craint ce qu'ils ont appelé l'intrusion du secteur privé dans le système ferroviaire alors que d'autres ont dit que ce qui importait n'était pas tant la caractéristique institutionnelle des acteurs, mais leur capacité à mettre les professionnels en réseau pour arriver à cette massification.

La question de la saturation en heure de pointe qui est vraie aussi pour les voyageurs, mais aussi pour le fret, des nœuds et des étoiles ferroviaires de Rennes et de Nantes a été posée également un certain nombre de fois. Les problèmes de sécurité et de capacité ont aussi été abordés au sujet du tunnel de Chantenay à l'entrée de Nantes. J'ai noté aussi que le souhait que la virgule de Savenay soit réalisée permettrait d'améliorer aussi bien le transport de fret que celui des voyageurs.

En résumé, ce débat sur le fret ferroviaire a été assez peu fourni. Néanmoins, le sentiment a été que l'intérêt des citoyens pour la question est intact et important. Par exemple, l'attention avec laquelle ont été écoutés les exposés assez techniques des intervenants montre bien l'intérêt du public sur cette question. Pourquoi cette faible intensité ? On peut penser à deux raisons. La première est liée à la technicité du sujet puisque les intervenants ont souvent été des cheminots actifs ou retraités, ou bien des entrepreneurs ou des agriculteurs directement intéressés par ces questions, donc des sujets assez techniques, et peut-être aussi la difficulté et l'impossibilité pour le maître d'ouvrage, à ce stade du projet, de donner des exemples très concrets de ce que pourrait être ce développement du fret ferroviaire induit par le projet LNOBPL.

Olivier GUERIN, Président de la CPDP

Nous avons vu les objectifs du projet. Un sujet est revenu de façon constante à propos des emprises foncières. Des villes nouvelles sont créées sur des terres. Ce sujet a été plusieurs fois abordé.

Marie-Françoise SEVRAIN, membre de la CPDP

Bonsoir. Comme on vous l'a souligné précédemment, des sujets n'ont été que peu ou pas abordés. Nous souhaitons tout de même faire un petit focus sur l'un d'entre eux parce qu'il a été abordé pratiquement à chaque réunion, il concerne les emprises foncières. Une question a été récurrente aussi bien lors des réunions publiques que sur le site internet « Quelles sont les emprises foncières correspondant à chaque scénario ? »

RFF n'a pas répondu. Au cours des deux premières réunions, RFF a indiqué 10 ha au kilomètre. Il a corrigé ensuite son ratio en précisant 12 ha au kilomètre. RFF a indiqué que cette valeur était issue du retour d'expérience de la construction de lignes déjà réalisées ou de celle en cours de réalisation, la ligne LGV Bretagne – Pays de Loire. Par contre, ce ratio a été plus ou moins contesté. Il a été considéré comme sous-estimé par les représentants du monde agricole, notamment parce que ce ratio ne tenait pas compte des compensations environnementales. C'est une donnée du débat à prendre en compte.

Sur ce retour d'expérience de RFF, les représentants du monde agricole ont aussi apporté leur contribution, leur témoignage, en particulier l'association des expropriés de l'Ille-et-Vilaine. Ils sont venus nous dire qu'ils estimaient qu'il y avait une surcompensation environnementale, le pourcentage des délaissés était plus important et les occupations temporaires pour travaux étaient trop pénalisantes. Je n'ai pas une liste exhaustive. Elle figurera dans le compte-rendu.

Ces représentants du monde agricole sont aussi venus faire des propositions. Si le projet se poursuit, ils ont proposé la création d'un observatoire agricole pour l'étude des impacts et pour des solutions qui pourraient être identifiées visant à favoriser l'installation de jeunes agriculteurs de façon à associer la profession agricole le plus tôt possible, le plus en amont du projet. Ils ont aussi proposé d'utiliser plus les délaissés pour les compensations environnementales, d'envisager des évaluations plus précises de la consommation d'espace et de la fragmentation. Progressivement, si le projet se poursuit, pour chaque exploitation touchée, ils souhaitent avoir des études spécifiques très fines. Ils ont aussi souhaité qu'on prenne en compte des compensations pour le monde agricole et non pas seulement au titre environnemental.

Je vois les représentants du monde agricole qui hochent la tête. Je n'ai pas tout énuméré, mais j'ai fait un tour d'horizon rapide.

Olivier GUERIN, Président de la CPDP

Le projet était à échéance 2030. L'interrogation sur ce que seront les mobilités en 2030 a aussi traversé le débat.

Martine PATTOU, membre de la CPDP

Bonjour. Quel sera le train du futur ? On peut sans doute poser quelques jalons. Le projet LNOBPL devra s'adapter à toutes sortes d'évolution, évolution des modes de vie, évolution des modes d'habitation, des temps de travail et de loisir qui sont très bousculés, et rapidement, le développement du télétravail, des téléconférences, la mise en application de la transition énergétique, l'ouverture du rail à la concurrence. Tous ces éléments vont sans doute bouleverser la réalisation de ce projet LNOBPL.

Depuis quelque temps, le covoiturage, le transport en car, se sont rapidement développés en particulier auprès des jeunes. À Nantes, par exemple, des étudiants nous ont dit ne pas prendre le train, car c'était trop cher. Ils préfèrent le covoiturage. Le covoiturage est l'occasion de création de start-up très dynamique, en plein développement. La SNCF, elle-même, a racheté une société de covoiturage. Elle multiplie aussi l'organisation de dessertes en car. La prise en compte des demandes des voyageurs, les services, la fréquence, le confort ont souvent été évoqués au cours du débat. Toutes ces transformations seront partie intégrante des mobilités et du projet LNOBPL à l'horizon 2030.

Olivier GUERIN, Président de la CPDP

Le débat s'est tenu en réunions publiques et sur internet, mais aussi un débat organisé avec et par des étudiants.

Paola OROZCO-SOUEL, membre de la CPDP

Nous étions conscients qu'il était très difficile de mobiliser un jeune public sur des questions d'aménagement territorial qui pourtant les concernent. La réalisation du projet LNOBPL est prévue pour 2030. Les jeunes d'aujourd'hui seront en fait les usagers de demain. Nous souhaitons donc les faire participer à ce débat de manière active pour qu'ils l'enrichissent tout au long de cette discussion. C'est dans ce cadre que la Commission a souhaité solliciter des pôles universitaires, des centres de recherche et d'institutions universitaires et étudiantes pour les impliquer dans le débat. Nous avons été agréablement surpris lorsque certains ont souhaité répondre positivement et s'impliquer dans le débat LNOBPL. L'Institut de Géoarchitecture de Brest a mené un travail tout au long du débat ainsi qu'AgroCampus de l'université de Rennes et l'Institut d'études politiques de Rennes. Ils sont venus ce soir nous faire part des modalités de cette implication. C'est à eux que je vais laisser la parole. Merci.

Hélène MARTIN-BRELOT, Institut de Géoarchitecture

Bonsoir. Je tiens tout d'abord à dire que je représente ici les étudiants de Master 1 de l'Institut de Géoarchitecture. Je suis une des enseignantes. J'enseigne en particulier le thème de la gouvernance et de la concertation qui, comme chacun le sait, est devenu un thème incontournable de ces questions d'aménagement et d'environnement. Je tiens à excuser l'absence des étudiants. Ils sont dans une semaine intensive de restitution de leur travail de mémoire, et le dernier train de Rennes vers Brest étant à 21 h 24, il était un petit peu compliqué pour eux de participer à cette réunion.

Je vais présenter brièvement les principaux résultats de l'analyse qu'ils ont menée, analyse du contenu du débat public à partir des contributions de différents participants, citoyens, associations, en particulier les contributions qui sont sur internet.

Je tiens à rappeler que lorsque Paola a contacté l'Institut un peu avant l'été pour solliciter la participation des étudiants, nous avons trouvé que c'était une excellente occasion de mettre en pratique un certain nombre d'enseignements théoriques dispensés à l'Institut, et en temps réel, puisque ce débat public, se déroulant de septembre à janvier, a été une excellente occasion d'observer la participation en direct. On s'est posé des questions un peu précises en rapport avec les territoires. Deux questions principales ont guidé cette analyse :

- Comment s'exerce la participation selon les territoires ?
- Quelles sont les opportunités ou les difficultés mises en avant à travers ce débat ?

J'espère que cette présentation ne sera pas trop redondante avec ce qui a été présenté auparavant. Nous arrivons un peu aux mêmes résultats. J'ai trouvé que les analyses présentées précédemment étaient très riches. Dans notre analyse,

nous avons été obligés de nous arrêter à mi-débat, en novembre, pour des questions d'organisation du travail des étudiants. On a également organisé à la mi-novembre un séminaire transport. Il a lieu tous les ans à Brest à l'Institut de Géoarchitecture. Une partie de ces résultats a été présentée lors de ce séminaire transport.

Cette analyse consiste en un passage en revue d'environ 80 questions et 41 avis à partir desquels on a cherché à savoir où se situaient les oppositions, les thèmes qui suscitaient le plus de conflits ou bien faisaient consensus. On a également analysé une dizaine de points de vue ainsi que six réunions. Je vais vous présenter ici essentiellement les résultats qui portent sur les avis et les questions, une analyse quantitative sur les thèmes. On voit sans surprise que les deux thèmes le plus souvent évoqués par les participants sont les attentes des usagers et les questions d'aménagement et de développement.

Pour l'origine géographique des contributions, le Finistère arrive en tête, l'Ille-et-Vilaine vient juste après, avant le Morbihan. Il s'agit d'une synthèse. Quels sont les sujets les plus préoccupants selon les territoires ? Cela ne veut pas dire que seul le Finistère s'intéresse aux questions d'aménagement et de développement, mais c'est le thème qui préoccupe le plus le Finistère. Par aménagement et développement, il faut entendre la question de la liaison de la pointe bretonne, mais pas uniquement. Je reviendrai sur ce que recouvre chaque thématique. Les questions de rentabilité et de financement sont ressorties plus souvent en Ille-et-Vilaine. Sans surprise, les trois scénarios ont été évoqués le plus souvent en Loire Atlantique. Il faut savoir également que des citoyens d'autres départements participent au débat. Pour eux, ce qui pose le plus de problèmes, c'est l'organisation de ce débat public.

Pour une synthèse à mi-débat, ce sont des choses qui ont déjà été évoquées. Ce débat suscite des contestations en matière d'aménagement du territoire, un projet trop centré sur Paris et les grandes villes régionales. Il délaisse le Centre Bretagne et la pointe bretonne, mais aussi d'autres lignes structurantes comme Brest – Nantes, Rennes – Nantes – Bordeaux. Les gains de temps sont jugés trop modestes au regard du coût du projet et de son impact environnemental. L'objectif de desserte de l'aéroport de Notre-Dame-des-Landes a souvent été contesté. Il a donné lieu à la demande d'un quatrième scénario. Souvent, les scénarios ont été jugés assez peu précis, donc des demandes de précision par liaison ont été formulées. Sur le débat public, en général, on a un sentiment de décisions déjà prises, la volonté de débattre plus généralement de mobilité à un horizon plus lointain. Pour l'instant, tout ce qui relève de l'environnement, mais aussi les dimensions sociales de ce projet, a été abordé de façon marginale.

Pour conclure très rapidement, quelles seraient les améliorations possibles en matière de participation ? Cela a été dit également. La définition des objectifs méritait peut-être d'être mieux précisée dès le départ. À travers tous ces débats, on voit qu'il y a une sorte de confusion autour d'un projet qui serait uniquement breton ou d'un projet comme il se nomme d'ailleurs Bretagne – Pays de la Loire. D'une certaine façon, tout cela met en cause la légitimité de très nombreuses interventions qui tournent autour de Notre-Dame-des-Landes, par exemple le délaissement du Centre Bretagne.

Une question un peu plus générale, à l'issue du débat, comment cette notion d'intérêt général va-t-elle être redéfinie ? À travers les différents scénarios, les territoires se positionnent différemment. Loire Atlantique et Ille-et-Vilaine sont plutôt favorables au scénario bleu. Pontivy est plutôt en faveur du scénario vert tandis que Redon et Lamballe sont contre puisque leur gare serait shuntée. Enfin, le scénario mauve serait celui qui gaspillerait le moins de terres agricoles, donc il pourrait satisfaire d'autres types d'acteurs.

Enfin, une question beaucoup plus générale d'aménagement du territoire est posée par ce débat. Il s'agit de savoir si les objectifs d'attractivité qui ont tendance à favoriser les grandes villes et les objectifs de maillage qui sous-tendent les questions de cohésion territoriale et de solidarité sont vraiment compatibles.

Pour en savoir plus, je vous laisse vous rendre sur le site du débat public où les résultats de cette étude sont plus détaillés, et sur le site de Géoarchitecture pour nous contacter éventuellement.

Paola OROZCO-SOUEL, membre de la CPDP

Merci beaucoup, Madame MARTIN-BRELOT. Effectivement, n'hésitez pas à aller sur le site du débat où vous trouverez la totalité de l'analyse très pertinente, surtout à mi-débat, cela nous a apporté des enseignements et cela nous a permis aussi d'améliorer certains éléments, notamment dans la participation. Je donne maintenant la parole aux étudiants de l'Université de Rennes pour qu'ils nous exposent également leurs analyses et leurs conclusions, leur implication dans ce débat.

Étudiant Master 2, Université de Rennes 2

Bonjour à toutes et à tous. Nous sommes en Master 2 aménagement et collectivités territoriales à l'Université de Rennes 2. Dans le cadre de ce Master, nous avons été amenés à travailler sur le projet de liaisons nouvelles Bretagne – Pays de la Loire. Nous tenions tout d'abord à remercier Madame Paola OROZCO-SOUEL de la CPDP et notre enseignant de Master, Madame Hélène BAILLEUL, qui nous ont permis de participer à ce projet.

L'objectif de la CPDP était de faire participer les jeunes à ce débat. En effet, nous n'avons pas souvent l'habitude de participer à ces enquêtes publiques. C'est pourquoi il était intéressant de participer avec les étudiants d'AgroCampus à cette démarche.

Voici la démarche que notre groupe a menée dans le cadre de ce projet. Nous avons commencé par nous approprier les études réalisées par le maître d'ouvrage. Celles-ci étaient consultables sur le site du débat public. Elles nous ont permis de comprendre le contexte et les enjeux du projet en matière de fréquentation et de mobilité. Nous avons ensuite étudié les tracés proposés par Réseau Ferré de France et listé les questions que nous souhaitions poser au cours d'un débat qui a eu lieu à AgroCampus au mois de novembre.

Trois points ont été soulevés au cours de cette démarche. Comme précédemment, les points vont reprendre un petit peu ce qui a déjà été dit. Nous nous sommes interrogés sur les scénarios. Ils proposent une modernisation des lignes à l'image de ce qui avait été demandé par le commanditaire. Cela a l'avantage de limiter les effets négatifs sur le territoire. On constate qu'il y a une faible consommation foncière, une préservation des espaces agricoles. Cependant, on a pu remarquer que le Centre Bretagne avait été un peu oublié. Donc, ce territoire restera enclavé au détriment des espaces littoraux qui sont déjà très bien desservis. Cela a posé la question de l'équité territoriale au sein même de ce projet.

Le deuxième point concerne le fret. Un programme de développement du fret ferroviaire a été mis en place par le ministère de l'Écologie et du Développement durable. Il nous semble que le projet ne prend pas suffisamment en compte l'opportunité pour le territoire breton de développer le fret, notamment dans les secteurs agroalimentaires et les matériaux de construction qui sont deux secteurs forts de la région Bretagne et Pays de la Loire.

Enfin, les études sociologiques déjà réalisées sur la future implantation des lignes nous interpellent. Le public visé concerne davantage les professionnels en raison des coûts probables du trajet. Cependant, les modes de communication tels que la visioconférence et le télétravail tendent à se développer. Ceci laisse supposer qu'il y aura moins de déplacements à l'avenir. À cela, s'ajoute la concurrence des nouveaux moyens de transport qui émergent tels que le covoiturage et l'autopartage. Ceci apporte de nouveaux doutes sur ce projet.

Pour conclure, nous avons été très satisfaits de participer à ce projet. En tant que futur aménageur, il a été intéressant de suivre cette démarche qui s'inscrit dans un processus de concertation avec les acteurs. Cette concertation nous semble primordiale afin de faciliter un consensus autour de ce projet. Ces travaux nous ont permis de mobiliser des connaissances sur différentes thématiques tels que l'attractivité des territoires, l'équité territoriale, la préservation des espaces agricoles et naturels, le développement économique ainsi que les déplacements et la mobilité. Nous vous remercions de votre attention. Je laisse la parole à l'IEP de Rennes.

Paola OROZCO-SOUEL, membre de la CPDP

Merci beaucoup pour tout ce travail. Je rappelle que vous êtes assez modeste, mais il a vraiment eu des salles entières d'étudiants qui ont participé à la compréhension de ce projet et à son analyse, à essayer de le restituer. Vous ne voyez ici qu'une partie de toutes les personnes qui se sont impliquées.

Émeline PERRIN, IEP de Rennes

Bonsoir à tous. Je m'appelle Émeline PERRIN. Je vais parler ce soir au nom de notre groupe étudiant, Bétina BOUTROUE, Maxime SOURDIN et François DURFORT. Nous sommes étudiants à Sciences Po Rennes en Master 1 ingénierie de la concertation et développement durable. Dans le cadre de ce débat public, la Commission particulière nous a confié la mission d'organiser un dispositif innovant pour faire participer les jeunes qui sont considérés comme un public d'invisibles dans les débats publics. Donc, nous avons organisé un World Café sur les mobilités de demain et LNOBPL. Je vais vous présenter brièvement notre démarche, les résultats obtenus et un retour sur notre expérience.

Nous avons choisi le World Café pour son aspect innovant et convivial. Il nous permettait en effet de nous détacher un peu du cadre formel en offrant à boire et à manger aux participants. Autre point fort, il est peu onéreux. Nous voulions impliquer le public le plus large possible. Donc, nous avons principalement ciblé les étudiants et les lycéens, mais aussi tous les jeunes entre 15 et 25 ans. Notre objectif était de construire un regard jeune sur la mobilité de demain, et plus spécifiquement, de débattre des critères prioritaires pour le choix d'un scénario du projet LNOBPL. Nous avons centralisé notre communication en ligne par le biais de notre page Facebook, ce qui n'a pas toujours été évident pour mobiliser les jeunes. Nous avons tout d'abord cherché à faire émerger les questions pour le World Café de manière démocratique. Nous voulions laisser aux jeunes le soin de choisir en amont les thèmes du débat qui pouvaient les intéresser. Pour ce faire, nous avons mis en place un sondage en ligne pour lequel nous avons obtenu 80 réponses. Parmi toutes les questions proposées, les internautes devaient choisir quatre questions qui les intéressaient le plus. Après cela, nous avons mis en place une discussion en ligne sur laquelle les jeunes étaient invités à s'exprimer sur ces quatre questions, et interagir. Nous avons eu 28 contributions avec cette discussion en ligne. Ces deux outils numériques présentent l'avantage d'une flexibilité, d'une gratuité et d'une simplicité d'usage. Parallèlement à ces dispositifs en ligne, nous avons mis en place des porteurs de parole début novembre au lycée Saint-Joseph à Bruz et à l'Université de Villejean.

Nous avons accroché une grande banderole avec la question « Payer plus pour se déplacer mieux » afin de susciter l'intérêt des jeunes. Après l'échanger, nous leur proposons d'écrire leur idée sur une bulle. Nous avons recueilli 50 contributions écrites. Même si la logistique était un peu plus compliquée, nous avons vraiment apprécié cette journée riche en échanges et en rencontres très intéressantes.

Grâce aux résultats obtenus avec tous ces dispositifs, nous avons pu élaborer les thématiques du débat du World Café que nous avons organisé le mardi 25 novembre à Rennes au bar L'heure du Jeu. Le principe du World Café est de créer un climat de confiance et de convivialité afin de faciliter les échanges. Donc, les 16 participants présents étaient répartis sur trois tables. Ils ont pu successivement discuter sur trois questions autour des mobilités de demain et sur une question finale centrée sur le projet LNOBPL.

Toutes les idées ont été notées sur les tables. Chaque session de discussion, les participants ont été invités à changer de table, ce qui a permis d'échanger avec tous les participants et de polliniser les idées au fur et à mesure. Ce dispositif du World Café était parfaitement adapté pour un petit comité. Il a permis de produire un contenu de qualité. En effet, nous avons été agréablement surpris par la qualité des réflexions tout au long du processus. La thématique du prix pour l'usager a été souvent abordée en tant que préoccupation actuelle. On a aussi constaté un intérêt pour la question de l'équilibre des territoires et l'intermodalité, mais on a pu aussi constater chez les jeunes une véritable sensibilité aux questions environnementales.

Pour nous, cela a été une réussite en tant qu'organisateur, mais aussi pour les participants. C'était notre première expérience de participation. Ce fut une expérience intense puisque l'emploi du temps serré nous a parfois obligés à faire des choix rapides et pas toujours optimaux. Par ailleurs, nous avons parfois eu du mal à nous positionner par rapport au cadre formel du débat public général, et aussi par rapport à la Commission particulière en tant que garante du débat et neutre. En effet, la dynamique que nous souhaitions mettre en place s'est parfois heurtée à ce formalisme, mais le fait d'être jeune a permis de briser facilement la glace avec le public visé. Nous avons constaté que le public jeune est difficile à mobiliser en masse sur les questions d'aménagement du territoire qui semble loin de leurs préoccupations actuelles. C'est pourquoi nous avons choisi d'aborder le débat sous l'angle des mobilités en général pour recentrer ensuite sur le projet LNOBPL.

Pour conclure, nous remercions la CPDP de nous avoir fait confiance pour mettre en place une démarche innovante de participation pour les jeunes. Nous tenions à remercier plus particulièrement Paola OROZCO-SOUEL et Xavier CORAZZA qui nous ont aidés tout au long de notre démarche ainsi que notre professeure Anne CHEVREL. Tous les dispositifs que nous avons mis en place sont faciles à organiser et peu onéreux. Les participants ont apprécié de pouvoir donner leur avis librement et nous avons été également fiers de faciliter ces échanges. Le prix, l'environnement et les territoires sont les trois thématiques qui sont vraiment ressorties de ces débats. Notre mission a permis de créer un lien entre des jeunes et le projet LNOBPL. C'est un pas en avant pour la participation des jeunes. C'est la raison pour laquelle nous trouverions intéressant que la CNDP puisse réitérer et investir ce type d'expérience pour les débats futurs. Je vous remercie de votre attention.

Olivier GUERIN, Président de la CPDP

Merci beaucoup. Merci de votre intervention à tous les étudiants. C'est une démarche innovante et nouvelle dans laquelle vous vous êtes impliqués complètement. C'est un élément complémentaire à ce qui est traditionnellement apporté dans les réunions du débat public ou sur le site internet. Je crois que c'est quelque chose d'important et nous communiquerons à ce sujet auprès de la Commission nationale qui est attentive à tous les modes un peu innovants.

Nous allons maintenant passer la parole à Réseau Ferré de France pour les premiers enseignements sur ce débat.

Stéphane LEPRINCE, Directeur régional BPL — RFF

Mesdames et Messieurs les Présidents, Mesdames et Messieurs les élus, Mesdames et Messieurs, bonsoir. Il y a un peu plus de trois mois maintenant, nous étions dans cette même salle pour la réunion d'ouverture. Le président de Réseau Ferré de France, Jacques RAPOPORT, exprimait ses ambitions vis-à-vis de ce débat, au-delà des enjeux proprement dits liés au ferroviaire, sur ce projet qui s'inscrit dans une démarche nationale. Résolument, nous souhaitons un débat très actif et enrichissant. Je trouve que ce débat et ces débats publics sont vraiment des chances et non des contraintes.

La chance, on vient peut-être de le voir avec la contribution de ces jeunes. Je pense que cela nous donne aussi quelques opportunités. Ces débats sont une vraie chance pour ouvrir les avis de chacun et de façon aussi parfois un peu innovante, mais ce ne sont pas des contraintes. Avec les partenaires, nous avons aussi quelques craintes, ou même avec l'État proprement dit, sur la sérénité des débats. On voit que grâce à cette organisation structurée qui peut même paraître un peu rigide, on a pu débattre sereinement avec tous. Je tiens à remercier particulièrement la Commission particulière du débat public qui nous a permis d'organiser et d'avoir un débat très serein, en particulier à travers quelques expertises révélées soit dans le domaine socioéconomique ou au sujet de l'aéroport du Grand-Ouest.

Un débat est fait pour écouter. C'est fait aussi pour objectiver. On a entendu beaucoup de choses. Je vais peut-être un peu redire parce que beaucoup de choses ont déjà été dites. Dans un premier temps, sur ce que nous avons entendu à RFF, et la SNCF Réseau demain, ce sont des choses au-delà du projet proprement dit. Elles concernent tout le ferroviaire à travers trois axes particulièrement. L'ensemble des intervenants s'est exprimé sur l'opportunité, la nécessité et les attentes du ferroviaire qui sont grandes. À travers ces éléments, même si le périmètre du projet a parfois été large, on nous a dit qu'il ne l'était pas suffisamment (cf. ce qui a pu être dit par exemple sur le Centre Bretagne).

Un point important a aussi été entendu sur les enjeux de modernisation du réseau existant, et comme ceci a été rappelé par notre président en introduction, ou par les équipes tout au long du débat, les transports du quotidien sont un enjeu évidemment très fort. C'est pour nous la priorité du moment, même si dans ce débat, on s'est projeté assez loin en 2030.

Une vision globale nous a été demandée, une sorte de schéma directeur de tous ces services comme cela a été dit, tant en 2017 qu'en 2030, mais aussi d'une façon un peu géographique sur le territoire et à travers les CPER qui ne sont pas encore conclus, mais qui ont fait aussi partie du débat. Donc, quelque chose de bien plus large, un débat qui a mobilisé au-delà même du projet.

Sur le projet, nous avons retenu deux types de choses. Nous avons une vision un peu contrastée sur les cinq objectifs. Cela a été rappelé tout à l'heure par la Commission particulière. Quand on est à Brest ou à Nantes, on ne perçoit pas le projet de la même façon. C'est juste lié à la grandeur du territoire concerné. On peut aussi entendre des demandes, elles ont été nombreuses. Des demandes complémentaires se sont exprimées. On a cité Brest – Quimper, les liaisons Nord – Sud, ou évidemment Rennes – Nantes, via Châteaubriant.

Les points saillants concernant le projet proprement dit. Des choses ont été dites. Des choses n'ont peut-être pas été suffisamment explorées. La partie financière, socioéconomique est un enjeu. Quand on entend les rapports de la commission mobilité 21, le rapport de la Cour des comptes, ou même notre réforme ferroviaire, c'est un sujet qui vous a aussi préoccupé, et en premier lieu aussi notre dette. Cela a été un point très important. À travers les scénarios alternatifs, cela a guidé un peu les expertises, mais les évaluations socioéconomiques et les expertises sur les évaluations économiques ont aussi permis d'objectiver et de conforter un certain nombre de positions qui nous aideront à poursuivre et à prendre nos décisions.

LNOBPL – Liaisons ferroviaires Bretagne-Loire

Un point aussi très important, au-delà de cette partie économique et socioéconomique, c'est la partie emprise foncière et foncier agricole. Je crois que ce point a été saillant, et peut-être plus qu'un autre sujet comme l'environnement ou même si une réunion thématique a été faite à Redon, on a peu parlé de l'environnement.

Un point particulier aussi sur le fret ferroviaire. Nous l'avons aussi rappelé au cours de la première réunion. C'était un des objectifs. C'est aussi quelque chose que nous avons entendu.

En ce qui concerne les points qui ont été moins appréhendés au cours de ce débat. Je viens de parler de l'environnement, mais aussi le fonctionnement global du réseau. Le ferroviaire est quelque chose de complexe. C'est parfois difficile au cours d'un débat d'appréhender ce fonctionnement global. Ce projet a pu être perçu comme un projet de ligne à grande vitesse alors que c'est aussi un projet de territoires.

Cet ensemble constitue des éléments que nous recevons et que nous vous livrons à chaud. Un projet est quelque chose de vivant, qui évolue. On va évidemment attendre, et aussi écouter les conclusions et le bilan du débat public qui sera fait par la CPDP afin de poursuivre et enrichir par la suite ce projet.

Notre décision sera prise après ce compte-rendu du débat qui sera fait par la CPDP et la CNDP au plus tard début juin 2015. Plusieurs possibilités s'offrent à nous. Elles vont de l'abandon à la poursuite pour aller en utilité publique à un projet particulier. Il y a de nombreuses possibilités. On pourra éventuellement faire des compléments d'étude s'il s'avère nécessaire de le faire. Certaines choses pourront être approfondies. On pourra aussi choisir parce que nous avons proposé trois scénarios. On a bien vu qu'il y avait d'autres scénarios qui ont été proposés lors du débat. Il nous arrive très souvent chez RFF, à l'issue d'un débat, de poursuivre aussi sur autre chose. C'est la richesse même du débat public.

Pour illustrer un peu la façon dont nous allons prendre nos décisions, à ce stade, et de façon non exhaustive, on se pose quatre questions qui devront guider cette décision :

- La première porte sur l'opportunité du projet au vu des enjeux du territoire est-elle confirmée ? Cela fait partie même du débat et RFF devra y répondre pour la suite.
- Le périmètre du projet et ses fonctionnalités sont-ils adaptés ?
- On a entendu parler dans le débat éventuellement de séquençage, de phasage, mais parfois quelque chose de plus large. Faut-il poursuivre quelque chose sur un débat plus large sur la mobilité ou quelque chose de plus modeste ? Cet enjeu de périmètre va devoir être approfondi.
- Peut-on dire aujourd'hui, à l'issue du débat, qu'un scénario particulier peut être retenu et aller jusqu'à l'enquête publique, un des trois scénarios proposés ou un scénario alternatif ? Si on ne peut pas retenir un scénario à ce jour, mi-2015, faut-il faire des approfondissements avant d'en retenir un ?
- Enfin, un point essentiel porte sur les conditions de poursuite pour nous du projet. Au cas où le projet se poursuit, selon quelles modalités va-t-il pouvoir se faire ? Je crois que l'on a vu à travers ce débat que la richesse des échanges, notre volonté sera évidemment de poursuivre au-delà de ce qu'il peut y avoir comme travail avec les collectivités par le biais du comité de pilotage. C'est ce que les équipes ont pu présenter à travers une précédente réunion. C'est ce que nous faisons systématiquement après chaque débat. Entre le moment du débat qui est un moment d'échange important, et l'enquête publique, on ne va pas retourner, de toute façon, étudier en chambre des projets, il faut le faire dans une démarche très ouverte parce que ces projets sont vivants et nécessitent d'être adaptés.

Je pense qu'un projet comme LNOBPL ne va pas résumer tout ce qu'on peut dire dans le ferroviaire. Il doit aussi vivre. Il doit aussi évoluer. C'est en tout cas l'enjeu de la réforme ferroviaire qui va se mettre en place dans les prochains jours. À travers cette réforme, l'État a aussi voulu montrer que le ferroviaire devait évoluer. Concrètement, on ne va pas attendre 2030 pour mettre en place bien d'autres choses, les CPER sont là pour cela, mais dans l'essence même de notre organisation, on va se structurer par exemple à travers des enjeux vis-à-vis des clients en constituant dans chaque entité territoriale de SNCF Réseau, demain, des pôles client service qui vont devoir répondre aux attentes de tous et des clients. Par exemple, très concrètement, on est convaincu, on avait pu le dire au moment des réunions fret qu'il ne va pas attendre 2030 pour trouver des solutions. Il faut trouver des solutions dès à présent. De la même façon, le réseau est vivant. Il doit évoluer. On a pu le dire, un réseau de 150 ans d'âge, et là 2030. On va constituer dans l'ensemble de cette

réforme au sein de SNCF Réseau des entités de dizaines de réseaux qui sont là pour faire évoluer le réseau à différents horizons.

Je tiens particulièrement à remercier les équipes, Arnaud GODART et Benoît. Ils ont toujours été à la tribune, et leur mission demain sera pour SNCF Réseau en Bretagne et Pays de la Loire de conduire ces évolutions du design du réseau. On espère qu'au-delà de ce projet on pourra répondre à vos attentes dans le cadre de cette réforme fort attendue. Merci de m'avoir écouté. J'espère qu'on va pouvoir maintenant aussi répondre à des questions pour débattre et continuer à débattre. Merci à tous.

Olivier GUERIN, Président de la CPDP

Merci. Nous ouvrons donc le moment des avis et des questions si vous avez. Je vous rappelle les règles. Vous demandez à prendre la parole. Vous donnez votre nom. Si vous le voulez bien, vous vous levez et vous ne vous exprimez pas plus de trois minutes pour permettre aux uns et aux autres d'intervenir.

Jean-François MARY, Président de la Communauté de communes du Pays de Redon

Bonsoir. Jean-François MARY, Président de la Communauté de communes du Pays de Redon et Président du Pays de Redon Bretagne Sud. Monsieur LEPRINCE, j'ai bien aimé votre mise en perspective du ferroviaire sur 150 ans, puisqu'aujourd'hui tel est l'âge de notre réseau ferroviaire. J'ai l'impression qu'aujourd'hui nous avons un choix pour tout simplement placer le ferroviaire dans la chaîne des mobilités. Si des projets de cette nature ne voient pas le jour, quelque part, dans la chaîne des mobilités, le ferroviaire sera remplacé par l'automobile et par d'autres types de mobilités, l'avion également. C'est un point extrêmement important d'un point de vue environnemental, d'un point de vue également énergie. Je pense que le choix du ferroviaire, de l'amélioration du réseau ferroviaire, est essentiel et doit être vraiment pris en compte sous cet angle-là.

D'autre part, le Pays de Redon Bretagne Sud que je représente et la gare de Redon qui le dessert est aujourd'hui une gare qui dessert potentiellement 220 000 personnes. Alors, il va de soi que nous tenons à ce que ce nouveau réseau traverse notre territoire, même si tous les trains ne s'arrêtent pas à Redon. Merci.

Olivier GUÉRIN, Président de la CPDP

Merci.

Olivier PRIOUR, Collectif 35 contre l'aéroport de Notre-Dame-des-Landes

Bonsoir. Olivier à Rennes. Je souhaite faire une réflexion concernant la forme du débat. Je ne suis pas habitué au débat public, mais il me semble que quand même j'aperçois des dysfonctionnements. En fait, cela va peut-être donner de l'eau au moulin aux étudiants de Brest qui font des études sur ce débat-là. Je m'aperçois que dans l'arène, ici, il y a le CNDP qui organise donc le débat et RFF. Et RFF n'est qu'une composante en fait de la société. Elle ne devrait pas être toute seule en fait dans l'arène à présenter son projet. Je pense qu'il n'y a pas d'égalité dans cette forme de présentation du débat.

Pour étayer cette réflexion, certains membres de la Commission du débat public parlent de personnes qui ne sont pas de l'avis de RFF comme opposants, comme contestataires. Ce n'est pas vrai, il y a des avis différents. Et cette forme qui est présentée, c'est-à-dire RFF tout seul dans l'arène, vous permet de dire à certaines personnes qu'il y a des opposants et des contestataires. Moi, je ne me sens pas opposant ni contestataire. Je me sens avoir une position différente, même si j'utilise le train de temps en temps, même si j'utilise une fois l'avion de temps en temps. Je ne suis opposant à rien du tout, je ne suis pas contestataire. Donc, je pense que le débat est faussé par rapport à cela et tout cela s'est vérifié avec le débat à Notre-Dame-des-Landes. Pour ainsi dire, la preuve aussi, c'est qu'il y a eu une commission de débat après une validation de l'enquête publique. Alors, c'est un peu bizarre quand même.

Et dernière réflexion. J'avais une question sur le site de la commission paritaire, donc qui représente quelque chose de neutre, vraiment neutre. Donc, une question de quelqu'un : pourquoi ne pas raccorder les aéroports existants aux dessertes ferroviaires, donc tous les aéroports de Bretagne ? La réponse de RFF a été : les dessertes financées ne font pas partie des objectifs de RFF et il faudrait des études d'usage afin de définir les besoins des modalités et étudier si les dessertes ferroviaires sont adaptées.

Nous nous apercevons que les études contradictoires ne sont jamais faites par l'État citoyen. Elles sont toujours faites par d'autres personnes qui vont apporter une contradiction, puisque vous appelez cela une contradiction. Mais en fait, l'État citoyen ne s'occupe que d'une proposition. Ce n'est pas correct. Cela laisse les autres un peu à la marge.

Olivier GUÉRIN, Président de la CPDP

Merci. Vous pouvez conclure s'il vous plaît ?

Olivier PRIOUR, Collectif 35 contre l'aéroport de Notre-Dame-des-Landes

Je voudrais poser la question : pourquoi l'État citoyen n'ordonne-t-il pas des études contradictoires dès le commencement des projets ?

Olivier GUÉRIN, Président de la CPDP

Je vous remercie. Je vous rappelle que la Commission particulière, dans ces premiers éléments sur le débat, a indiqué effectivement que le projet avait été porté par d'autres que RFF et que RFF n'était pas le seul maître d'ouvrage. Donc, votre interrogation avait été bien prise en compte. Ce que je voudrais ajouter, c'est qu'à beaucoup de réunions, d'autres porteurs du projet, en particulier les régions en tant qu'autorité organisatrice des transports ont pu effectivement donner leur parole, indiquer les raisons des choix de ces objectifs auxquels ils ont participé, et d'autres projets qui étaient en cours de développement. Donc, ce débat un peu plus général que vous souhaitez a été aussi abordé, peut-être pas suffisamment approfondi au cours de ces réunions.

Dernier point de la question à laquelle vous trouvez que la réponse est insuffisante, dans la mesure où les études pour relier par le fer les différents aéroports n'ont pas été réalisées, c'est un élément effectivement qui est revenu au cours du débat et que nous noterons dans le compte-rendu de la Commission où nous abordons tous les problèmes et même les questions auxquelles il n'a pas été répondu de façon satisfaisante.

Pascal BLIVET, secrétaire régional CGT cheminots Bretagne

Pascal BLIVET, secrétaire régional CGT cheminots Bretagne. En premier, je voudrais faire quand même une remarque. Le représentant de RFF se félicitait des débats publics qu'il y a eu sur la LN. Nous aussi, nous nous en réjouissons, la CGT. Nous avons participé. D'ailleurs, nous avons fait une contribution au travers d'un cahier d'acteur. Mais il aurait été bon que dans le cadre de la réforme du ferroviaire, qui va engager les suites à donner au niveau de l'aménagement du territoire, mais aussi de l'entreprise publique qu'est la SNCF, et aussi SNCF Réseau et l'EPIC de tête, qu'il y ait eu ce débat public, qui nous a toujours été refusé. C'était un point important à souligner.

Et je suis quand même étonné des interventions qui sont de qualité. J'ai entendu aussi les étudiants, mais à aucun moment nous ne parlons aussi de service public ferroviaire. Et donc, cela, c'est prégnant, parce que si c'est pour, effectivement dans le cadre de l'ouverture à la concurrence avec différents opérateurs, que ces infrastructures servent avec la contribution de l'argent public, cela nous pose des questions. Il y a la question aussi de la maîtrise publique en termes de financement de ces projets.

Pour ne pas être trop long également, je voudrais faire une remarque par rapport à ce qui a été dit de Monsieur MORIN sur le fret. Effectivement, nous sommes dans une situation catastrophique au niveau du territoire français. Sur la Bretagne, c'est encore pire, puisque nous sommes à 1,5 avec les opérateurs privés qui ne font que du train complet, alors que nous avons une production qui pouvait faire du wagon isolé et massifié après. Donc, là, c'est une véritable question sur le fret, mais en lien avec l'ouverture à la concurrence qui n'a jamais apporté de développement de par du fret, au niveau national. Mais aussi au niveau de la région Bretagne. Et va se poser la question, peut-être dans quelques années, puisque le 4^e paquet ferroviaire est en cours, et avec l'ouverture aux voyageurs, se posera aussi la question du financement des infrastructures à l'aune de l'ouverture à la concurrence du voyageur. Parce que le fait que nous perdions des parts de marché au niveau du fret par rapport aux autres modes de transport, le coût des infrastructures retombe essentiellement sur la question du transport de voyageurs.

Je le dis d'une manière succincte, cela mérite plus de débats. Mais là, se posent aussi des questions. Nous, nous sommes favorables effectivement à réfléchir à de nouvelles infrastructures intra-Bretagne, mais sous l'aspect – je finirai là – social, économique, environnemental. Et tout doit se tenir dans ce cadre-là. Merci.

Olivier GUÉRIN, Président de la CPDP

Merci. Ici, s'il vous plait, au milieu.

Michel PAYEN, Collectif Fougères – Rennes en train

Michel PAYEN, habitant Fougères, membre du Collectif Fougères – Rennes en train. Fougères est une sous-préfecture de, pour le Pays de Fougères, plusieurs dizaines de milliers d'habitants. Or, nous ne sommes pas desservis par le train à l'heure actuelle. C'est une demande très, très forte du Pays de Fougères. Le collectif local a organisé un débat à Fougères il y a peu de temps, il y a quelques semaines. Plus de 100 personnes étaient présentes. L'ensemble des politiques s'est exprimé. Ils se sont exprimés pour le retour du train sur Fougères, que ce soit députés, maires, présidents de communautés de communes. Des contributions ont été portées, ont été mises dans le débat. Nous ne comprendrions pas que cette étude du Pays de Fougères dans le cadre des nouvelles lignes ne soit pas prise en compte. Il en va du devenir et du développement économique et social d'une sous-préfecture qui est importante, qui est une des rares sous-préfectures, je crois, en France à ne pas être desservie par le train. Globalement, il y a un travail à réaliser. Bien entendu, le Centre Bretagne doit être bien desservi, mais des secteurs qui ne sont absolument pas desservis à l'heure actuelle doivent aussi être desservis par le train. Je reprendrai ce qu'a dit le collègue tout de suite. Il en va évidemment de l'intérêt social, écologique, etc.

Olivier GUÉRIN, Président de la CPDP

Monsieur le Président, est-ce que l'autorité organisatrice des transports souhaite intervenir sur ce point ? Ou plus tard ?

Daniel HARY

Bonsoir Daniel HARY de Thorigné-Fouillard. Vous avez dit au début que vos débats avaient attiré peu de monde. C'est vrai que quand un projet s'appelle LNOBPL, ce n'est pas un titre qui est tellement parlant. Et vous auriez appelé cela « Ferroviaire 2030 » ou ce que vous voulez, cela aurait peut-être été plus parlant.

Alors, moi, j'ai voulu amener beaucoup de monde ici. J'ai expliqué un peu votre projet autour de moi. Moi, c'est la troisième réunion que je viens de voir. Et les gens me disent : « Non, tous ces projets-là, les élus votent, ils n'en ont rien à faire de ce que nous leur disons. » Donc, voilà un peu la mentalité qui existe actuellement dans le pays. Vous savez bien, les gens votent pour les extrêmes actuellement. C'est un peu dommage, mais c'est un peu ce que pensent les habitants de tous ces élus qui se moquent pas mal de nous. Ils ramassent leurs indemnités, et puis le reste... Enfin, bon, vous savez comment c'est en train de voter actuellement en France.

Olivier GUÉRIN, Président de la CPDP

Vous pouvez rester sur le sujet, peut-être, Monsieur.

Daniel HARY

Oui, mais le sujet est important quand même, parce que votre titre dans la presse ne passait pas bien. Donc, vous avez dit que Brest et Quimper étaient peu intéressés. Alors, j'en prends note. Je suis un peu étonné.

Concernant le dernier intervenant, Monsieur LEPRINCE, il a évoqué qu'il allait choisir entre les trois projets, mais je suis étonné s'il a déjà l'argent pour faire tout cela, je suis étonné que les élus aient donné l'avant de l'argent. Je pensais que la condition première pour choisir un projet, c'est déjà être sûr qu'il en ait l'argent. Est-ce que la France peut payer cela ? Et quelle dette est-ce qu'on va laisser à nos enfants ?

J'avais parlé déjà à une dernière réunion du fait qu'il y avait le TGV des riches et le train des pauvres. Alors, maintenant, ce n'est même plus le train des pauvres, ce sont les bus, parce que la concurrence arrive. Et il a été annoncé qu'il allait y avoir des lignes qui allaient partir de Rennes, qui allaient aller aux 4 coins de la France pour les pauvres. Je confirme ce que je disais la dernière fois que nous faisons le TGV pour les riches, et les pauvres soit n'iront nulle part, soit prendront le bus et mettront 6 heures ou 8 heures pour aller à Lyon. Ce sera sympa. Pour les retraités comme moi, nous resterons chez nous.

Alors, quelqu'un a dit aussi qu'il y avait un sentiment de décision déjà prise. Ça, c'est un peu triste aussi que des gens aient pu avoir ce sentiment-là. Cela a été mon sentiment aussi, mais c'est un peu dommage. Donc, moi, ce que je

souhaite, c'est que nous voyons que ce qui coûte cher, ce sont les lignes à plus de 200 km/h, donc qu'il faille améliorer tout le réseau ferré en Bretagne, tout le monde est d'accord, mais est-ce que nous devons dépasser tant d'argent pour ne gagner que quelques minutes ? C'est une vraie question. Tant d'argent, tant d'endettement. Nous sommes à plus de 2 000 milliards d'endettement en France. Donc, là, Messieurs les élus, vous voulez encore ajouter des dépenses. C'est extraordinaire de voir cela.

Olivier GUÉRIN, Président de la CPDP

Merci. Ici, s'il vous plaît, Monsieur FOURAGE.

Bernard FOURAGE, Association Nexus

Bonjour. L'association Nexus représentée ce soir par Madame Annie Le GAL, et moi-même, Bernard FOURAGE. À l'écoute depuis l'ouverture du débat public des explications de Réseau ferré de France, le maître d'ouvrage, nous avons bien noté que le fruit de son étude avait pour point obligé, dans les trois scénarios proposés, la desserte du projet d'aéroport de Notre-Dame-des-Landes. De ce fait, et c'est un constat, il n'y a pas eu d'études véritablement approfondies par RFF, je dis bien par Réseau ferré de France, pour une liaison performante, Rennes – Nantes par Châteaubriant.

Nous avons pu aussi observer que l'étude partielle et rapide réalisée à compter de fin juillet 2014 pour la liaison Nantes – Rennes par une expertise complémentaire s'est malheureusement auto-imposée ou s'est vue imposer des contraintes ou obligations non justifiées et très pénalisantes. Au regard de l'intérêt général, avec pour exemple maintien de circulations lentes et mal adaptées sur un secteur à fort potentiel vitesse ; maintien de véhicules trop légers sur ce même secteur, imposant ainsi de très coûteux travaux de voie ; maintien de 5 passages à niveau urbains avec un système de signalisation ralentissant *in fine* la circulation ferroviaire et conduisant à un besoin coûteux aussi bien qu'inutile d'un tunnel de 7 km de long. Aussi, à l'occasion de cette séance de clôture, l'association Nexus confirme auprès de la CPDP l'intérêt qu'il y aurait pour l'économie, l'environnement et la cohésion sociale d'approfondir soigneusement l'option d'une liaison performante Rennes – Nantes par Châteaubriant. Cet examen approfondi est dans les compétences de Réseau ferré de France, sous réserve que cette entité puisse travailler d'abord au service de l'intérêt général et non pas au service de visions locales avant tout politiques.

Nexus remercie la CPDP pour son écoute et la possibilité qu'elle nous a donnée à Nantes d'exposer, plans à l'appui, ce qu'il était possible de réaliser à moindre coût économique et environnemental. Et je signale à Monsieur qui est intervenu que la jonction des aéroports entre Nantes Atlantique et Saint-Jacques-de-la-Lande est aussi dans ce projet. Je vous remercie pour votre attention.

Olivier GUÉRIN, Président de la CPDP

Merci. Vous savez que sur les études, même si vous les avez estimées insuffisantes, elles ont été réalisées au cours du débat. Nous sommes maintenant à la clôture du débat et la Commission prend acte des positions des uns et des autres, et éventuellement des demandes d'approfondissement qui peuvent être faites, mais qui ne relèvent plus de la Commission particulière. C'est, après la clôture du débat et après notre compte-rendu, Réseau ferré de France qui prendra la décision sur la suite donnée au projet.

Monsieur d'abord, là-haut, s'il vous plaît.

Michel CANIAUX, ALTRO

Michel CANIAUX, délégué général d'ALTRO, Association logistique transports Ouest. Deux choses. Déjà, nous avons vu que ce LNOBPL est un outil de la transition énergétique. Donc, pour cela il faut réussir ce projet et il faut surtout qu'il réussisse le report modal. Donc, il participe à la création d'un réseau en articulation avec les lignes existantes. Et c'est cela qui est intéressant.

Sur le thème de la rentabilité, je voulais dire d'autres choses. C'est-à-dire que la rentabilité d'aujourd'hui n'est peut-être pas la rentabilité de demain. Je m'explique. C'est-à-dire qu'avec le pétrole cher, peut-être que nous serons contraints même d'accélérer la réalisation d'un LNOBPL parce qu'il faudra bien que les gens bougent si, par exemple, ils sont cloués au sol par un dérèglement des prix du pétrole. Bon, aujourd'hui, c'est vrai que nous sommes un peu endormis par la baisse un peu artificielle du prix, mais nous savons très bien qu'à terme cela va remonter. Donc, c'est pour cela qu'il

faut être vigilant. Et justement, nous avons eu la rentabilité un peu brute, je dirais, des modèles mathématiques. Mais nous n'avons pas la rentabilité que peut mettre aussi en touche l'exploitant. C'est-à-dire comment un exploitant peut rendre plus rentable un projet. Et je fais référence à des pratiques asiatiques où les Asiatiques ont réussi, grâce à la recherche de ressources annexes à rendre rentable un métro. Un métro, par définition, ce n'est pas rentable, puisque les usagers payent 20 à 30 % du billet. Et bien, le métro de Hong Kong est rentable. Je n'ai bien sûr pas assez de temps pour développer.

Il y a aussi eu dans le débat une opposition entre vitesse et fréquence. Nous, ce que nous disons à ALTRO, c'est que c'est RPFC : rapidité, prix – cela a été évoqué –, fréquence et confort. Et c'est seulement quand il y a ces 4 critères que le chemin de fer peut être un bon produit et faire le plein. C'est pour cela que si nous prenons Rennes – Nantes, nous sommes tentés de nous rapprocher au maximum des 45 minutes, parce qu'effectivement c'est ce qui provoquera le plus grand report modal. Parce qu'encore une fois, il faut compenser les parcours d'approche.

J'ai enfin découvert qu'il y avait des collectivités très dynamiques en Bretagne, puisque comme vous le savez j'ai fait pas mal de réunions. Ces collectivités dynamiques, il y a les trois métropoles : Brest, Nantes, Rennes. Il y a le Conseil général d'Ille-et-Vilaine. Il y a Vannes, Redon, Pontivy. Alors, pourquoi sont-elles dynamiques ? Pourquoi est-ce que je dis que ce sont les collectivités les plus dynamiques de Bretagne ? Parce qu'elles considèrent, à travers leur cahier d'acteur ou par leur expression, les échanges que nous avons eus, que LNOBPL n'est pas une fin en soi, mais que c'est un morceau du puzzle de la Via Atlantica, ce projet que défend notre association avec les 35 adhérents de Rhône-Alpes à la Bretagne pour relier la façade atlantique à Lyon et au reste de l'Europe, et aussi à Bordeaux. Puisqu'effectivement aujourd'hui, nous voyons bien que les relations transversales sont vraiment les oubliés. Il faut que LNOBPL soit un puzzle de ce montage. Par exemple, moi qui viens de La Rochelle, je suis contraint d'utiliser la voiture et croyez bien que je m'en passerais bien.

Donc, ALTRO soutient le projet, confirme l'opportunité. Et nous ajoutons, pour conclure, que c'est une infrastructure qui doit servir le maximum de gens. Nous avons parlé des transports quotidiens, c'est-à-dire que les infrastructures doivent bien sûr supporter le TGV, mais aussi pouvoir supporter les trains interrégionaux ou intrarégional qui permettent de desservir toutes ces villes moyennes, de façon à ce qu'il y ait un report modal et que les pourcentages annoncés de 16 ou 29 % puissent être doublés.

Olivier GUÉRIN, Président de la CPDP

Merci. Quelqu'un ici ?

Gaël VIRLOUVET, Ille-et-Vilaine, Nature et Environnement

Bonjour. Gaël VIRLOUVET, président d'Ille-et-Vilaine Nature et Environnement. Et je vais parler au nom des associations France Nature Environnement du grand Ouest. D'abord pour remercier les différents intervenants qui ont dressé un bilan des échanges et des débats qui nous paraît tout à fait judicieux. En particulier, nous nous retrouvons très bien dans le point qui concerne le fait que le débat a porté sur un projet très complexe, dans le cadre d'un schéma de mobilité régionale qui commence à être dépassé et qui aurait eu besoin d'être mis à jour, et alors que nous n'avons pas discuté des 5 objectifs du projet. Nous avons demandé à avoir des éléments qui permettent de connaître les études qui avaient conduit à ces 5 objectifs et qui sous-tendaient ces 5 objectifs. Malheureusement, nous ne les avons pas eus. C'est le premier point.

Ensuite, nous avons observé le projet sous les angles économiques, sociaux et environnementaux. Sous l'angle économique, nous avons demandé des données complémentaires, des données complémentaires ayant été produites. Les premières, le 27 novembre. Nous avons regardé ce qui se passait si nous n'avions plus la desserte de Notre-Dame-des-Landes. Or, dans ce cas-là, les résultats socioéconomiques qui ne sont déjà pas exceptionnels pour l'ensemble des trois scénarios se dégradent fortement sans la desserte de Notre-Dame-des-Landes. Premier point.

Deuxième point, le 2 décembre à Rennes, les experts du CGEDD ont rendu leur rapport sur l'évaluation socioéconomique du projet. Et à ce moment-là, leurs réponses sont sans appel. Aucun des scénarios n'est rentable. Les hypothèses de croissance économique et de trafic sont tellement hautes que la moindre modification de celles-ci fait s'écrouler le résultat. Certains imaginent qu'il y a des impacts économiques en matière de croissance, en matière de développement, au-delà de ce qui peut être mesuré dans les analyses socioéconomiques. Le problème, c'est que les

retours d'expérience ne permettent pas de montrer ces gains hypothétiques. Ça, c'est pour le point économique. Sur les enjeux sociaux, gagner 10 – 15 minutes entre Paris et Brest ou même 25 minutes entre Rennes et Nantes, cela nous semble aujourd'hui dépassé compte tenu des nouveaux modes de mobilité. Les technologies numériques ont explosé depuis 10 ans. La visioconférence, le télétravail, les avions *lowcost*, le covoiturage, et bientôt les autocars. Autant de changements en termes de mobilité qui aboutissent à remettre potentiellement en cause ce projet.

Nous nous interrogeons évidemment fortement sur les enjeux environnementaux du projet. La première interrogation porte sur la contribution de ce projet à la transition énergétique et notamment à l'objectif de facteur 4 à l'horizon 2050. Si nous injectons 3, 4, 5 milliards d'euros, en quoi est-ce que cela nous permet de contribuer à diminuer les émissions de gaz à effet de serre par quatre ? Nous ne sommes pas en mesure de comprendre en quoi le projet contribue à cette diminution à la lecture du dossier aujourd'hui.

Le deuxième point, c'est l'impact sur la biodiversité, sur les écosystèmes. Le projet est tellement complexe, tellement large que c'est très difficile aujourd'hui de se prononcer sur les impacts en matière de biodiversité, d'écosystèmes. Ce que nous avons en tête, c'est simplement ce chiffre avec le projet tel qu'il existe aujourd'hui. C'est potentiellement 0,7 % de la surface agricole utile en Ille-et-Vilaine qui va être consommé. C'est considérable dans un département qui est déjà fortement soumis à l'artificialisation.

Au final, ce projet nous paraît manifestement opportun dans un débat qui est biaisé parce qu'il n'a pas permis de discuter sereinement des objectifs. Nous saluons les efforts louables de la CPDP pour faire vivre le dialogue. Nous appelons à un dialogue complémentaire dans les mois qui viennent avec les porteurs du projet pour rediscuter des objectifs et de la manière de contribuer à la modernisation du réseau ferroviaire, qui soit la plus bénéfique pour l'environnement, pour l'économique et pour le social. Ce débat, pour nous, est forcément dans l'impasse si nous ne discutons pas des objectifs. Et si nous continuons dans cette voie, cela produira inévitablement les mêmes effets qu'à Notre-Dame-des-Landes. Merci.

Olivier GUÉRIN, Président de la CPDP

Madame, derrière, avait demandé la parole.

Françoise LELANN, Investir en Finistère

Bonsoir. Je suis Françoise LELANN, directrice d'Investir en Finistère, qui est une association qui réunit les principaux acteurs économiques finistériens. Et nous avons déposé un cahier d'acteur collectivement avec également les organisations patronales du Finistère et les chambres consulaires, sous le nom « acteurs économiques finistériens ».

Je voulais redire là, plutôt que de débattre des scénarios – vous pourrez voir les propositions que nous faisons dans notre cahier d'acteur – redire d'abord pourquoi nous considérons en pointe Bretagne que le projet LNOBPL est un enjeu majeur pour notre territoire. L'accessibilité d'un territoire est une composante clé de son attractivité. Et dans la concurrence que se livrent les territoires, c'est un élément qui est regardé de près par les entreprises qui souhaitent s'y implanter, mais aussi par les salariés qui choisissent d'y travailler.

En 2017, Brest et Quimper seront encore à près de 3 h 30 de Paris en desserte commerciale optimisée, lorsque Bordeaux sera à un peu plus de 2 h pour une distance équivalente. Quand nous parlons de concurrence de territoires, effectivement là nous voyons un écart plus que significatif.

Pourquoi l'objectif de 3 h, qui est une promesse de l'État depuis plus de 20 ans, qui était l'objectif initial poursuivi dans ce que nous avons appelé Bretagne grande vitesse phase 2, qui a été un peu dilué ensuite dans le projet LNOBPL, notamment avec l'intégration de la desserte Rennes – Nantes, est essentiel pour la pointe Bretagne ? Et pourquoi considérons-nous qu'il ne peut pas se voir de nouveau repoussé ? Alors, 5 éléments qui ont été déjà un peu évoqués tout à l'heure, mais que je rappelle.

- D'abord, parce qu'il permettrait de rattacher la Bretagne dans son intégralité aux réseaux nationaux et internationaux. Et nous savons qu'en plus la Bretagne est déjà globalement écartée des principaux réseaux de transport européens.

LNOBPL – Liaisons ferroviaires Bretagne-Loire

- Deuxièmement, c'est ne pas déséquilibrer davantage la Bretagne entre sa partie est, Rennes, qui ne sera plus qu'à 1 h 30 de Paris et sa partie ouest, Brest et Quimper, qui seront toujours à plus de 2 h de Rennes, ce qui est quand même aussi notre paradoxe régional. Cela a été évoqué à plusieurs reprises tout à l'heure.
- Ensuite, ce serait quand même favoriser un vrai report modal de la route vers le rail pour les trajets intrarégionaux, de l'avion vers le train pour les trajets nationaux et également d'une partie du transport routier de marchandises vers le fret ferroviaire. Aujourd'hui, le train n'est pas une option valable pour les besoins de mobilité de la pointe Bretagne. Je parle bien de la pointe Bretagne. Effectivement, vues de Rennes ou de Nantes, les choses peuvent se voir différemment. Il faut aujourd'hui plus de 1 h 15 pour faire Brest – Quimper contre 45 minutes en voiture. Et il suffit de voir la fréquentation de la voie express entre Brest et Quimper, pour voir qu'il y aurait certainement du potentiel en termes de report. Et aujourd'hui, il faut aussi 4 h 30 pour un Brest – Nantes. Sans même parler effectivement de la liaison vers Paris, déjà au niveau intrarégional/interrégional, il y a des choses à faire certainement. Et au niveau national, avec LNOBPL, nous pourrions envisager un aller-retour dans la journée sur Paris, avec des trains qui permettraient d'être à peu près à 9 h et de repartir en fin d'après-midi, ce qui aujourd'hui est totalement incompatible.
- En quatrième point, c'est la possibilité aussi de soutenir les filières traditionnelles de la pointe Bretagne qui ont fortement souffert quand même ces derniers mois, mais aussi de favoriser l'essor des filières d'avenir liées au numérique, aux sciences et techniques de la mer, aux énergies marines renouvelables et aussi d'envisager le développement d'activités nouvelles pour notre pointe Bretagne, le tourisme de court séjour par exemple, toutes les activités liées à la *silver economy* aussi.
- Et enfin, dernier point, c'est donner aussi à l'une des deux métropoles bretonnes, puisque je rappelle que Brest, à partir du 1^{er} janvier, fera partie des métropoles françaises, les infrastructures et les moyens d'un vrai rayonnement métropolitain relié à l'ensemble de son territoire.

Pour toutes ces raisons, les attentes des acteurs économiques finistériens sont fortes et leur soutien est acquis à un projet LNOBPL, mais à un projet qui permettrait de mettre Brest et Quimper à 3 h de Paris et d'apporter réellement les réponses à l'ensemble des besoins de mobilité locale, intrarégionale et nationale. Ce qui ne nous paraît pas aujourd'hui être le cas effectivement dans les scénarios tels qu'ils ont été présentés. J'ai eu l'occasion à plusieurs reprises aussi lors des réunions de le redire. Et il en est fait état dans notre cahier d'acteurs. Pour trois éléments principaux.

- D'abord, parce qu'ils ont été construits pour amener un gain de temps de 10 à 15 minutes, quand ce sont 25 à 30 minutes qui restent à gagner pour atteindre l'objectif des 3 h. Donc, aujourd'hui, pour nous, le compte n'y est pas.
- Ensuite, les scénarios prévoient la construction de lignes nouvelles essentiellement à l'est de la région, alors que nous considérons que l'est sera déjà grandement servi avec l'arrivée de la LGVBPL en 2017. Et donc, cela conforterait encore à l'est le gain relatif et cela accroîtrait l'éloignement de la pointe Bretagne relativement.
- Et ensuite, un des éléments qui est un élément essentiel aussi normalement de ce projet, qui était la mobilité intervilles, qui ne nous paraît pas suffisante aujourd'hui dans la mesure où les liaisons Nord et Sud – cela a été évoqué à plusieurs reprises – ne sont pas traitées. En particulier pour nous, la liaison inopérante entre Brest et Quimper reste bien sûr un handicap majeur, que les travaux annoncés, mais retardés, ne sauraient de toute façon combler, puisque nous évoquons de toute façon un gain de temps qui ne serait pas compétitif par rapport au trajet routier.

Et donc, dans les scénarios proposés, Brest et Quimper restent des villes terminus et non les maillons essentiels d'une vraie boucle bretonne. Et cela, à la fois en termes d'image et de réalité de mobilité, je pense que c'est essentiel. Donc, le projet LNOBPL est un projet majeur pour la Bretagne que nous voulons dessiner pour 2030. L'aménagement du territoire – et cela, c'est une notion qui a été aussi abordée à plusieurs reprises dans votre bilan – est une notion qui nous paraît aujourd'hui sacrifiée à l'autel de la rentabilité nécessaire des projets. Mais pour nous, la volonté politique doit pouvoir s'affirmer afin de ne pas laisser se former une Bretagne à deux vitesses. Et donc, c'est cette exigence qui a rassemblé les différents acteurs économiques finistériens, Investir en Finistère, les chambres consulaires, les organisations patronales autour d'un cahier d'acteurs commun, que je vous invite à le consulter, qui propose un autre scénario qui,

LNOBPL – Liaisons ferroviaires Bretagne-Loire

pour nous, satisfait mieux aux attentes finistériennes. Et donc, c'est l'ambition de ces acteurs économiques que je voulais porter ici ce soir, pour un territoire qui rassemble 900 000 habitants et qui ne veut pas être la fin du monde, mais bien rester un territoire des possibles où tout commence. Merci pour votre attention.

Olivier GUÉRIN, Président de la CPDP

Merci. Oui, Monsieur ?

Patrick ANNE, EELV

Bonjour. Patrick ANNE, Europe Écologie les Verts. Je suis intervenu plusieurs fois déjà dans le débat, mais je crois que nous sommes à la fin d'un *round* de débat et de confrontation des idées qui a été intéressant. Depuis longtemps, à Europe Écologie les Verts, nous avons demandé un schéma de transport du grand Ouest, que ce soit ferroviaire, que ce soit aéroportuaire, en comprenant effectivement des éléments du routier et du maritime. Et effectivement, on a toujours dit : « Non, non, pour le moment nous n'avons pas besoin. De toute façon, pour l'aéroportuaire, nous verrons quand nous aurons fait Notre-Dame-des-Landes. » J'ai l'impression également que sur le ferroviaire, nous verrons après, quand nous aurons fait LNOBPL. J'ai l'impression que c'est toujours la même façon de procéder. Plutôt que de partir du général au particulier, nous avons un projet qui fédère des projets, puis nous le voyons bien dans le débat, autour du débat qui a été intéressant, bien mené bien sûr, tous les sujets annexes, connexes ont été abordés par tous les territoires pour montrer que le cadre du travail était trop étroit. Et ça, c'est important. Je crois qu'en plus, il faut savoir que nous avons toujours parlé de 2030. Alors, 2030, c'est bientôt, c'est dans 15 ans. Mais il faut savoir que Mobilité 21 n'a pas parlé de 2030, il a dit après 2030. Donc, est-ce 2030 ou 2050 ? Parce que les questions de la Cour des comptes sur ce sujet et les derniers avatars de la perte de l'écotaxe et aussi de la possibilité de financer l'AFIT et tous les transports du quotidien posent déjà problème.

Je pense que c'est vrai que les débats, comme disaient les camarades du FNE, les objectifs précis du projet ont été remis en cause par beaucoup de gens, parce qu'effectivement chacun de son territoire a pu voir que nous ne le faisons que pour la grande vitesse, avec un problème économique aujourd'hui de la grande vitesse. Puis, la question que j'ai posée la semaine dernière à Rennes, sur combien il y a de gens qui prennent le train à Brest et qui descendent à Paris, et vice versa, nous n'avons toujours pas eu les réponses. Donc, voilà.

Je pense que dans ce débat, il y avait un scénario bleu qui était présenté avec deux petites variantes aujourd'hui. Comme beaucoup de gens, nous pensons effectivement que c'était le scénario qui était prévu avant, que le choix a été fait avant le débat. D'ailleurs, les collectivités territoriales ont pris des positions avant le débat. Dès septembre, ils avaient déjà débattu. Alors, qu'ils aient des options et des réflexions, ils auraient pu attendre un peu, deux mois de débat, pour travailler. Nous, à Europe Écologie, nous nous sommes exprimés au mois de novembre, après les premiers débats. Et nous pensons effectivement qu'aujourd'hui il ne faut pas refermer ce débat.

Tout à l'heure, nous avons parlé de 2017, je crois que c'est dans la présentation, en disant que nous aurions peut-être pu faire le débat après 2017 pour voir effectivement les implications et les complémentarités qu'il pouvait y avoir. L'année prochaine, la DREAL lance un grand débat sur la mobilité en Bretagne à horizon 2035. C'est un débat important. Je pense que cela peut effectivement compléter le travail qui est déjà fait. Il y a un débat à Rennes qui a été important sur justement le transport du quotidien avec la notion de RER Rennais qui a été forte dans la campagne électorale. Donc, c'est des éléments importants. Les gens de Fougères, les gens du Centre Bretagne, la région Brest – Quimper, même si j'ai des désaccords avec la personne qui est intervenue juste avant, sur cette question-là elle a raison. Ce sont des choses qu'il faut continuer à étudier et dans un schéma plus global.

La question aussi de... quelqu'un a parlé de rapidité, prix, fréquence, confort. C'est important parce qu'aujourd'hui dans la mobilité, il n'y a pas effectivement que le trajet du train. Il y a comment nous arrivons au train, comment nous en repartons. Est-ce que nous pouvons travailler dedans ? Est-ce que si nous ratons le train il y en a un dans une demi-heure ou dans 2 heures ? Toutes ces choses-là sont des choses importantes qu'il va falloir effectivement compléter dans ce débat.

Je crois qu'il faudra effectivement continuer ce débat et ne pas prendre des décisions aujourd'hui pour des choses qui, quand même, dans l'objectif par la Commission Mobilité 21, nous fixent des échéances après 2030. Nous avons le temps, jusqu'en 2017 – 2018 pour prendre ces décisions. Je pense que ce serait une saine décision de continuer à

travailler sur tous ces sujets et sur les sujets qui n'ont pas été abordés ou les études qui, évidemment, ne sont pas toutes réalisées complètement, et c'est normal, à ce moment du débat. Il faut continuer à travailler sur tous ces sujets et intégrer toutes les choses qui sont tout autour.

Un dernier point, c'est un point qui n'est pas local, qui est un peu national. Mais aujourd'hui, on est à l'aune de... la SNCF a besoin de remplacer ses Corail. La question souvent du matériel, nous parlons souvent des lignes, mais le problème, c'est également les gares de Rennes et les gares de Nantes. Je crois que c'est important et cela prend de la place aussi. Il y a des projets qui sont là, qui vont se faire, ou qui vont se faire à un certain niveau. Peut-être qu'il faut aussi privilégier ces points-là aujourd'hui, jusqu'à près de 2020. Et également, la question du matériel. La SNCF va changer ses Corail. Peut-être que c'est l'occasion d'utiliser des matériels qui passent, eux, dans les courbes. Cela a été écarté à un moment, avec la question des trains pendulaires. Et cela serait une solution, peut-être également au gain de temps et à la qualité d'accueil du public dans ces trains qui permettraient de gagner des temps précieux sans faire des investissements faramineux. Merci.

Olivier GUÉRIN, Président de la CPDP

Je rappelle que la question du pendulaire a déjà été traitée lors de réunions précédentes auxquelles vous pouvez vous référer. Monsieur, à côté ?

Olivier PRIOUR, Collectif 35 contre l'aéroport de Notre-Dame-des-Landes

Rebonsoir. Olivier, encore. Pour revenir sur la dette et le rapport avec RFF, mais je m'adresse plus particulièrement à la CNDP.

Olivier GUÉRIN, Président de la CPDP

Nous ne sommes que la Commission particulière. Nous ne sommes pas la Commission nationale.

Olivier PRIOUR, Collectif 35 contre l'aéroport de Notre-Dame-des-Landes

Pardon. Donc, la Commission particulière. Donc, c'était marqué... je pensais venir à la dernière réunion à Rennes, le 2 décembre. Et j'ai consulté Wikipédia concernant la dette publique en France. Beaucoup de gens investissent pour chercher de la croissance en fait. Et la croissance, il nous est dit sur le site Wikipédia concernant la dette, que nous pouvons avoir de la croissance en diminuant la dette. Et c'est donc marqué, selon les règlements européens, Maastricht donc, la dette publique devrait être inférieure à 60 % du PIB. La dette publique, en France, était en 2007 de 64,2 % du PIB. Donc, cela correspond à peu près. Sauf qu'en 2008, un rapport thématique de la Cour des comptes...

Olivier GUÉRIN, Président de la CPDP

Vous pouvez rester plus sur le sujet quand même ?

Olivier PRIOUR, Collectif 35 contre l'aéroport de Notre-Dame-des-Landes

Je reste sur le sujet. En 2008, un rapport thématique de la Cour des comptes, « Le réseau ferroviaire, une réforme inachevée, une stratégie incertaine » critique les artifices comptables et statistiques pratiqués par l'État pour désendetter la SNCF en créant une nouvelle structure RFF, afin de respecter plus facilement les critères de Maastricht. Et qu'est-ce que nous dit la Cour des comptes ? Elle nous dit la dette en 2014 : 95 % du PIB. Elle prévoit la dette en 2016 : 100 % du PIB. Et en 2020, elle prévoit la dette à 110 % du PIB. À quoi sert la Cour des comptes ? Est-ce qu'elle sert à quelque chose ? Est-ce que l'argent a encore de la valeur ? Est-ce que cela sert à quelque chose ? Et comme certaines personnes veulent gagner encore un quart d'heure, parce qu'ils sont toujours plus pressés, donc ça, c'est pour 2030, 2050, est-ce qu'en 2050 nous ne voudrions pas encore gagner un quart d'heure ? Est-ce que la satisfaction, en fait, nous l'aurons au bout du compte ? Donc, cela, c'est pour la CNDP, ce n'est pas pour RFF cette question.

Olivier GUÉRIN, Président de la CPDP

Merci. Je rappelle que les questions de financement ont été abordées à Rennes, qu'en l'état du dossier il vous a été dit qu'il ne pouvait pas y avoir de précisions sur ce financement. Mais c'est une question récurrente effectivement dans le débat.

Daniel LECLERC, Association des usagers des transports en Ille-et-Vilaine

Bonsoir. Daniel LECLERC, Président de l'Association des usagers des transports en Ille-et-Vilaine. Je vous remercie pour l'organisation des débats. Je voulais juste intervenir pour parler des expertises complémentaires. C'est une bonne chose qu'il y ait eu une expertise complémentaire comparant, même si tout n'est pas parfait, le scénario violet, en gros l'amélioration de Rennes – Nantes par Redon, et une alternative par Châteaubriant. Mais nous voyons aussi que d'autres scénarios, le bleu, le vert, indiquent sur les cartes du dossier de synthèse du maître d'ouvrage RFF, des flèches bleues qui vont vraiment dans une direction sud – nord, qui pique droit vers le sud à partir du secteur de Massérac – Beslé sur la ligne actuelle. Et d'ailleurs, nous défendons ce tracé parce qu'il pourrait reprendre plus ou moins une ancienne plateforme ferroviaire très rectiligne qui a été un moment la principale ligne Rennes – Nantes. Bien sûr, nous ne demandons pas une reprise intégrale de la plateforme parce qu'il y a des contraintes, au niveau de Blain par exemple, mais nous pourrions peut-être nous inspirer de ce qui avait été fait pour la création de la LGV Ouest actuelle. Il faut savoir qu'à l'est du Mans et de La Ferté-Bernard précisément, la ligne LGV actuelle reprend en grande partie une ancienne plateforme ferroviaire qui était, je crois, une ligne allant du Mans vers Orléans. Des fois, elle est dessus, d'autres fois elle s'en éloigne d'une centaine de mètres. Mais cette solution mise en œuvre il y a déjà 20 ans a permis d'économiser considérablement le foncier agricole dans l'est de la Sarthe et l'ouest de l'Eure-et-Loir. Et ce serait souhaitable que nous nous inspirions de cette expérience donc pour la nouvelle ligne. Donc au sud, en Loire-Atlantique, en utilisant au maximum cette ancienne plateforme, au nord en collant le plus possible à la ligne Rennes – Redon actuelle. Et lorsqu'il y a des agglomérations sur la partie nord notamment, nous pourrions peut-être coller la nouvelle ligne le long de la future route 177 Rennes – Saint-Nazaire qui maintenant dévie bien Bruz, Saint-Jacques-de-la-Lande peut-être. Et nous insistons aussi pour que ce grand projet profite à tous les territoires traversés. Donc, dans le cahier d'acteur, nous avons demandé la création de plusieurs gares intermédiaires, tant en milieu rural isolé que plus près de Rennes. Nous pourrions par exemple imaginer une nouvelle gare de connexion avec le futur terminus de la ligne B du métro. Voilà, j'ai terminé.

Olivier GUÉRIN, Président de la CPDP

Merci pour cette nouvelle variante que vous avez proposée. Pour l'expertise complémentaire, c'est un peu tard.

Monsieur, vous êtes déjà intervenu, mais vous pouvez reprendre la parole brièvement. Nous allons commencer par Monsieur d'abord.

Daniel HARY

Un point positif par rapport aux deux premières réunions, c'est que ce soir nous avons parlé plus du fret qu'aux deux premières réunions. Alors, c'est bien s'il y a une prise de conscience. Il faut savoir que pour le fret, nous n'avons pas besoin de ligne à grande vitesse. Il faut savoir que le port de Brest, c'est une capacité de 3 000 tonnes. Et le port de Saint-Nazaire, 30 000 tonnes. Et beaucoup d'aliments du bétail arrivent par le port de Saint-Nazaire. Ce serait bien si vous pouviez prendre cela en compte et faire des études un peu complémentaires.

Olivier GUÉRIN, Président de la CPDP

Merci. Vous savez que sur le fret, comme cela a été dit, il y a eu deux réunions, dont une à Saint-Nazaire.

Monsieur le Président, vous demandez la parole ? Vous savez que vous avez été, comme d'autres fois, beaucoup interrogé. Est-ce que vous pouvez nous donner notamment quelques indications sur le schéma régional des infrastructures terrestres, la desserte de Fougères, puis cette étude sur la mobilité qui aurait été commandée par la DREAL ?

Gérard LAHELLEC, Vice-Président Région Bretagne

Bien sûr, oui. Bonsoir à toutes et à tous. Tout d'abord, permettez-moi de pointer ici la complexité de votre exercice et vous dire aussi tout l'intérêt que nous portons à la restitution qui en a été faite à l'instant. Et merci également à tous les jeunes, à tous les étudiants qui y ont contribué, parce que – c'est assez normal dans un exercice comme celui-ci – la complexité de l'exercice fait aussi son charme, si je puis dire. Parce que c'est complexe, mais tout le monde donne son avis. Et comme tout le monde donne son avis, évidemment il y a une diversité et une multitude d'avis qui sont exprimés. C'est la règle du genre. J'étais personnellement la semaine passée dans un exercice comparable sur le projet de

développement du port de Brest et je dirais que les contributions étaient aussi comparables à celles que vous avez pu recenser ici.

Le débat s'ouvre sur des sujets qui dépassent très largement le cadre du débat public lui-même. Et au fond, si je devais résumer les choses ce soir, ma question serait la suivante : que faire pour être tous contents partout au même moment, sur tout le territoire de Bretagne et des Pays de la Loire ? Pour les uns, naturellement, le projet c'est beaucoup trop. Mais comme cela a été dit par Investir en Finistère tout à l'heure, le projet ce n'est pas assez pour ceux qui sont du côté du Finistère. Pour certains, la priorité est d'aller vite quand ils sont loin. Pour d'autres, la priorité est d'être mieux desservis et de prendre son temps. C'est ainsi. Par exemple, ce que j'entends du débat de ce soir, de ce qui se dit ce soir, c'est que Fougères ne peut pas attendre 2030 ou 2035 pour que nous y fassions quelque chose. Donc, c'est dès à présent, dès maintenant qu'il faut commencer à penser également la connexion de Fougères au progrès, plus encore en 2017, quand la LGV va arriver et va être diffusée sur l'ensemble du territoire breton. Le Centre Bretagne ne va pas attendre non plus. C'est d'ailleurs pour cela qu'il y a des travaux ferroviaires y compris jusqu'à Carhaix aujourd'hui. Lannion non plus ne va pas attendre. C'est la raison pour laquelle il y a également des choses qui se font actuellement entre Plouaret et Lannion. Bref, le sujet s'est élargi, les gens expriment ce qu'ils veulent et ce qu'ils souhaitent, et je crois que c'est une des qualités, une des raisons d'être aussi du débat public. Donc, merci de l'avoir mené ainsi. En tout cas, nous recueillons les messages, comme cela a été dit.

Nous avons cependant rencontré peut-être un petit problème tout de même, à l'occasion de ce débat public. Et je le dis avec beaucoup de respect pour le travail qui a été conduit, le travail d'expert qui a été conduit par Réseau ferré de France. Mais en même temps, Réseau ferré de France a porté seul, je dirais, les ambitions du maître d'ouvrage, comme cela a été rappelé d'ailleurs dans une restitution tout à l'heure. Il l'a porté seul, il n'est pourtant pas l'exclusif maître d'ouvrage. Il est assurément le prestataire expert, si je puis dire, mais il y a d'autres que vous qui portez l'ambition du projet, la raison d'être du projet. Et il est vrai que nous avons quelques frustrations parfois quand nous constatons par exemple qu'un des partenaires très importants du projet, à savoir l'État, a été très peu présent au cours des 17 réunions qui se sont déroulées pendant ces 3 mois.

Olivier GUÉRIN, Président de la CPDP

C'est un euphémisme, Monsieur le Président.

Gérard LAHELLEC, Vice-Président Région Bretagne

Pardonnez-moi, je n'osais pas le dire de façon trop brutale. J'ai été bien élevé, donc je voulais faire attention. Donc, je pense que c'est un vrai problème. C'est-à-dire que nous n'avons pas dit aux gens le pourquoi du projet.

Alors, dans un projet comme celui-ci, j'entends toute une série d'arguments. Tout d'abord, je vous informe que le schéma régional, multimodal, des déplacements et des transports existe, et qu'il n'est pas complètement caduc. Il comporte des données tout à fait intéressantes, y compris en matière de fret et de trafic portuaire. Tout ne passant pas par le port de Loire-Atlantique. Il en passe un petit peu aussi par les petits ports décentralisés qui desservent le territoire breton. Donc, je ne peux que vous inciter à le lire, à le consulter et à le concerter. Mais il y a des choses que nous savons et des choses que nous ne savons pas. Soyons prudents quand nous nous abritons aussi derrière des arguties économiques ou pseudo-économiques. Je vais vous en donner un seul exemple. On nous dit aujourd'hui qu'à chaque fois que nous développons l'ambition publique dans ce pays, nous augmentons la dette. Ce n'est pas tout à fait exact. En matière de TER par exemple, s'agissant de la région Bretagne en tout cas, nous avons à peu près multiplié par deux la fréquentation depuis un peu plus de 10 ans. Et dans le même temps où nous avons multiplié par deux la fréquentation en augmentation l'offre d'à peu près 38 %, nous avons réduit la part contributive par voyage de 49 %. Donc, il n'est pas exact de dire que plus nous augmentons l'ambition publique, plus nous augmentons la dette et plus cela coûte cher. Il faut nuancer les choses, les regarder dans leur mouvement et dans leur contradiction.

Ensuite, il y a une autre chose qui est très complexe, c'est qu'il y a ce que nous savons et ce que nous ne savons pas. Il y a une chose qui est sûre, c'est que si nous ne faisons rien, les territoires les plus éloignés de Bretagne resteront toujours loin. Il y a une deuxième chose. Je me permets d'en parler, d'en dire un mot ce soir. Il y a un écueil que nous voulons éviter dans ce débat-là, c'est que nous ne voulons pas créer une bipolarité Rennes – Nantes qui oublierait la totalité du reste du territoire breton. Parce que je vois bien s'entrouvrir l'hypothèse d'un phasage aujourd'hui. Je vois bien

cela apparaître. Et si nous avons voulu le traiter dans un même débat public, avec toute la complexité qu'il comporte, c'est parce que nous ne voulons pas que nous puissions parler du Rennes – Nantes de métropole. Il n'est pas possible que nous attendions non plus l'éternité pour résoudre ce problème, parce que c'est vraiment du sport de faire du Rennes – Nantes aujourd'hui par le train. Il faut améliorer ces choses-là, mais il ne faut pas que cela se fasse en oubliant le reste du territoire Ouest, voyez-vous. Il faut toujours penser aussi l'équité dans la desserte du territoire.

Voilà, finalement, mettre le meilleur au service de tous les territoires et de toutes les populations en allant vite quand on a besoin d'aller vite et en bénéficiant du cadencement quand il s'agit évidemment de faire du cadencement. Mais bien entendu que c'est cela notre objectif. Nous desservons aujourd'hui... nous avons parlé du RER rennais. Mais aujourd'hui, je vous le dis : aux heures de pointe sur l'étoile rennais, nous assurons un cadencement à 20 minutes aux heures de pointe. La commune de Montreuil-sur-Ille est desservie aujourd'hui par 52 trains par jour. Vous ne savez pas tous où se trouve Montreuil-sur-Ille. Ce n'est pas très loin d'ici. C'est entre chez nous, ici, et Dol-de-Bretagne. 52 trains par jour avec des cadencements à 20 minutes aux heures de pointe. Alors que le RER n'est pas une compétence du Conseil régional. Cela ne nous interdit pas de le développer. Et il faudra que nous continuions à le faire, que nous discutons avec des métropoles, etc.

Bref, il y a des indicateurs de connaissance qui sont à votre disposition. Le débat public a révélé ceux d'entre eux dont vous avez pu rentrer en possession. Puis, je vais profiter de l'occasion de ce soir pour vous inviter à continuer à consulter ces documents-là. Des indicateurs de connaissances dont nous avons besoin, en vous informant simplement d'une chose, c'est que rien ne nous fera renoncer à l'ambition publique pour mettre le meilleur du progrès, y compris ferroviaire, au service de la totalité des territoires de Bretagne. Merci de votre attention.

Olivier GUÉRIN, Président de la CPDP

Monsieur BONTEMPS, vous souhaitez prendre la suite, donner le volant aux Pays de la Loire.

Gilles BONTEMPS, Vice-Président du Conseil régional des Pays de la Loire

Je souscris évidemment à ce que vient de dire Gérard LAHELLEC. En Pays de la Loire, il y a aussi un schéma d'infrastructure de transport qui a été d'ailleurs voté par l'ensemble des formations, y compris les écologistes. Donc, je pense que c'est un document de référence qui, normalement, sied à tout le monde.

Je voudrais d'abord remercier le travail accompli par les équipes de RFF, parce que ce n'est pas neutre ce travail accompli, aussi bien d'ailleurs avant le débat public que pendant le débat public avec le souci que vous avez eu d'essayer de répondre aux nombreuses questions qui ont été posées. Je voudrais aussi remercier l'ensemble des membres de la Commission particulière du débat public pour la bonne tenue des débats d'une part, et leur souci d'enrichir les réflexions multiples qui ont émaillé ce débat public, y compris avec la décision de pouvoir organiser ou faire faire des études complémentaires.

Je veux rappeler que sur ces études complémentaires et ces expertises, les collectivités n'ont pas voulu ni de près ni de loin participer à la discussion avec les experts, tout simplement parce que nous n'avons pas voulu que l'on puisse nous dire demain que nous aurions fait pression sur les experts. Je constate d'ailleurs que les expertises ont permis d'apporter des éléments complémentaires dans le débat public. Des éléments complémentaires d'ailleurs aussi bien sur les problématiques socioéconomiques, qui sont des éléments, aussi bien sur des éclairages sur la pertinence ou la pertinence de choix qui avaient pu être faits. Je pense par exemple à la confirmation de l'impertinence du passage par Châteaubriant pour répondre à l'ensemble des objectifs que nous nous sommes fixés dans la logique de ce que vient de dire Gérard LAHELLEC. Et notre objectif commun, y compris celui de Nantes Métropole et de Rennes Métropole, n'est pas seulement de desservir les deux agglomérations, mais bien d'avoir une logique globale d'aménagement de l'ensemble du territoire de l'Ouest et donc de l'ensemble des villes les plus importantes de Bretagne et des Pays de la Loire.

Troisième remarque que je voulais faire, c'est que c'est compliqué un débat public comme celui-ci, pour vous d'ailleurs comme pour nous. Parce qu'à travers ce débat, nous avons un ensemble de sujets qui viennent, qui ne sont pas directement du fait du débat, mais qui permettent aux gens – c'est une occasion, il n'y en a pas forcément assez, sans doute – de pouvoir aborder l'ensemble des sujets qui sont peut-être par ailleurs traités dans d'autres domaines que ce soit sur le réseau ou ailleurs et qui trouvent un peu leur place naturellement dans ce débat public. Or, LNOBPL, l'objectif

n'est pas de régler l'ensemble des problèmes de mobilité de nos territoires. Le projet LNOBPL a pour objet de faire en sorte que nous puissions améliorer le réseau structurant. Nous ne ferons pas du train partout. Nous avons besoin de travailler sur l'ensemble et la complémentarité de l'ensemble des modes de transport. Nous ne ferons pas des rails partout. Et donc, le sujet, c'est : est-ce que le réseau structurant aujourd'hui permet, à l'horizon de l'augmentation importante de population de nos deux territoires, de continuer ou pas à faire passer plus de trains, d'avoir plus de dessertes, d'avoir une meilleure fréquence ? Nous savons que non. Et l'objectif de LNOBPL est justement de pouvoir augmenter les capacités, de pouvoir augmenter les fréquences et de pouvoir mieux répondre aux nœuds de connexion sur les différents endroits du territoire avec les autres modes de transport dans leur complétude, que ce soit les modes routiers, que ce soit le mode aérien, que ce soit le mode portuaire. C'est ça, LNOBPL. Donc, c'est vrai que c'est compliqué de pouvoir concentrer la réflexion des gens en faisant que nous puissions ignorer ce qui se passe autour. C'est juste, mais ce n'est pas l'objet du débat. Donc, je voulais donner ces éléments.

Troisième remarque que je voulais faire, à ce stade du débat : je pense qu'il faut bien entendre que d'abord les collectivités n'ont à aucun moment dit qu'elles étaient pour développer des LGV sur le territoire. Et LNOBPL, ce n'est pas cela. Cela a été rappelé d'ailleurs par RFF. Mais cela fait partie de la réflexion, ce qui n'est pas interdit. Et cela doit faire partie de la suite de la réflexion après le débat public pour savoir ce qu'il est pertinent ou pas pertinent de faire. Je veux aussi dire que nous nous plaçons dans une logique qui est une logique de réponse aux besoins de nos populations à un horizon qui est un peu plus éloigné que celui d'aujourd'hui. Et quand nous savons le temps qu'il faut pour développer des infrastructures de transport... Des fois, on nous dit que cela vient trop tard. Et quand cela vient trop tôt, on nous dit que cela vient trop tôt. Alors, cela ne vient pas trop tôt quand nous savons qu'il faut 20 à 25 ans pour réaliser de grandes infrastructures ferroviaires. Et donc, nous avons bien besoin... Par contre, il y a un vrai sujet que vous avez pointé au niveau de la Commission particulière du débat public. C'est comme il y a autant de temps, s'il n'y a pas de l'accompagnement tout au long de ces projets, il y a un vrai problème à un moment donné puisque les gens qui seront amenés à discuter au moment où nous allons l'ouvrir ne sont peut-être pas nés aujourd'hui. Et donc, qu'est-ce qu'ils sauront du débat public de ce soir ? Il y a un sujet là-dessus.

Si vous voulez, nous sommes bien dans cette logique d'augmentation de réponses aux besoins de la population. Et nous sommes dans une logique de préserver ce qui a permis à nos régions de se développer aussi bien en Bretagne qu'en Pays de la Loire, c'est l'anticipation du développement de nos territoires. C'est cela qui a conduit à ce que nous puissions aujourd'hui mieux résister que d'autres sur nos territoires du point de vue de l'emploi, du développement économique, etc. Et cela, nous avons besoin de ne pas le perdre. Et donc, nous nous inscrivons clairement dans une logique de croissance et pas dans une logique de décroissance. C'est clair. C'est assumé par l'ensemble des collectivités.

Enfin, pour conclure, je voudrais souligner qu'à ce stade du débat, j'ai entendu évidemment beaucoup de choses, beaucoup de remarques, des critiques, des propositions, des ajouts, des choses qui font partie du débat. Mais rien de ce que j'ai entendu aujourd'hui depuis le début du débat public ne me conduit à dire que les collectivités devraient renoncer à ce projet. Bien au contraire. Et si les collectivités se sont prononcées dès le début sur un scénario, ce n'est pas parce qu'elles ont voulu faire passer un scénario, c'est parce que c'est celui, en l'état actuel des études que nous avons, qui permettait le mieux de répondre aux objectifs que nous nous sommes fixés. Et je ne vois rien de changé aujourd'hui là-dessus.

Par contre, je le disais tout à l'heure, nous avons entendu des remarques, des propositions, des suggestions, des interrogations. Et cela, il est important évidemment que le maître d'ouvrage, RFF, puisse les intégrer dans la suite du sujet, puisque nous, nous considérons que RFF doit continuer sur ce projet. Cela suppose évidemment des études complémentaires, comme tout projet. Cela suppose d'intégrer un certain nombre de remarques qui ont été faites et que nous, nous intégrons évidemment dans notre réflexion et que nous intégrerons dans notre réflexion. Et cela suppose aussi et surtout de ne pas – mais vous l'avez dit tout à l'heure, Monsieur LEPRINCE, Monsieur le Directeur – abandonner cette ligne qui doit conduire, quand un projet évolue et avance, à continuer à associer l'ensemble des partenaires du débat public.

Olivier GUÉRIN, Président de la CPDP

Merci. Oui, là-bas.

Joël DUSUZEAU, Association citoyenne vigilance

Bonjour. Je suis un habitant du Pays de Redon. C'est difficile pour moi de prendre la parole après ces interventions des élus, parce que quand nous les entendons tout semble couler de source en quelque sorte. Il y a là un positivisme, un optimisme affiché assez longuement par rapport auxquels pas mal de gens dans la salle doivent rester assez circonspects sinon sceptiques. Alors moi, ce que j'aimerais... Justement, nous avons parlé à l'instant d'une logique globale de l'aménagement de l'Ouest. Nous avons parlé de la multiplicité, avant cela, des besoins et points de vue qu'il faudrait accorder ensemble. Mais il me semble qu'il faudrait peut-être parler des présupposés et des implicites du projet. Je voudrais au moins essayer d'esquisser quelques réflexions, si vous voulez, que je me suis faites à ce sujet.

Nous avons l'impression que les motivations qui sous-tendent ce projet sont caractéristiques par un écartèlement entre deux positions antagonistes. D'une part un désenclavement de la Bretagne à partir de Paris et qui vise essentiellement des gains de temps sur les parcours. Et au-delà de Paris, vers l'Europe bien sûr. Et dans la perspective de la mondialisation économique. Cela conduit à se focaliser sur la liaison entre Paris et l'extrémité de la Bretagne, via Rennes. Il s'agit dans cette vision d'accéder plus vite au *hub* aéroportuaire de Roissy-Charles-de-Gaulle entre autres. Paris sera donc à 1 h 27, je crois, de Rennes, et donc proche de cette possibilité de prendre l'avion dans ce *hub*.

La deuxième position que je repère, c'est un développement régional et même grand régional, en faisant du grand Ouest – qui est une entité d'ailleurs floue à la base, historique ou administrative inexistante – de façon plus ou moins avouée une région, une mégarégion relativement autonome par rapport à Paris. Et même, nous pourrions dire avec le but, l'intention de la concurrencer, pourquoi pas. C'est la vision qui semblait sous-tendre le projet de Notre-Dame-des-Landes. Grande métropole nantaise, avec grand port et donc grand aéroport. Donc, centre multimodal d'une mégarégion.

Mais ces deux attitudes, à mon avis, sont contradictoires. La LGV pour 2017 rend déjà caduc le projet de Notre-Dame-des-Landes, en tout cas pour Rennes, très certainement, et pour beaucoup de villes de Bretagne d'où nous nous rendons plus vite à Rennes. Nous nous rendons toujours plus vite à Rennes, donc à son aéroport éventuellement de Saint-Jacques qui semble en ce moment être assez dynamique, avoir le vent en poupe, qu'à Notre-Dame-des-Landes. Donc, projet caduc. Et aussi menace sur le développement de l'aéroport de Rennes – Saint-Jacques. Il est épatant que les deux attitudes ignorent, à mon avis d'un commun accord en quelque sorte, le maillage de la Bretagne. Nous l'avons dit tant et plus dans les diverses réunions et dans celle-ci. Et cela se constate. Il n'y a qu'à regarder des cartes. Nous voyons bien qu'il y a un désert entre les deux grandes lignes de communication côtière. En rétablissant, densifiant, modernisant ces dessertes ferroviaires entre autres. Et tout cela à grands frais, ce projet qui fait en quelque sorte l'accord entre deux positions qui semblent pourtant tout à fait antagonistes et avoir des effets contradictoires. Tout cela à grands frais et pour de faibles retombées en termes de dynamisme économique régional, à mon avis. Je parle du projet lui-même. On dirait qu'il y a une incapacité, qui me semble bien française d'ailleurs, à articuler la dimension nationale, l'insertion dans le réseau de transport et d'économie nationale, et au-delà, européen, passant en bonne part par Paris évidemment, et l'aménagement local. Cela donne un flou général et un ensemble de contradictions qui sont très difficiles à résoudre et que, je crois, tout le monde ressent plus ou moins clairement, plus ou moins confusément. Cela sous-tend en quelque sorte la dynamique des interventions.

Habitant Redon moi-même, petite ville qui est au centre d'un pays assez vaste, et qui se trouve dans un carrefour ferroviaire justement stratégique par rapport à ce projet, puisque c'est le carrefour entre Rennes, Nantes et Quimper, ce flou et ces contradictions sont particulièrement visibles. Et un habitant de Redon peut vraiment se demander ce qu'il en sera de sa ville dans ce projet, car elle semble finalement se retrouver dans une sorte de *no man's land*, comme le disait tout à l'heure d'ailleurs le Président de la Communauté de communes, à regarder passer des trains. Cela ne me semble pas satisfaisant. Et plutôt que, à mon avis, de partir de points de vue qui sont contradictoires, il serait intéressant de voir ce qu'il faut, à partir de quelle logique réelle nous prétendons retenir et quelle hiérarchie nous faisons dans les besoins et dans les valeurs, ce qui ne me semble pas fait. Merci.

Olivier GUÉRIN, Président de la CPDP

Merci. Monsieur, ici.

Charles LEVILLAIN

Bonjour. Charles LEVILLAIN, habitant de Rennes. Je salue les premières conclusions de la Commission du débat qui interroge clairement les objectifs mêmes du projet. Ce que devra de toute façon faire RFF si sa priorité est réellement les trains du quotidien, puisque cet enjeu du transport du plus grand nombre doit se traduire principalement par l'augmentation de la capacité du réseau pour pouvoir avoir plus de dessertes et plus de fréquences, et pas l'objectif de vitesse à tout prix pour desservir des villes qui pourraient être desservies par l'aérien par exemple pour la classe *business*. Ces deux objectifs, de la vitesse et de l'augmentation des capacités, devront être dissociés et des scénarios doivent être reproposés indépendamment pour pouvoir les comparer et justifier de la pertinence de chacun des objectifs. Il y a des exemples. Par exemple, venant d'Alsace, la troisième voie qui a été construite entre Strasbourg et Benfeld a permis d'augmenter la capacité du réseau avec des cadencements à la demi-heure pour les trains intervilles, à la vingtaine de minutes pour les trajets omnibus, avec un trafic fret et TGV mixé. Ce genre de solutions peut éventuellement permettre d'augmenter la capacité sans forcément augmenter la vitesse, puisque la vitesse n'est pas forcément la pertinence en 2030, quand nous aurons une situation énergétique qui sera tout autre et qui impliquera un transfert modal, sans parler d'une concurrence avec la voiture.

Ma question est donc de savoir si RFF et le comité de pilotage sont prêts à s'engager à réinterroger les objectifs et à les dissocier pour avoir une évaluation pertinente du projet sur ces différents objectifs.

Stéphane LEPRINCE, Directeur régional BPL, RFF

Je crois que tout à l'heure, j'ai été très clair dans les questions que nous nous posions. Cela fait évidemment partie... Nous en entendons et nous avons écouté des choses pendant ce débat. Et il s'est dit encore des choses ce soir. Je pense que la Commission particulière va aussi faire son rapport et nous avons cette phase d'écoute encore. Je crois que nous pouvons réaffirmer que nous allons sortir d'un débat et sortir autrement que nous sommes entrés. C'est cela toute la richesse d'un débat. Donc, je ne vais pas vous dire ce soir ce que nous allons faire, mais vous avez vu les différents niveaux de réponse que nous pouvons avoir. Cela peut aller de l'abandon du projet – et cela nous est déjà arrivé – jusqu'à choisir un scénario dans lequel nous avons déjà proposé des choses. Mais il y a un panel de solutions, y compris réinterroger les objectifs ou l'opportunité du projet. Cela fait partie des questions que nous nous devons, en tant qu'établissement public et pour l'intérêt général et le service public, de nous poser, tout simplement. Et nous prendrons le temps de le faire et d'analyser tout ce qui a été dit ces derniers temps. Et cela, dans une démarche partenariale aussi avec les collectivités. Et je rappelle que notre Conseil d'administration, c'est l'État aussi, l'État qui a son rôle. C'est aussi une des raisons pour lesquelles l'État ne participe pas activement au débat. C'est que c'est *in fine* l'État qui prend la décision de la consistance du réseau par décision du Conseil d'administration de RFF.

Olivier GUÉRIN, Président de la CPDP

Merci. Monsieur ?

Alain BIGNON, Président de l'Association des expropriés d'Ille-et-Vilaine

Bonsoir. Alain BIGNON pour l'Association des expropriés d'Ille-et-Vilaine dans le cadre de la ligne Bretagne – Pays de la Loire. Nous remercions la Commission de nous avoir associés aux travaux sur le domaine agricole. Les 4 chambres d'agriculture de Bretagne ainsi que la chambre d'agriculture de Loire Atlantique, les FRSEA et les jeunes agriculteurs se sont associés pour un avis commun sur le projet. Nous partageons le constat pour assurer le développement et l'attractivité du territoire, l'agriculture avec l'agroalimentaire. Et c'est une force économique majeure du grand Ouest. Elle est répartie sur l'ensemble du territoire. Les pôles de consommation vont en revanche bien au-delà et se situent à l'échelle nationale, européenne, voire mondiale. Les produits bruts ou transformés de l'agroalimentaire contribuent à cette analyse. 60 % des produits exportés le sont à destination des pays de l'Union européenne et 40 % à destination du reste du monde. Excentré à la pointe de l'Europe, l'un des défis majeurs du territoire agricole et agroalimentaire du grand Ouest consiste donc à rapprocher les centres de production et de transformation des centres de consommation.

Des territoires agricoles caractérisés par une forte densité. Plus de 40 000 exploitations agricoles sur le territoire couvert aujourd'hui. Avec un chiffre d'affaires de 10,5 milliards d'euros, l'agroalimentaire fortement lié à l'agriculture gère un chiffre d'affaires de 20 milliards d'euros. Les filières agricoles et agroalimentaires des 5 départements totalisent 170 000 emplois directs répartis entre la production et la transformation des services. Ce territoire agricole caractérisé

par une forte dominance de production animale – 70 % des exploitations sont en production animale – le parcellaire d'exploitation est configuré donc en conséquence ; regroupement des parcelles ; pâturages accessibles depuis les bâtiments ; les superficies moyennes des exploitations sont inférieures à la moyenne nationale. Cette caractéristique renforce les besoins d'une sécurisation des plans d'épandage, de la pérennisation d'outils tels que pèsent de très forts investissements. Ce territoire comporte aussi une grande diversité de production, de grandes cultures, de légumes, de viticulture.

Un foncier agricole déjà sous forte tension. Chaque année, chaque département artificialise une moyenne de 1 000 hectares de terres agricoles, ainsi que 1 000 hectares quittent l'agriculture pour des destinations autres que l'agricole. Par conséquent, la création d'une nouvelle ligne ferroviaire qui, quel que soit le scénario retenu, mobilisera 3 000 à 4 000 hectares et cloisonnera un peu plus l'espace, ne fera qu'exacerber cette pression et conduira inmanquablement à des préjudices sur l'activité agricole. Nous déplorons fortement l'absence totale d'éléments d'analyse des enjeux et impacts agricoles et fonciers entre les différents scénarios. Et nous demandons des études complémentaires en la matière pour faciliter la prise de décision.

Un point qui comporte de fortes insuffisances : le fret ferroviaire. Certes évoqué dans les objectifs du projet, mais il est très peu développé en comparaison du trafic voyageurs. Déjà insuffisamment développé aujourd'hui, encore plus nécessaire demain, le fret ferroviaire doit être un des objectifs affichés et déclinés de ce projet. Par conséquent, nous conditionnons la poursuite de notre implication, de nos réflexions, à la condition formelle de la prise en compte approfondie de cette thématique. Le rééquilibrage de la présentation du projet à l'issue de la phase de concertation doit être réalisé dans ce sens. L'irrigation interne du territoire devra aussi être assurée.

Alors, l'adage « éviter, réduire, compenser » doit être utilisé au maximum. Tantôt, nous avons parlé d'une rectification de la part de Réseau ferré, qui était d'une consommation non pas de 10 hectares, mais de 12 hectares au kilomètre. Nous pensons certainement que le projet, vu les territoires traversés, ira bien au-delà des 12 hectares au kilomètre. Et là, nous parlons par expérience de ce que nous avons vécu sur Bretagne – Pays de la Loire.

La profession agricole, nous conditionnons donc notre appropriation du projet à plusieurs exigences :

- Préserver la viabilité économique des exploitations en amont, en évitant les sièges et sites de production et par la reconstitution des outils de production à hauteur des impacts subis.
- Nous demandons de réduire la consommation de fonciers en limitant les emprises foncières, en créant des réserves foncières le plus rapidement possible de façon à pouvoir compenser les agriculteurs impactés par l'ouvrage.
- Et pour y parvenir, la profession agricole doit être associée dès à présent à toutes les étapes du projet, à toutes les études. Nous avons de multiples capacités à abonder vos réflexions dans ce domaine.

Je vous remercie.

Olivier GUÉRIN, Président de la CPDP

Merci. Monsieur, là, s'il vous plait ?

Alain E. VALLÉE

Une grande partie des problèmes qui sont posés en fait en Bretagne... quand je parle de la Bretagne, c'est la Bretagne réunie sans Notre-Dame-des-Landes, évidemment.

Olivier GUÉRIN, Président de la CPDP

Pardon, je crois que vous ne vous êtes pas présenté, Monsieur.

Alain E. VALLÉE

Excusez-moi. Lourde erreur. Alain VALLÉE. Je m'étais exprimé déjà il y a 15 jours à Rennes. Mais je reviens, excusez-moi. Une grande partie des problèmes qui sont posés sont déterminés par des choix qui remontent à très longtemps et qui sont éminemment politiques. Alors, cela a donné l'absence de liaison Brest – Quimper, la démolition radicale pendant

LNOBPL – Liaisons ferroviaires Bretagne-Loire

15 ans de Nantes – Rennes via Châteaubriant. Aujourd'hui, nous avons mis un tram-train qui va à Châteaubriant et il y a pendant 20 mètres un « truc » là... vraiment une matérialisation physique de la coupure entre les Pays de Loire et la Bretagne. Comme si ceci pouvait avoir un quelconque sens. Il apparaîtrait que certains esprits évoluent et se disent que finalement – je parle de gens qui sont au niveau national, donc à Paris – le développement de la Bretagne pourrait être un peu autocentré et non plus linéaire, Brest – Paris, Quimper – Paris via Rennes. Cela va dans le bon sens, mais c'est *piano, piano*.

Cela va tellement *piano* d'ailleurs qu'il a été dit tout à l'heure que le réseau en Bretagne était dans le même état qu'il y a 150 ans. Et moi, je trouve – comme ce qui concernait la division de la Bretagne en deux bretelles horizontales – que c'est un pur scandale. J'ai retrouvé dans les affaires de mon père des cartes de la Bretagne où nous voyons le train en 1950. Et c'est très utile d'ailleurs, parce que cela permet de voir un certain nombre de lignes qui existent, qui sont aujourd'hui complètement dans la nature, mais enfin, qui existent encore. Nous voyons les rails. Du côté de Fougères, entre Vitré... Voilà. Et c'est un pur scandale, le fait qu'entre Morlaix et Brest il y ait toujours cette sinuosité qui pénalise complètement la vitesse. Depuis le temps que les gens dépensent de l'argent dans des billets de train, depuis le temps que soi-disant on explique qu'en France on investit, comment est-il possible qu'entre Morlaix et Brest la situation soit ce qu'elle est encore aujourd'hui ? Ce qui empêche d'aller à une certaine vitesse, qui serait quand même assez favorable au fameux objectif qui consiste à aller de Brest à Paris en 3 heures. Comment pouvons-nous encore aujourd'hui en être là ? Ce sont des questions qui dans n'importe quel pays à peu près normal en Europe – il y en a beaucoup, contrairement à ce que nous pensons en France – seraient des questions résolues depuis longtemps. C'est invraisemblable. Il faut en finir. Il ne faut pas débattre. Et je trouve que RFF qui nous explique : « Sans l'écotaxe, nous allons avoir du mal à faire... » Mais non ! Sans l'écotaxe, c'est-à-dire bien avant, cela aurait dû être fait dans bien des cas. Si les gens ne vont plus voter, c'est parce qu'ils sont écœurés de la situation. Ils ont payé des impôts, ils ont payé des billets de train et qu'est-ce qu'ils ont en échange ?

Olivier GUÉRIN, Président de la CPDP

Monsieur, vous étiez sur Morlaix – Brest. Est-ce que vous avez un autre exemple à citer ?

Alain E. VALLÉE

Je ne suis pas sur Morlaix. Nous pouvons prendre... J'ai parlé de Nantes – Rennes.

Olivier GUÉRIN, Président de la CPDP

Le projet LNOBPL répond à Nantes – Rennes.

Alain E. VALLÉE

Non, mais attendez. À 6 milliards d'euros, cela fait cher la minute. Moi, j'ai proposé il y a 15 jours Rennes – Saint-Senoux – Abbaretz – Nantes, avec ou sans...

Olivier GUÉRIN, Président de la CPDP

C'est une autre variante. Nous avons déjà étudié plusieurs variantes.

Alain E. VALLÉE

C'est une variante. Mais qu'on l'étudie ! Qu'on l'étudie ! Et je pense même que Rennes et Nantes qui, apparemment, ne manquent pas d'argent, comme je l'ai dit l'autre fois, pourraient se le payer. Enfin, c'est invraisemblable ce tronçon nouveau qui consommerait, je suis désolé, 500 hectares. Ça, c'est sûr. À 12 hectares le kilomètre, il y a 40 km à construire. Nous pouvons le faire intelligemment, nous pouvons le faire en tranchée couverte, nous pouvons le faire en tunnel. Il faut mettre du « pognon » là-dedans sans trop démolir la nature. Mais que l'on fasse fonctionner ses neurones un peu, par endroits. Enfin, c'est invraisemblable ce qu'il se passe !

Olivier GUÉRIN, Président de la CPDP

Merci. Vous pouvez conclure ?

Alain E. VALLÉE

Tout ceci plombe l'économie. Il faut vraiment être conscient de cela. Ce sont des points de produit intérieur brut qui, tous les ans, sont volatilisés, sont dispersés. C'est dingue ! C'est vraiment dingue et scandaleux, immoral ! Immoral !

Olivier GUÉRIN, Président de la CPDP

Merci. C'est une conclusion. Qui souhaite prendre la parole encore ? Non ? Oui, Monsieur, pardon.

Arnaud BONNET, CCI Bretagne

Bonsoir. Une intervention assez courte. Donc, Arnaud BONNET, CCI Bretagne. Simplement pour dire que le débat public, finalement, c'était l'occasion pour l'ensemble des acteurs et des habitants des territoires concernés d'intervenir pour exprimer ses attentes, ses interrogations à l'égard du projet. Au niveau de la CCI Bretagne, c'est ce que nous avons essayé de faire en intervenant à deux reprises, notamment sur la question du fret dont il a été beaucoup question ce soir, et celle du tourisme. Je suis assez surpris de certaines interventions ce soir, puisqu'effectivement, et cela a été rappelé tout à l'heure par Monsieur LEPRINCE, un des risques à notre égard à l'issue de ce débat public, c'est que la Commission nationale décide que ce projet n'a pas d'intérêt.

Olivier GUÉRIN, Président de la CPDP

Je rappelle que la Commission nationale ne décide pas. La Commission nationale organise et c'est le Conseil d'administration de RFF qui prend la décision.

Arnaud BONNET, CCI Bretagne

Pardon. Que ce soit l'avis en tout cas qui soit effectivement retenu à la fin, ce serait le scénario noir. Il nous semble que ce serait très préjudiciable, alors que cela a été rappelé par certains intervenants, la région Bretagne est marquée par sa « périphicité », est marquée comme les Pays de la Loire par un fret ferroviaire qui est assez peu significatif par rapport à la France et par rapport à d'autres pays européens. Et donc, *in fine*, un des enjeux majeurs, c'est bien le renforcement de la compétitivité, de l'attractivité des territoires, des entreprises et *in fine* des emplois qu'il y a derrière, sur ces territoires. Voilà, c'était simplement ce que je voulais dire.

Olivier GUÉRIN, Président de la CPDP

Merci. Monsieur là-bas ? Est-ce qu'il y aura encore des interventions pour la fin, ou c'est la dernière ? Vous avez la parole.

Olivier PRIOUR, Collectif 35 contre l'aéroport de Notre-Dame-des-Landes

Encore Olivier à Rennes. Je pose encore une réflexion. Plutôt que des gens pensent et rêvent la mégalopole avec 1, 2, 3 millions d'habitants, nous ne savons plus trop, pourquoi ne pas réfléchir au fait de réhabiter la campagne. C'est effectivement... les politiques anticipent normalement, mais en fait elles ne font que suivre des mouvements de population, mais pourquoi ne pas inciter les gens à retourner aussi vivre en campagne ? Je pense que l'homme/femme se définit mieux au contact des éléments naturels, qu'il a tendance à oublier avec les grandes mégalopoles qui sont faites de béton, de bruit, de nuisances diverses et sonores et surtout d'argent aussi. Je pense que l'homme/femme se définirait plus à revenir habiter en campagne. Et RFF, puisque c'est quand même une composante de l'État citoyen, en fait, qui fait ce que l'État lui dit – c'est ce que l'on m'a dit – pourrait organiser des transports pour desservir la campagne et éviter la mégalomanie de certaines personnes d'avoir encore plus.

Olivier GUÉRIN, Président de la CPDP

Merci. Sur cette vision de l'aménagement du territoire, d'autres perspectives, nous allons clôturer ici cette dernière réunion. Je vous remercie de votre participation active à ce débat. Je rappelle encore une fois qu'il continue sur internet jusqu'au 3 janvier et que la Commission, qui ne donne pas d'avis, qui rend compte simplement de ce qui a été dit au cours du débat, d'ici le 3 mars publiera son compte-rendu, et le Président de la Commission nationale le bilan du débat public. Merci. Bonsoir.

(Clôture de la réunion à 21h53)

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