

LNOBPL – Liaisons ferroviaires Bretagne-Loire**VERBATIM DE LA RÉUNION PUBLIQUE D'OUVERTURE****Vannes, le 24 septembre 2014, 19 h à 22 h****En tribune****Commission particulière du débat public :**

Olivier GUÉRIN, président

Marie-Françoise SEVRAIN, membre

Maîtrise d'ouvrage :

Arnaud GODART, RFF

Benoît FORMSTECHE, RFF

Intervenants :

Stéphane LEPRINCE, Directeur régional RFF

Gwenc'hlan LE GAL, CCI Bretagne

Jean-Marc BIRRER, Comité régional du tourisme Bretagne

Olivier GUÉRIN, président de la CPDP

... J'espère qu'il y aura d'autres personnes qui viendront après le début de la réunion. Mais comme elle doit commencer à 19 heures, je vous propose de commencer maintenant. Je suis le Président de la Commission particulière du débat public qui anime ce débat organisé par la Commission nationale. Marie-Françoise SEVRAIN qui est membre de cette Commission particulière et aussi membre de la Commission nationale du débat public animera le débat. RFF présentera le projet. Il y aura un débat sur le projet lui-même. Et après, les intervenants sur le tourisme qui est le thème que nous développerons plus ce soir. Je laisse d'abord la parole à M. JAFFRÉ, premier adjoint qui nous accueille ici à Vannes. Monsieur le Premier adjoint, vous avez la parole.

Lucien JAFFRÉ, premier maire-adjoint de Vannes

Monsieur Le Président, Mesdames, Messieurs, bonsoir. Tout d'abord, M. David ROBO, maire de Vannes, actuellement en déplacement au Congrès des Offices HLM à Lyon vous prie d'excuser son absence pour cette réunion. Et en son nom, je vous souhaite la bienvenue au Palais des arts et des congrès et vous remercie d'être venus participer au débat public relatif au projet des liaisons ferroviaires Bretagne Pays-de-la-Loire, projet porté par Réseau Ferré de France.

Les années à venir vont apporter pour nos régions de l'ouest de la France de profonds changements en matière de transports ferroviaires et des éléments concrets vont nous être présentés ce soir. Cette réunion publique à Vannes, l'une des 16 réunions au programme de la Commission nationale du débat public est placée sous la thématique du tourisme, ce qui me paraît convenir parfaitement à notre territoire du Morbihan qui retire de ce secteur économique une part importante de son dynamisme. En effet, l'attractivité touristique de la Bretagne et notamment ici, du golfe du Morbihan, se renforce chaque année grâce notamment à l'engagement de ces professionnels dans ce secteur, mais aussi grâce au travail accompli par les offices de tourisme de notre territoire, tant en termes d'organisation et d'accueil qu'en termes de communication. Cet été, ce sont près de 2 millions de vacanciers qui sont passés à Vannes et dans la région de Vannes et du golfe du Morbihan. Si la voiture et la route constituent certes encore le mode de déplacement le plus utilisé par ces visiteurs, force est de constater qu'ils sont de plus en plus nombreux à arriver dans nos gares grâce à des fréquences plus nombreuses, des horaires adaptés et respectés, des liaisons de plus en plus performantes.

Aussi, que RFF et la Commission nationale du débat public aient retenu le tourisme comme thématique pour ce soir à Vannes correspond à une évidente évolution des pratiques et s'insère parfaitement dans une réelle perspective d'accompagnement du développement de ce secteur économique dans notre région. Les travaux actuellement en cours de la LGV et les projets qui vont nous être exposés pour une amélioration des cadences depuis Rennes vers toute la Bretagne revêtent pour notre économie régionale une importance primordiale, pour le tourisme certes, mais d'une manière générale pour tous les secteurs économiques de notre région.

Monsieur le Président, Mesdames, Messieurs, au nom de M. David ROBO, maire de Vannes et de sa municipalité, je remercie très sincèrement les organisateurs et les animateurs de cette soirée de débat public. Et à chacune et à chacun de vous, je souhaite une excellente soirée, la plus participative possible. Je vous remercie pour votre attention.

Marie-Françoise SEVRAIN, CPDP

Merci Monsieur le Maire. Maintenant, c'est à moi qu'incombe la charge d'animer cette réunion de ce soir. Je me présente, je suis Marie-Françoise SEVRAIN, membre de la CPDP. À mes côtés, vous avez déjà vu M. Olivier GUÉRIN, le Président. Et nous sommes deux autres membres de la Commission particulière ici présents ce soir.

Il me revient d'abord la charge de vous exposer un peu ce qu'est le débat public. Parce qu'avant de rentrer dans le vif du sujet qui est le projet, il faut peut-être resituer le débat public. Le débat public s'inscrit dans les principes d'information et de participation du public qui ont été mis en avant par la convention d'Aarhus. Et ces principes ont été repris notamment dans la charte de l'environnement et dans le Code de l'environnement. Le Code de l'environnement précise aussi qu'un débat public est décidé par la Commission nationale de débat public. La Commission nationale de débat public est une autorité administrative indépendante, qui est chargée de veiller au respect de la participation du public et au processus d'élaboration des projets d'aménagement et d'équipement d'intérêt national. Je vous ai relu l'extrait du Code de l'environnement.

La Commission nationale de débat public a donc été saisie par RFF sur son projet pour savoir si le projet devait être soumis au débat public. La Commission nationale de débat public a répondu positivement et a décidé qu'un débat public serait organisé. Ce débat public, pour quoi faire ? Pour répondre aux questions : est-ce que le projet est opportun ? Présenter au public les objectifs du projet et ses principales caractéristiques. À partir de là, le débat s'organise. Il s'organise avec le principe qu'il est animé par une Commission particulière de débat public, qui a été désignée par la Commission nationale de débat public. Il y a deux mots clés pour cette Commission particulière. C'est indépendance et neutralité. Il est évident que chaque membre de la Commission particulière de débat public ne doit pas avoir de liens avec le maître d'ouvrage RFF ou une quelconque partie prenante au projet. Elle doit aussi être neutre. Tout au cours du débat, aucun des membres de ne prendra parti sur le projet. Pendant le débat et après le débat d'ailleurs.

Quel est le rôle de la Commission particulière ? Comme je vous l'ai dit, nous sommes 4 présents ce soir, mais en tout nous sommes 7. Vous avez la liste des membres de la Commission particulière que vous pouvez retrouver sur tous les documents. Nous sommes 7 membres et sommes assistés d'un secrétariat général qui est composé de 4 personnes. Et nous avons un secrétariat fixe qui est situé à Rennes, auquel vous pouvez vous adresser si vous avez une quelconque question à poser. Quel est le rôle de la CPDP ? Le rôle de la CPDP est d'animer le débat pour vous permettre à vous, public, de vous informer sur le projet, mais également de vous exprimer. Vous exprimer en posant des questions, en émettant des avis et toutes critiques. Cette participation est régie par trois principes :

- La transparence : l'information est disponible. Notre rôle, entre autres, est de veiller à ce que le maître d'ouvrage apporte une réponse à toutes les questions que vous pourriez vous poser, qu'il mette à disposition toutes les études, toutes les informations dont il pourrait disposer.
- L'équivalence : c'est-à-dire que chacun peut s'exprimer. Il n'y a pas quelqu'un qui doit être plus privilégié qu'un autre. Chacun le fait dans les mêmes conditions.
- Par contre, il y a une chose sur laquelle nous insistons beaucoup et à laquelle nous tenons : le débat public n'est pas une pétition ou un référendum. On ne dit pas « Je suis favorable » ou « Je suis défavorable ». Si on a un avis, il faut absolument l'argumenter. C'est la base du débat public. Il faut absolument argumenter tous les avis que vous pourriez émettre.

Si nous avons un projet, c'est que nous avons un maître d'ouvrage. Et ici, le maître d'ouvrage est Réseau Ferré de France, qui a établi un dossier avant le début du débat. Ce dossier est disponible. Vous en avez ici sous forme papier. Vous pouvez le demander. Vous l'avez aussi en ligne sur le site internet. C'est un dossier qui peut vous amener à vous poser des questions. Lors des réunions publiques, vous pouvez être amenés à vous poser des questions en sortant de la salle, si nous n'y avons pas répondu. Donc, RFF doit aussi répondre à toutes les questions que vous pourrez lui poser pendant le débat. Le rôle de la Commission particulière est de veiller aussi que RFF vous réponde complètement aux questions. Après le débat, RFF aura à prendre une décision quant au principe et aux conditions de poursuite ou non de son projet.

Ce débat dure 4 mois. Il a débuté le 4 septembre, il va se terminer le 3 janvier. Ici, ce soir, on est à la 4^e réunion, si je ne me trompe pas. La première dans le Morbihan. Il y a 16 réunions en tout et un atelier. Au cours de ces réunions, vous voyez – c'est énuméré – les différentes thématiques que l'on vous propose d'aborder. Donc, ce soir, c'est le tourisme. Vous noterez que les dernières thématiques en bas, la rentabilité socioéconomique, le financement, la liaison Nantes – Rennes, seront abordés en fin de débat, parce que ces thématiques ont fait l'objet de demandes de complément au dossier. La Commission particulière a transmis à la CNDP des demandes d'expertises complémentaires qui ont été acceptées. Et comme il faut un certain temps pour faire des expertises, vous comprenez bien qu'il faut que l'on attende la fin du débat pour avoir le résultat de ces expertises. Les résultats de ces expertises seront rendus publics en réunion publique.

Je vous cite aussi le site internet qui est quand même un peu, en dehors des réunions publiques, le pivot du débat. Sur ce site internet, vous disposez d'une information. Vous avez tous les documents du débat, le dossier, les études réalisées. Vous avez les questions qui sont posées. Dès que la réponse est validée, elle est mise en ligne sur le site. Vous avez aussi des espaces de discussion. Vous pouvez aussi exprimer des points de vue, apporter des contributions ou des cahiers d'acteurs qui sont aussi mis sur le site du débat. Pour certaines réunions – pas celle de ce soir –, vous

LNOBPL – Liaisons ferroviaires Bretagne-Loire

avez une retransmission en direct sur internet. Vous avez donc quelques réunions qu'il vous est possible de suivre chez vous, quand vous ne pouvez pas venir parce qu'elles sont trop éloignées.

Aussi, nous avons voulu essayer d'élargir le débat en impliquant des étudiants, en mobilisant des étudiants pour qu'ils amènent leur réflexion, qu'ils participent d'une façon différente à la façon traditionnelle de participer à un débat public. Donc, nous sommes allés un peu à la rencontre de trois pôles universitaires : Rennes, Brest et Nantes. Au fur et à mesure, on rendra publics les événements qui seront organisés avec les étudiants. Parce qu'en fin de compte il y aura des moments où les étudiants rendront compte de leurs analyses, de leurs travaux. Comme vous savez que la rentrée universitaire se fait en ce moment, c'est difficile de vous donner tout de suite les moments précis.

Ce que l'on vous demande aussi, c'est que l'on a besoin d'évaluer le débat. Toujours pour améliorer les débats organisés par la CNDP, le CNDP souhaite qu'il y ait une évaluation. Donc, vous avez eu un questionnaire qui vous a été remis à l'entrée, que l'on vous demande de remplir. Vous pouvez aussi l'apprécier sur internet. On précise que cette évaluation est anonyme.

La suite, après c'est 4 mois de débat. La Commission particulière est chargée d'établir le compte-rendu du débat. Et le président de la CNDP, lui, est chargé d'en rédiger le bilan. À partir du compte-rendu et du bilan, RFF disposera de 3 mois pour publier sa décision, c'est-à-dire si elle souhaite poursuivre ou non le projet.

Maintenant, je vais vous préciser comment va se dérouler la réunion. On va avoir d'abord la présentation du projet par les représentants de RFF, Arnaud GODART et Benoît FORMSTECHE. Après, on vous proposera un premier temps d'échange. Vous pourrez poser des questions ou émettre des avis. Après, vous aurez des interventions où l'on abordera vraiment la thématique touristique. On aura deux interventions. Elles seront interverties. C'est M. LE GAL, de la CCI, qui interviendra en premier. Et ensuite, M. BIRRER du Comité régional du Tourisme. Ils vous apporteront un éclairage sur la thématique touristique. Et on aura un second temps d'échange avec vous.

Maintenant, je vous propose de passer la parole à RFF pour qu'ils vous présentent le projet. Pardon, M. LEPRINCE, excusez-moi.

Stéphane LEPRINCE, Directeur régional de Réseau Ferré de France

Bonsoir. Merci de me laisser la parole. Je suis Stéphane LEPRINCE, le directeur régional de Réseau Ferré de France. Vannes inaugure – Monsieur le Maire, merci de votre accueil – des réunions que nous allons tenir dans le Morbihan. Il y en aura trois. Il y aura une prochaine réunion à Lorient mi-octobre et une à Pontivy début novembre. Votre département est le 5^e département touristique. Comme vous l'avez souligné, c'est un enjeu important pour vous, cet échange ce soir sur ce thème. Et aussi en ce qui concerne le tourisme, l'accessibilité est évidemment essentielle. C'est pour cela que je pense qu'il y a un intérêt particulier à traiter ce sujet ce soir.

Évidemment, avant la présentation qui sera faite par Arnaud et Benoît ce soir, d'autres étapes vont arriver pour votre territoire, et en particulier en 2017 avec l'arrivée de la ligne à grande vitesse Le Mans – Rennes, qui va déjà, je pense, permettre d'améliorer considérablement votre accessibilité, puisque le temps de parcours va être diminué d'à peu près 40 minutes entre Paris et la Bretagne. Et quand on sait que le tiers des touristes qui se rendent dans le Morbihan viennent d'Île-de-France, c'est évidemment considérable pour vous.

Le projet de Liaison nouvelle Ouest Bretagne – Pays-de-la-Loire que l'on va vous présenter ce soir va vous permettre, au-delà de ce qui va être fait pour 2017, d'améliorer aussi vos liaisons vers Nantes et Rennes, et donc d'ouvrir de nouvelles perspectives – on l'espère.

Je voudrais insister sur deux points. Le premier, c'est qu'au-delà des projets en cours, le projet de liaison nouvelle Ouest Bretagne – Pays-de-la-Loire est un projet important porté par le gouvernement. Vous savez que le Pacte d'avenir pour la Bretagne, signé en décembre dernier entre l'État et la région et le Plan Investir pour la France, lancé par le Premier ministre en juillet 2013, sur la base des préconisations de la Commission mobilité 21, classait ce projet de liaison nouvelle Ouest Bretagne – Pays-de-la-Loire dans les projets à programmer après 2030. Cette Commission mobilité 21 insistait aussi sur les transports du quotidien. Et on a trop souvent tendance à opposer les transports du quotidien à la grande vitesse. Sur les transports du quotidien, au-delà des efforts qui sont faits par la région et la SNCF sur les TER, nous, côté réseau, nous nous sommes aussi préparés à faire de gros travaux, en particulier l'amélioration du réseau

existant qui nous conduit à le rénover profondément. C'est à peu près 400 millions d'euros de travaux que nous faisons tous les ans sur le périmètre Bretagne et Pays-de-la-Loire. En ce moment même, on fait des travaux très importants entre Rennes et Redon. Et tout cela, pour permettre, avec l'arrivée de la LGV Le Mans – Rennes en 2017, d'avoir un réseau structurant en bon état et qui permette d'accroître les mobilités sur votre territoire.

En 2017, et au-delà entre l'arrivée de cette ligne nouvelle, d'autres projets seront mis en place entre ces deux échéances. Nous avons, côté SNCF réseau, la volonté d'accompagner ces évolutions. Et avec l'État, nous avons validé un grand plan de modernisation du réseau qui verra sa déclinaison à travers le contrat de plan État région qui sera finalisé d'ici la fin de l'année. Pour nous, le réseau existant, le réseau structurant, déjà ancien de plus de 150 ans, est évidemment essentiel et constitue l'ossature même des déplacements tant du quotidien que de longue distance. Vous verrez, à travers les présentations, qu'au-delà des projets qui existent, le projet tel qu'il est présenté nous permettra, je pense, d'accroître les liaisons du quotidien en particulier sur un axe Nantes – Rennes, mais pour vous particulièrement aussi entre Rennes et Redon, qui est un axe très encombré. Aujourd'hui, nous avons des limites de capacité et il faut qu'à l'horizon 2030 nous puissions offrir des perspectives. C'est pour cela que le développement du quotidien et liaison longue distance, pour nous, sont complémentaires.

2030, cela peut paraître relativement loin pour tous, mais à l'échelle du ferroviaire c'est assez court. Quand on voit ce qui s'est passé pour la ligne Le Mans – Rennes, les discussions qui ont abouti aux travaux qui sont en cours ont eu lieu dans les années 90. Si l'on veut se projeter pour avoir un projet de territoire et de mobilité, c'est bien maintenant qu'il faut pouvoir échanger. Pour nous, demain, c'est un peu 2030 et, donc, nous souhaitons que ce débat et en particulier ce soir nous permette d'aborder toutes vos contributions. Pour nous, c'est assez essentiel. Nous apportons des propositions, mais nous attendons beaucoup des contributions de chacun. Et donc, après les présentations d'Arnaud et Benoît, j'espère que vos questions seront nombreuses. Bonne soirée, bon débat.

Arnaud GODART, RFF

Bonsoir à tous. Je suis Arnaud GODART, le chef de mission du projet de Liaison nouvelle Ouest Bretagne Pays-de-la-Loire. Je pilote à ce titre l'équipe en charge des études à RFF. Je suis accompagné de Benoît FORMSTECHE, mon adjoint, qui répondra tout particulièrement à vos questions techniques. Également dans la salle, des collègues RFF, SNCF qui pourront intervenir.

Avant de vous présenter le projet, je tenais vraiment, comme l'a fait Stéphane LEPRINCE, à insister sur l'importance de ce débat public pour enrichir ce projet, en confirmer l'opportunité et pouvoir l'adapter ensemble. Nous allons vous présenter les aménagements envisagés. Mais avant cela, il nous semble important de voir le contexte et les objectifs de ce projet.

Ce projet est un projet de territoire qui concerne les axes Rennes – Brest, Rennes – Quimper, Nantes – Quimper, Nantes – Rennes. Il se caractérise par son caractère connecté au réseau existant. Il s'agit effectivement de s'appuyer sur le réseau existant pour tirer profit des projets en cours ou réalisés ou à venir. Je pense notamment aux travaux réalisés sur les axes Rennes – Brest, Rennes – Quimper, en cours de finalisation, mais aussi aux études en cours ou aux travaux en cours sur les pôles d'échanges multimodaux. Ce projet de Liaison nouvelle Ouest Bretagne Pays-de-la-Loire arrive aussi en complémentarité d'autres infrastructures de transport pour permettre l'intermodalité. Ce projet s'inscrit donc à l'ouest de Nantes et de Rennes, dans le prolongement du projet de ligne grande vitesse Bretagne – Pays-de-la-Loire, Le Mans – Rennes, ici en bleu pointillé, prévu d'être mis en service en 2017.

Ce projet – c'est important – traite 4 niveaux de déplacement. Il s'agit d'un projet de territoire, nous l'avons dit, vers Paris, vers l'Europe, interne au territoire. Nous avons aujourd'hui cette réunion à Vannes. Il s'agit par exemple d'améliorer les relations entre Vannes – Rennes et Vannes – Nantes par exemple. Mais aussi avec les régions limitrophes, la Normandie et le Poitou-Charentes. Il s'agit aussi – et c'est le 4^e niveau de déplacement – d'améliorer les déplacements de proximité autour de Nantes et de Rennes.

Ce projet est à l'horizon 2030. Stéphane LEPRINCE l'a dit, pour nous c'est demain. Il s'agit de délais tout à fait classiques pour ce type de grands projets. Et cela nous donne aujourd'hui l'opportunité de travailler avec vous sereinement sur ce projet.

Mais pourquoi ce projet ? Quel est finalement le moteur du projet ? C'est les enjeux du territoire avec un constat. Un constat partagé, qui est d'abord un constat de dynamisme, un territoire caractérisé par une démographie deux fois plus importante en termes d'évolution que la moyenne nationale. Il s'agit également d'un enjeu de maintien de l'attractivité, dans un contexte où ce territoire apparaît relativement excentré à l'échelle européenne. Il s'agit également d'un enjeu de cohésion de territoire pour assurer un développement harmonieux, équilibré des différents territoires sur des territoires vastes entre le nord et le sud, l'est et l'ouest, pour assurer la coopération entre les villes.

Ceci a des implications directes sur le transport et le transport ferroviaire notamment. Il y aura mécaniquement à l'échéance 2030 – 2040 plus de déplacements aux différentes échelles que nous avons vues tout à l'heure, internes au territoire et du territoire vers l'extérieur. Ceci implique une amélioration requise sur deux paramètres clés – je vais me permettre d'insister un petit peu parce que nous allons les retrouver tout au long de cet exposé – qui sont le temps de parcours et la capacité. La capacité, c'est le nombre de trains possible par heure, par exemple. Ces deux paramètres permettent d'évaluer la performance du réseau. Et nous savons aujourd'hui que le réseau en 2030 ne sera pas en mesure, ne sera pas capable de répondre au défi du territoire que nous avons exposé précédemment à cette échéance.

Pour ce faire, nous avons, par l'intermédiaire des partenaires, défini des objectifs à ce projet. Quels sont-ils ? Avant de vous présenter les objectifs, je vous présente les partenaires. Il s'agit de l'État, des deux régions Bretagne et Pays-de-la-Loire, des 4 départements bretons, des 3 métropoles Brest, Rennes et Nantes, et bien sûr RFF. C'est depuis 2010 que ces partenaires se sont réunis au travers de comités de pilotage, de comités techniques pour définir ces objectifs. Il s'agit de 5 objectifs :

- Le premier est d'améliorer l'accessibilité de la pointe bretonne. Mettre Brest et Quimper à 3 heures de Paris.
- Il s'agit de renforcer le réseau inter villes et l'irrigation des territoires. Ceci renvoie à l'enjeu de déplacement interne au territoire que nous avons vu précédemment.
- Il s'agit de rapprocher les capitales régionales de Nantes et de Rennes. Permettre d'améliorer la fréquence et améliorer les temps de parcours.
- Il s'agit de desservir le futur aéroport du grand Ouest pour l'ensemble des utilisateurs de Bretagne et de Pays-de-la-Loire.
- Et enfin, de dégager des possibilités d'évolutions à long terme du réseau, notamment en termes de capacités du nombre de trains possible, ceci au bénéfice des trains de voyageurs, mais aussi des trains de fret.

Pour autant, ces objectifs de 2030 ne nous empêchent pas d'avancer. Nos actions actuelles sont relativement précises. Il en a été fait mention à l'instant au travers de la LGV Bretagne – Pays-de-la-Loire, par exemple, qui sera mise en service dès 2017, avec des gains de temps de 37 minutes pour l'ensemble de la Bretagne. Sur le réseau classique et depuis déjà de nombreuses années, des actions d'amélioration et de modernisation sont en cours. Nous pouvons citer en ce moment même Rennes – Redon, Plouaret – Lannion, Guingamp – Carhaix. Il s'agit aussi des pôles d'échanges multimodaux bien sûr. Nous pouvons aussi parler de Nantes – St-Gilles, Nantes – Pornic. Autant de chantiers qui constituent d'améliorations du réseau, ce que RFF va continuer à nourrir pendant de nombreuses années encore dans le cadre du grand plan de modernisation du réseau, programme national destiné à améliorer la fiabilité du réseau, à améliorer la régularité des trains pour les trains du quotidien à un horizon d'aujourd'hui avec la déclinaison du CPER en cours et dans la perspective de 2025 – 2030.

Malgré ces efforts, le réseau atteindra ses limites en 2030. Quelles sont ces limites, concrètement ? Nous avons vu les deux paramètres clés qui sont le temps de parcours et la capacité, le nombre de trains possible. Voyons les limites sur ces deux paramètres. Il s'agit d'abord des temps de parcours. Paris – Brest, Paris – Quimper seront en 2017, après la LGVPN à 3 h 10 de Paris. Et la situation sera inchangée en 2030 sans LNOBPL. Nantes – Rennes sera à 1 h 14. La situation sera également inchangée sans LNOBPL. Ceci concerne les temps de parcours. Voyons la capacité à présent. Rennes – Lamballe, Rennes – Redon constituent des goulots d'étranglement qui handicapent le développement du nombre de trains possible entre Rennes – Brest et Rennes – Quimper. Nous voyons le nombre de trains possible par heure, par sens, en heure de pointe : 5 trains par heure et 7 trains par heure respectivement. Nous ne pourrons pas faire mieux sans LNOBPL. Et entre Nantes et Rennes, il s'agit ici d'un train par heure à l'horizon 2017 et dès à présent. Nous ne pourrons pas faire mieux sans LNOBPL. Voilà la situation rapidement brossée.

Je vous propose maintenant de passer la main à Benoît FORMSTECHE qui va vous présenter les scénarios d'aménagement.

Benoît FORMSTECHE, RFF

Merci. Bonsoir. Maintenant, je vais vous présenter les trois scénarios qui sont soumis au débat ce soir. Trois familles de scénarios pour lesquels nous voulions rappeler leur principe de conception avant de commencer. Tous les scénarios répondent aux 5 objectifs que vous a présentés Arnaud tout à l'heure, sur les leviers de temps de parcours et de capacités notamment. Les trois familles de scénarios essaient de s'appuyer au maximum sur l'existant, c'est-à-dire sur le réseau ferroviaire existant, les opérations que l'on a pu mener. Arnaud GODART a cité quelques modernisations, de relèvement de vitesse. On peut penser au secteur Auray – Hennebont par exemple ou Malansac – Questembert. S'appuyer aussi sur les gares existantes, notamment les principales gares ayant une desserte TGV. Optimiser les coûts, c'est-à-dire rechercher les solutions les plus optimales en recherchant des troncs communs, des barreaux communs pouvant bénéficier à plusieurs axes. Rechercher aussi des zones d'aménagement qui bénéficient au plus de voyageurs, pour maximiser les effets positifs des lignes et du projet. Quatrième et dernier grand principe qu'il nous semblait important de vous rappeler, c'est évidemment la prise en compte dès l'amont des enjeux environnementaux dans la conception même du projet, suivant des principes en vigueur, d'éviter, de réduire et compenser ensuite les impacts. Nous sommes dans une démarche aujourd'hui en phase amont de collecte des enjeux pour essayer de trouver des options de passage évitant au maximum ces enjeux.

Enfin, un point qu'il nous semblait aussi important de rappeler, c'est que ce projet, au travers de ces 5 objectifs, répond au final à l'horizon 2030, à des besoins de voyageurs pour 18 millions de voyageurs annuels et que 2 millions de voyageurs seront apportés par l'effet même du projet.

Pour commencer, la première famille de scénarios, que l'on appelle le scénario mauve, consiste en un aménagement au plus proche de l'existant. Le petit schéma vous présente le principe de construction. Là, on part vraiment de la ligne existante dans le prolongement des opérations de modernisation qui ont été réalisées. Et donc, on cherche à encore relever les vitesses à 200 km/h, dans le prolongement des aménagements, ce qui implique des aménagements un peu plus lourds. On sort des emprises ferroviaires. On rectifie des courbes. On fait parfois de petits aménagements de lignes nouvelles de quelques kilomètres. C'est ce qui est figuré sur ce schéma.

Comment ce scénario mauve s'inscrit-il dans le territoire ? Vous voyez que l'on cherche à aménager principalement sur les axes existant entre Rennes et Lamballe, entre Rennes et Redon, puis Redon vers Nantes en desservant au passage l'aéroport. Sur la branche Sud, on voit qu'il y a aussi une zone d'aménagement identifiée entre Quimperlé et Quimper. Et idem au nord : une petite zone d'aménagement entre Plouaret et Morlaix.

Donc, au total, cet aménagement de l'existant représente 250 km de lignes traitées pour un coût total de 4,2 milliards d'euros.

La deuxième famille de scénarios repose sur un autre principe de construction. C'est la recherche de section de lignes nouvelles. Le schéma vous présente un peu la philosophie. C'est des barreaux de lignes nouvelles qui doublent le réseau existant, sur des linéaires plus importants, plusieurs dizaines de kilomètres, pour avoir un effet de gain de temps et de capacité importante. Là, la vitesse recherchée peut aller jusqu'à 320 km/h. Toutes les vitesses sont autorisées, mais on verra sur certains cas que le choix de la vitesse est ouvert.

Comment cela s'inscrit-il sur le scénario bleu ? Le scénario bleu repose sur la recherche d'un tronc commun sur la section Rennes – Redon. Vous voyez déjà une zone d'aménagement entre Rennes et Lamballe, une section de ligne nouvelle d'une soixantaine de kilomètres. Et après, entre Rennes – Redon et vers Nantes, deux options qu'il nous semble important de différencier et de vous présenter. La première est l'option Nord Vilaine, qui s'appelle ainsi, car elle se connecte au niveau de la Vilaine, à côté de Redon, au nord. Elle figure en bleu ciel sur la carte. Elle totalise 165 km au total, 60 km au nord et 125 km au sud entre Rennes, Redon et Nantes. Cette option passe donc au nord et à l'ouest de la Vilaine. Deuxième option : passer au sud de la Vilaine, se raccorder au sud de la Vilaine au niveau de Redon, pour un linéaire de 185 km. Entre Rennes et Lamballe, c'est toujours le même aménagement, la seule variante étant entre Rennes et Redon. Donc, un linéaire un peu plus important, 20 km de plus, soit 185 km pour un coût total de 3,6 milliards d'euros, contre 3,1 milliards d'euros pour l'option Nord. Donc, il s'agit bien de deux variantes qui sont à comparer. Il nous

LNOBPL – Liaisons ferroviaires Bretagne-Loire

semble important de les différencier parce que la vallée de la Vienne représente un enjeu assez important, surtout entre Rennes et Redon où la ligne existante suit directement la vallée.

Troisième famille d'aménagement : la famille dite verte. Elle repose sur une création de lignes nouvelles également. Donc, toujours le même principe d'aménagement. Au niveau du territoire, elle repose sur un autre principe de mutualisation. C'est la recherche d'un barreau commun entre les axes Rennes – Brest et Rennes – Quimper. On voit que le branchement se fait plein Ouest en sortant de Rennes vers le Centre de la Bretagne, et avec ensuite une branche vers Saint-Brieuc et une branche qui se connecte directement à l'entrée de Vannes juste en amont. Cet aménagement est un peu plus conséquent, surtout que pour répondre à l'ensemble des objectifs, d'amélioration aussi de la liaison Nantes – Rennes, de desserte de l'aéroport notamment et d'amélioration de la liaison Nantes – Quimper également, on retrouve également des sections d'aménagement de lignes nouvelles entre Rennes, Redon et Nantes, et avec les deux options Nord et Sud Vilaine, comme tout à l'heure.

Au total, on se retrouve avec des scénarios en variante option Nord Vilaine de près de 250 km, pour un coût total de 5 milliards, et en option Sud Vilaine, 270 km, pour 5,55 milliards d'euros.

Nous allons maintenant voir pour ces trois familles de scénarios leurs apports sur les deux leviers que présentait Arnaud, en termes de capacités et de temps de parcours. Pour commencer, les gains de capacité. Cela veut dire le nombre de trains physiques que permet de faire circuler le réseau par heure et par sens. C'est ce qui figure dans le schéma. Sont présentées les deux formes schématisées, les deux étoiles de Rennes et de Nantes. On voit que le projet sur le schéma de droite permet d'ajouter sur les branches par exemple de Rennes, Messac, Redon, +1 en rouge. C'est donc un train supplémentaire par heure et par sens, grâce au projet. Ensuite, +3. C'est-à-dire qu'avec des aménagements complémentaires au projet LNOBPL, on garderait concrètement un quai supplémentaire et des aménagements sortie de la gare de mise à 4 voies sur quelques kilomètres, sur un kilomètre ou deux. On pourrait encore améliorer le service ferroviaire et donc rajouter encore deux trains entre Rennes, Messac et Redon. Donc, on passerait en fait de situation actuelle à 2030 sans le projet, de 7 trains entre Rennes et Redon, puis vers Quimper et ensuite vers Nantes, à une dizaine de trains grâce au projet, plus les aménagements complémentaires. Soit une augmentation de près de 40 %.

On retrouve le même schéma pour l'étoile de Nantes. Je ne vais pas m'y attarder, mais on retrouve le même effet sur la direction de Nantes vers Savenay et Redon, avec un apport significatif de circulation.

Maintenant, je vais vous présenter les apports des scénarios en termes de gain de temps. Là, les résultats sont un peu plus contrastés suivant les scénarios. On voit que sur la desserte de la pointe bretonne, sur les axes Rennes – Brest, Rennes – Quimper, les scénarios mauve et bleu permettent de gagner 10 à 11 minutes sur les temps de parcours Paris – Brest, Paris – Quimper ou Rennes – Brest, Rennes – Quimper. On note que le scénario vert est nettement plus performant, notamment grâce à un linéaire d'aménagement plus conséquent de lignes à grande vitesse (320 km/h notamment) avec un gain de près d'une quinzaine de minutes sur Brest, mais de 23 minutes sur la branche Sud pour Quimper et notamment à partir de la gare de Vannes.

Pour les liaisons Nantes – Quimper, les gains sont assez homogènes sur les trois scénarios, 6 à 7 minutes.

Enfin, pour le dernier axe intéressé par le projet, l'axe Nantes – Rennes avec le linéaire d'aménagement proposé des trois familles, les résultats sont assez contrastés. Le scénario mauve a une amélioration plus proche de l'existant ne fait gagner que 7 minutes sur le temps de parcours actuel, essentiellement en raison de difficultés d'aménagement entre Rennes et Redon qui ne permettent pas de gagner tant de minutes que cela, du fait de la topographie, de la configuration du réseau et de la vallée de la Vienne et aussi un linéaire un peu long de la ligne actuelle. Les scénarios bleu et mauve, en revanche, s'avèrent assez performants entre Nantes et Rennes avec des gains de 25 minutes dans l'hypothèse d'un matériel opérant à 250 km/h, et donc 20 minutes si on a un matériel un peu moins rapide (220 km/h) ou jusqu'à presque 30 minutes de gain de temps dans l'hypothèse d'une ligne à 320 km/h de bout en bout.

En plus de ces scénarios, il nous paraît aussi important de montrer des ajouts qui sont possibles à ces scénarios, c'est-à-dire des aménagements complémentaires qui s'ajoutent à ces trois familles de scénarios. C'est ce que l'on a appelé les ajouts qui répondent à des objectifs de gains de temps supplémentaires, essentiellement vers la desserte de la pointe bretonne. Ces aménagements figurent en orange. Ils sont au nombre de 4 et identifiés sur le territoire. Chaque ajout fait gagner 5 minutes individuellement pour un coût total de 500 millions d'euros, à ajouter au coût des trois familles

indiquées précédemment. Si on regarde sur la branche Sud, qui peut nous intéresser un peu plus, on voit qu'il y a deux types d'ajouts possibles. C'est soit le prolongement de sections de lignes nouvelles ou d'aménagement au plus proche de l'existant, donc au niveau de Redon. Cela se traduit par un contournement de Redon ; soit de l'infrastructure nouvelle sachant que tous les scénarios ménagent un raccordement tout de même à Redon en cas de base. Cet aménagement serait donc pour les trains ne desservant pas Redon. Ou alors un aménagement en Finistère, entre Quimperlé et Quimper, qui représente aussi une section de ligne nouvelle pouvant gagner 5 minutes. Les petites pastilles de couleur vous indiquent dans quel cas ces prolongements sont possibles au niveau des familles de scénarios.

Maintenant, il nous a semblé intéressant quand même de faire un petit focus sur les apports du projet pour la ville de Vannes, la gare de Vannes. Toujours sous l'angle des deux leviers d'amélioration des temps de parcours et du gain de capacité. Donc, un tableau un peu complet et un peu fourni des temps de parcours sans le projet et avec les trois familles de scénarios sur quelques relations emblématiques. On ne va peut-être pas les passer toutes en revue, mais on peut peut-être souligner, par exemple sur la relation avec Rennes, sans le projet un meilleur temps possible opéré par exemple sans arrêt estimé à 55 minutes à l'horizon 2030. Et grâce au projet, avec les scénarios mauve, bleu ou vert, on voit que les gains de temps peuvent être assez significatifs et permettre des offres assez performantes de l'ordre de 50 minutes, voire 44 minutes pour le scénario bleu. Et le vert, le plus performant en termes de gain de temps permettant de faire du Rennes – Vannes en 32 minutes, presque une demi-heure.

Si on regarde sur un autre type de relation qui peut être intéressant, vers Nantes par exemple et l'aéroport, on voit que les gains sont un peu plus modestes. On passerait de 1 h 05 à environ 1 h 04 pour le scénario mauve ou 58 minutes pour les scénarios bleu et vert. Donc, un effet gain de temps de quelques minutes. Mais ce qui peut être intéressant, c'est la desserte de l'aéroport. On voit que le passage et l'aménagement de la ligne par l'aéroport permettent des performances assez significatives, de l'ordre de 48 minutes à 42 minutes de temps de parcours ferroviaire pour accéder à l'aéroport du grand Ouest.

En termes de capacité, je ne reviens pas trop sur le sujet, mais donc on constate que grâce au projet directement, on a un sillon supplémentaire sur l'axe entre Rennes et Redon qui permet d'améliorer le service ferroviaire, notamment entre Nantes et Rennes, et en rajoutant une fréquence qui ne serait pas en opposition à la desserte Rennes – Quimper par exemple.

En termes d'insertion locale, autour du pays de Vannes, les scénarios se concentrent essentiellement à l'est, mais il y a quand même un scénario (le scénario vert) qui dessert directement le territoire en arrivant. Quelques enjeux locaux environnementaux. On voit au nord, outre la zone du golfe du Morbihan et du littoral bien connu, juste au-dessus de Vannes, la ligne ferroviaire qui figure. Et dans les grands enjeux, on note la présence de vallées dans le sens ouest – est au nord de la ligne ferroviaire. Dans le cas du scénario vert qui était plus performant tout à l'heure et qui est avec un barreau commun entre Rennes – Brest et Rennes – Quimper, on voit que la branche qui se connecte à Vannes intercepte ces grandes vallées. Il y en a 4 à la suite, entre l'Oust et l'Arz notamment. Mais on pourra revenir dans le cadre de questions sur les enjeux environnementaux.

Je repasse la parole à Arnaud GODART pour la conclusion.

Arnaud GODART, RFF

Merci Benoît. Nous avons essayé de vous présenter le plus succinctement possible le projet. Vous disposez par ailleurs, comme la CPDP l'a souligné, des documents d'études, de projet, la synthèse du dossier du maître d'ouvrage. Nous attendons du débat, en ce qui nous concerne, plusieurs choses. D'abord, de partager avec vous les objectifs du projet. Nous avons vu deux types d'objectifs, des gains de temps, des gains de capacité. Recueillir votre avis sur les scénarios d'aménagement proposés. Répondent-ils effectivement de manière pertinente à ces objectifs ? Pour aussi, grâce au débat public, enrichir les scénarios proposés. Nous avons vu que les vitesses pouvaient être comprises entre 220 ou 320 km/h ou des vitesses intermédiaires. Les choses sont totalement ouvertes. Il peut y avoir aussi des ajouts possibles pour des gains de temps supplémentaires, des compléments notamment autour de Nantes et de Rennes pour des gains de capacité bénéficiant au plus grand nombre. Et évidemment, des sujets sur l'insertion, l'insertion au niveau environnemental, foncier. Et là, votre apport nous sera bien utile.

LNOBPL – Liaisons ferroviaires Bretagne-Loire

Nous rappelons bien entendu que nous sommes aujourd'hui au stade préliminaire, même avant, des études. Et nous nous tenons donc à votre disposition pour recueillir vos commentaires et vos remarques. Merci.

Marie-Françoise SEVRAIN, CPDP

Merci Messieurs pour cette présentation. Maintenant, nous voilà venus au temps des échanges avec vous. Ce qu'on vous propose, c'est dans un premier temps que vous puissiez poser des questions dans un temps limité. On vous demandera de vous limiter à une minute pour exposer votre question. Et après, on vous proposera d'émettre des avis qui pourront être émis dans un temps un peu plus long de 3 minutes. Je ne sais pas si quelqu'un veut ouvrir le débat. Monsieur devant ? Au premier rang. Un micro s'il vous plaît. Ce que je vous demande, c'est de vous présenter, s'il vous plaît.

Pierre LE BODO, Président de Vannes Agglo

Merci Madame, merci Messieurs. Je suis Pierre LE BODO, le Président de l'agglomération de Vannes. Je vais vous poser en une minute 5 questions.

Marie-Françoise SEVRAIN, CPDP

Sinon, nous pourrions vous donner la parole plusieurs fois.

Pierre LE BODO, Président de Vannes Agglo

Mais comme je l'ai...

Marie-Françoise SEVRAIN, CPDP

Si vous pouvez les faire tenir en une minute, c'est parfait. Mais il faut les noter, pour qu'on ne les oublie pas.

Pierre LE BODO, Président de Vannes Agglo

Pour le scénario vert, je ne sais pas si le schéma tient compte de la topographie et du futur PNR (parc naturel régional). Avec les trames bleue et verte, c'est terminé.

Deuxième question : lorsque l'on parle de travaux sur ligne existante, comment cela se passe-t-il pour le trafic ? Il y a une des versions qui est comme cela.

Il y a une autre question concernant les liaisons, parce que là on parle surtout de Paris et de l'Europe. On ne parle pas de la liaison de la Bretagne avec l'Est, qui est aussi une vraie question.

Marie-Françoise SEVRAIN, CPDP

On vous redonnera la parole après. On va laisser déjà RFF répondre à ces premières questions. Et après, on vous proposera de reprendre la parole.

Pierre LE BODO, Président de Vannes Agglo

Je vous remercie.

Arnaud GODART, RFF

Merci pour ces questions. Nous les prenons donc dans l'ordre. Première question environnementale. Nous proposons à Virginie FIORIO, notre responsable environnement de vous apporter un éclairage sur ces premières questions.

Virginie FIORIO, RFF

Vous avez demandé si le scénario vert prenait en compte l'existence du futur PNR du golfe du Morbihan. Effectivement, sur la carte que vous voyez là, il y a beaucoup de figuré, mais en fait on a figuré en orange, avec le liseré orange qui contourne tout le golfe. On en a tenu compte. À ce stade des études, on a fait un diagnostic des enjeux environnementaux existants. Et donc, les PNR en font partie. On a pris en compte aussi tout ce qui est site Natura 2000. Cela concerne aussi le golfe du Morbihan. Tous les enjeux, les sites protégés existants que l'on connaît actuellement et ceux qui font l'objet d'un inventaire. Vous avez cité les corridors écologiques. Effectivement, on a tenu compte de ce qu'il

LNOBPL – Liaisons ferroviaires Bretagne-Loire

se passe en ce moment au niveau régional, et l'élaboration des schémas régionaux de cohérence écologique. D'ailleurs, on a fait figurer sur cette carte aussi les corridors dont on a connaissance pour l'instant. C'est les flèches vertes fluo.

Marie-Françoise SEVRAIN, CPDP

Si vous pouviez prendre la flèche laser pour montrer, ce serait plus simple.

Virginie FIORIO, RFF

Là, par exemple, ces flèches vertes fluo indiquent les corridors écologiques connus à ce stade. C'est une particularité de la région Bretagne. La DREAL en parlerait mieux que moi, mais disons que ce que l'on en sait, c'est qu'ont été définis également ce qu'ils appellent des corridors territoires. On considère que c'est des zones où il y a un fort enjeu de biodiversité et des circulations au sein de ce corridor. On en a tenu compte.

Pierre LE BODO, Président de Vannes Agglo

Ils sont parallèles au littoral et non pas perpendiculaires.

Virginie FIORIO, RFF

Effectivement. Là, on a bien conscience que sur ce secteur le scénario vert franchit à ce stade 4 vallées principales. On voit l'Oust, la Claie, l'Arz et le Condat. Et évidemment tout le secteur des Landes de Lanvaux que l'on voit, qui sont figurés là. Le liseré vert que l'on voit, c'est la ZNIEFF de type 2 qui couvre les Landes de Lanvaux. On a initié une démarche de coconstruction des scénarios en tenant compte de la technique – la topographie en fait partie – et de l'environnement. Mais c'est vrai que l'on est vraiment à un stade très amont. Mais on a déjà examiné la faisabilité de ces scénarios d'un point de vue technique.

Marie-Françoise SEVRAIN, CPDP

Vous pouvez poursuivre sur l'autre question.

Arnaud GODART, RFF

Pour votre deuxième question relative aux travaux sur voie exploitée, je propose que Cédric LEVREL, notre responsable technique vous apporte des éléments de réponse.

Cédric LEVREL, RFF

Bonsoir. Je suis Cédric LEVREL, je suis en charge des études techniques. Je vais juste compléter un peu la réponse précédente par rapport aux points que vous soulevez de l'enjeu de raccordement au niveau de la ligne existante. C'est vrai que l'on se raccorde à cet endroit-là sur la vallée du Condat où la ligne existante est relativement encaissée, ce qui impliquera naturellement la réalisation d'ouvrages un peu particuliers, type tranchée couverte ou tunnel, si ce scénario venait à être poursuivi dans les études.

Pour en venir à votre question sur l'impact du scénario mauve sur l'exploitation du réseau actuel, je précise, comme l'a indiqué Benoît tout à l'heure, que ce scénario a plusieurs composantes. La première est d'avoir des petites sections de ligne nouvelle. Dans ce cas-là, peu d'impacts sur le réseau existant. On travaille à côté de la ligne existante, on a juste des impacts de raccordement, là où on se raccorde sur l'existant. En revanche, les parties du scénario où l'on fait des rectifications de tracé, il y a naturellement des impacts potentiels sur l'exploitation du réseau. Là, les solutions sont assez traditionnelles. Travaux de nuit, par exemple. Mais aujourd'hui, nous sommes à un stade trop amont pour être définitifs sur la manière de réaliser. On est juste conscients à ce stade que le scénario mauve a théoriquement un impact nettement plus important que les scénarios de ligne nouvelle sur l'exploitation du réseau.

Arnaud GODART, RFF

Troisième question : Benoît.

Benoît FORMSTECHE, RFF

Pour terminer votre troisième question qui, je crois, concernait les liaisons de la Bretagne vers l'Est, je répondrai peut-être en deux temps. Comme vous le savez, à l'arrivée en 2017 de la LGV Bretagne – Pays-de-la-Loire en construction, il y a une grande refonte des horaires, ce que l'on va appeler le cadencement. Ce qu'il faut voir, c'est que les deux gares de Rennes et de Nantes sont vraiment les portes d'entrée ou les portes de correspondance de tout le territoire à l'ouest de Rennes et de Nantes. Ce que l'on peut noter ensuite, c'est que naturellement les correspondances vers l'Est et le Nord seront plutôt vers Rennes pour la Bretagne Sud, et vers Nantes vers le Sud-Ouest notamment, liaison vers Bordeaux. Ce que l'on peut noter, c'est que dans le projet en lui-même les trois familles de scénarios répondent quand même à un objectif d'amélioration des liaisons à la fois vers Rennes et Nantes du territoire, donc, en soi, connectent mieux sur ces plateformes de correspondance. Après, c'est vrai que de manière un petit peu simpliste, on présente toujours les gains sur les axes Rennes – Brest, Rennes – Quimper ou vers Paris. Évidemment, tous les gains de temps permis par le projet sur notre territoire bénéficient sur toute la chaîne de parcours pour aller vers l'Est, vers le Nord. Je ne sais pas si cela répond à votre question.

Marie-Françoise SEVRAIN, CPDP

Monsieur ?

Jean Bonnet

Jean BONNET, citoyen vannetais. Il s'agit d'écologie un petit peu. On sait que la surface d'un département disparaît tous les 7 ans dans notre pays, sous le béton. Est-ce que les solutions prônant des lignes nouvelles doivent être choisies ou simplement faire confiance à RFF et à la SNCF pour améliorer leur technologie pour les cadencements des rames ? Je n'ai pas étudié en détail, mais quand je regarde par exemple les horaires entre Rennes et Quimper, je me dis qu'il y a tout de même de la place pour les trains tout au cours de la journée. Donc, est-ce vraiment nécessaire de faire ces grands travaux d'infrastructure ? Quand on regarde ce qui se passe pour la ligne Le Mans – Rennes, on est tout de même impressionnés par les surfaces impactées par ces chantiers.

Marie-Françoise SEVRAIN, CPDP

Merci. Pouvez-vous apporter des éléments ?

Arnaud GODART, RFF

Je pense important de rappeler que nous sommes d'abord partis du réseau existant. Nous nous sommes posé exactement la même question de se dire : au vu des objectifs 2030 – 2040 que nous vous avons présentés, le réseau existant est-il capable de répondre à ces enjeux, en termes de vitesse, gain de temps et en termes de capacité, de nombre de trains possible ? Nous avons avec les partenaires, depuis de nombreuses années, engagé des travaux pour déjà améliorer sur le réseau existant les temps de parcours, améliorer la capacité. Ceci notamment en prévision de l'échéance 2017 qui nous attend. On a beaucoup parlé de la LGV Bretagne – Pays-de-la-Loire, mais nous réalisons avec les partenaires, la région Bretagne notamment et les départements, des travaux sur le réseau existant pour améliorer, par exemple entre Rennes – Brest et Rennes – Quimper, les vitesses. Donc, les travaux Rennes – Brest, Rennes – Quimper phase 1 permettent de gagner aujourd'hui 5 minutes entre Rennes – Brest et Rennes – Quimper. Nous ne pouvons pas faire mieux sur le réseau existant sans LNOBPL, sans des travaux de ce type. Nous avons aussi réalisé des travaux capacitaires en gare de Rennes. Et malgré cela, nous ne pourrions pas mettre plus de trains, comme cela nous est fixé. Je ne sais pas si je réponds exactement à votre question, je l'espère. Nous sommes vraiment partis du réseau existant. Et nous essayons de voir les limites pour atteindre les objectifs. On a une illustration, si vous le permettez, très précise pour faire sentir l'aspect capacitaire.

Benoît FORMSTECHE, RFF

Je vais vous présenter deux diapositives. C'est la grande problématique du ferroviaire. Vous voyez, là, c'est un petit schéma de fonctionnement. À gauche, vous voyez sur l'axe horizontal le temps, donc entre 7 heures et 8 heures. Et après, vous avez le trajet entre la gare A et la gare B. Ce que l'on voit, c'est que quand on a une politique de desserte avec des trains homogènes, on arrive à en mettre 7 là, qui sont espacés régulièrement tout au long de la journée. Le problème, c'est que malheureusement on a des trains longs, des trains rapides, des trains de fret, des trains périurbains qui s'arrêtent partout, des TGV rapides qui ne desservent que les principales gares, Vannes, Lorient et Quimper. Ces

LNOBPL – Liaisons ferroviaires Bretagne-Loire

deux traits rouges qui arrivent, c'est notre fameux train rapide. Il arrive et prend la place de 3 sillons. Ce que l'on appelle les sillons, c'est les couloirs de passage.

Toute la problématique du ferroviaire, je dirais, c'est cette mixité de circulation où l'on ne peut pas se doubler. On ne peut pas se doubler sur une ligne à double voie. C'est la deuxième illustration que je voulais vous montrer. C'est encore un peu technique, mais si nous regardons juste un peu le fonctionnement, vous avez à gauche la double voie. On voit que l'on ne peut pas se doubler. La solution pour augmenter la capacité est la solution du milieu. On peut se dire que l'on passe à 4 voies en élargissant. Cela permet de mixer des trains lents et des trains rapides, mais cela n'augmente pas les performances de vitesse. On a résolu juste le problème de la capacité.

Après, le deuxième type de solution, c'est à droite la solution ligne nouvelle. On rajoute une section de ligne nouvelle sur quelques dizaines de kilomètres. On voit que les trains rapides permettent d'emprunter la ligne nouvelle et donc doublent les trains lents. Cela permet d'instaurer ce que l'on appelle un peu plus de souplesse dans la conception de l'horaire. Disons que si vous avez un train périurbain qui s'arrête tout le temps et qui part 10 minutes avant vous, vous savez que vous pourrez le doubler après. Cela permet donc de rajouter plus de trains.

En fait, c'est ce que présentait Arnaud tout à l'heure. C'est-à-dire que le réseau répond aux enjeux actuels. On sait que dans une dynamique de croissance assez forte que l'on observe sur le territoire, à l'horizon 2030 on aura besoin de transporter davantage de personnes et cela se traduira mécaniquement par davantage de trains, notamment en heure de point où la demande est, comme on le sait, la plus forte. Et donc, mécaniquement, ne seront pas rajoutés de trains supplémentaires sur des liaisons assez fortes comme entre Nantes et Rennes ou sur l'axe Rennes – Redon qui est vraiment un secteur chargé en termes de circulation.

Marie-Françoise SEVRAIN, CPDP

Monsieur ? Puis, vous. Vous avez le micro, allez-y.

Alain B

Bonsoir. Alain B. Je suis automobiliste. J'utilise l'aéroport de Nantes et le réseau autoroutier. Il y a quelques mois, Le Télégramme de Brest titrait : « 3,1 milliards pour 10 minutes ». Je partage cette surprise. Après nous avoir rappelé quelle était la dette de Réseau ferré de France et celle de la SNCF, plusieurs petites questions qui ont le même sens. En ces temps d'endettement de la France, a-t-on les moyens de dépenser pour des investissements ? Combien de temps faudra-t-il à Réseau ferré de France avec les loyers que daignera lui payer la SNCF pour rentabiliser ces nouveaux équipements ? Et finalement, Réseau ferré de France a-t-elle les moyens de dépenser 3,1 milliards pour 10 minutes ?

Benoît FORMSTECHE, RFF

Je vais vous répondre en plusieurs temps pour vous éclairer. D'abord, il faut rappeler que le projet LNOBPL n'est pas 10 minutes. Effectivement, nous avons essayé de rappeler les 5 objectifs de ce projet qui touche à la fois à des gains de temps, mais aussi à des gains en capacité. Et c'était notre dernière intervention juste à l'instant pour montrer qu'indépendamment des gains de temps, il y avait sur notre territoire des enjeux de capacités. Nous avons 5 objectifs qui sont rappelés ici. Je crois que c'est important. Par ailleurs, peut-être que cela dépasse notre débat. C'est que RFF, au travers de la réforme ferroviaire SNCF Réseau, travaille effectivement à réduire cette dette en efficacité au niveau de son fonctionnement d'entreprise.

Alain B

Quel est le montant de la dette ?

Benoît FORMSTECHE, RFF

C'est 37 milliards aujourd'hui.

Arnaud GODART, RFF

Une petite diapositive juste pour illustrer la problématique qui est une vraie question de ces grands projets, qui représentent un investissement important, comme vous l'avez souligné. À ce stade, on ne peut pas vous indiquer le mode de financement du projet, mais on peut vous indiquer les grands principes qui régissent quand même le

financement. Parce que vous indiquez que ce serait une charge importante pour RFF. Ce que l'on peut dire quand même, c'est qu'il y a deux façons de subventionner ou de payer un grand projet. D'un côté, vous avez le voyageur qui est l'utilisateur de l'infrastructure qui, par le biais, du transporteur paye un billet, et après le transporteur circulant verse des péages à RFF. Et ces péages servent à rentabiliser l'infrastructure. Mais également, c'est la caractéristique des grands projets ferroviaires notamment et des grands projets d'infrastructure de transport, généralement il y a aussi une part de subvention publique qui est donc importée par les collectivités, par l'État. Là, c'est le contribuable naturellement qui finance ces grands projets. C'était juste pour rappeler un peu les deux modalités de financement pour un projet généralement, étant un mix des deux, puisque RFF mettant une part et les collectivités et l'État mettant une autre part également.

Alain B

Est-ce que vous pouvez préciser par rapport à des projets récents la part justement des collectivités ?

Arnaud GODART, RFF

L'exemple le plus récent et le plus connu localement, c'est la ligne à grande vitesse Le Mans – Rennes, en cours de construction. Elle a un coût total de 3,4 milliards d'euros, qui est financé pour partie par RFF pour 1,4 milliard, l'État, de l'ordre de 1 milliard, et les collectivités également de l'ordre de 1 milliard d'euros. C'est à peu près trois tiers, dont un gros tiers pour RFF et deux plus petits tiers pour l'État et les collectivités. Cela concerne le projet de ligne nouvelle Le Mans – Rennes. Cela ne préjuge pas évidemment des clés de financement sur ce projet-là, qui ne sont pas connues à cette heure.

Stéphane LEPRINCE, Directeur régional de Réseau Ferré de France

Peut-être pour compléter la partie financement. Aujourd'hui, on a des règles de financement qui ne nous permettent pas de financer au-delà de ce que les projets rapportent. Mais la loi qui porte sur la réforme ferroviaire qui a été votée cet été va encore renforcer cette règle, avec une règle d'or sur les financements. Aujourd'hui, nos financements sont par exemple actés dans notre Conseil d'administration. Demain, en particulier à travers le gendarme du ferroviaire, qui s'appelle l'ARAF, l'ensemble de notre trajectoire économique, de nos financements, sera contrôlé annuellement. Très concrètement, concernant notre trajectoire économique, nous signerons avec l'État ce que l'on appelle un contrat de performance pour la période allant jusqu'en 2020. Cela sera voté au Parlement. Et au-delà de ce qui sera voté, on aura donc ce contrôleur extérieur, qui s'appelle l'ARAF, l'autorité de régulation du ferroviaire, qui donnera un avis sur notre trajectoire économique et nos investissements. Et une des volontés que le législateur a émise à travers cette réforme, c'est justement limiter cette dette. Évidemment, nous allons faire des efforts de notre côté à raison de 500 millions d'euros par an à horizon 2020. Mais sur les investissements sur le réseau et donc les investissements de développement, nous sommes et serons encore plus demain opérateurs de l'État et on s'inscrira... ce ne sera pas Réseau ferré de France qui décidera ou pas *in fine* de faire tel ou tel investissement. Cela s'inscrira dans une politique nationale et l'État stratège qui a été renforcé par cette loi décidera *in fine*, mais aussi avec cette autorité qui limitera l'endettement du ferroviaire, parce que c'est un enjeu considérable. La loi de cet été renforce encore tous ces éléments. Alors, on n'en est pas là. Ce qui vous est présenté là, c'est les principes de financement, mais c'est pour cela aussi que l'on fait un débat public, parce que c'est la préoccupation de tous et c'est pour cela que l'on souhaite recueillir l'avis de tous.

Marie-Françoise SEVRAIN, CPDP

Attendez d'avoir le micro si vous voulez réagir. J'ai vu deux réactions pendant l'intervention de M. LEPRINCE. Je vous propose que l'on prenne les réactions à votre intervention, et Monsieur, je vous repasserai le micro après. Donc, le Monsieur qui est là, et après on vous repassera le micro.

Jean-François DRAIN

Moi, je ne suis pas, contrairement à Monsieur qui prend l'automobile, forcément pour aller à Nantes. Je ne suis pas contre les investissements en matière de trains, quand on est écologiste – je suis un ancien élu. Jean-François DRAIN, de Séné, à côté de Vannes. J'estime que l'investissement est nécessaire pour améliorer – nous sommes en pleine conférence sur le climat, vous le savez très bien. Et nous avons donc besoin d'investir sur le train pour réduire les

impacts en CO². La question, par contre si nous sommes un peu en train de parler du tourisme, est : quelle est la proportion du tourisme dans ces lignes nouvelles et pourquoi avoir intégré Notre-Dame-des-Landes avec un barreau extrêmement coûteux sans doute, dont j'aimerais bien voir le coût justement, le pourcentage de ce barreau supplémentaire par rapport au pourcentage du tourisme et contrairement aux personnes qui prennent le train pour travailler ou pour aller à Rennes ou à Nantes, pour études, travail et déplacements utiles ?

Marie-Françoise SEVRAIN, CPDP

Pouvez-vous apporter quelques éléments de réponse ? Sachant qu'une partie de vos réponses seront traitées par les expertises complémentaires qui seront présentées en fin de débat.

Arnaud GODART, RFF

On cherche.

Marie-Françoise SEVRAIN, CPDP

Monsieur, vous pouvez peut-être poser votre question, comme cela nous répondrons aux deux.

Alain B

Merci. Je voulais apporter un complément aux propos qui viennent d'être tenus. Le train n'est pas un moyen de locomotion très écologique. Il fait des empreintes de foncier très importantes en créant des barrières dans les biotopes. Ensuite, quand on fera le bilan carbone de tout l'acier qui a été produit, de tout le béton qui a été produit et de tous les remblais qui ont été déblayés, on pourra reparler de transports plus ou moins écologiques. J'attends le bilan carbone acier béton de tous ces travaux. Et par ailleurs...

Marie-Françoise SEVRAIN, CPDP

Quelle est votre question ?

Alain B

Non, pas de question. C'était pour apporter un complément et démentir le fait que le train serait la panacée. En plus, cela marche avec l'électricité nucléaire. Je reviens sur les finances. Vous ne m'avez pas répondu. Vous proposez un projet dans la version la moins chère à 3,5 milliards. Et à ce jour, il n'y a pas de financement. Les impôts des Français augmentent. Mme MERKEL se montre intraitable. Pensez-vous que dans la conjoncture dans les 10 ans à venir, la dette de la France sera tellement abaissée que vous aurez l'argent pour construire de nouvelles lignes ? Et c'est valable pour l'Ouest, mais aussi pour toute la France.

Marie-Françoise SEVRAIN, CPDP

Avez-vous trouvé le document ?

Arnaud GODART, RFF

Malheureusement, nous n'avons pas trouvé le document que nous souhaitions présenter pour répondre à Monsieur précisément. Mais on a quand même un document. Je vais laisser le soin à Benoît de le présenter. Ensuite, on répondra à Monsieur.

Benoît FORMSTECHE, RFF

On cherchait une illustration sur la part du tourisme. On ne l'a pas dans nos chiffres. En fait, on vous propose de revenir de manière un peu plus globale. Là, la décomposition est de vous montrer les gains de trafic en fait. C'est-à-dire que la colonne de gauche vous montre les volumes de voyageurs par branche, concernés potentiellement par le projet. Vous voyez que sur l'axe Rennes – Brest en vert, c'est 6,8 millions de voyageurs, 6,7 sur l'axe Rennes – Quimper. Après, grâce au projet, on augmente le nombre de voyageurs. Je serais tenté de dire que l'on n'a pas de données très précises sur un segment aussi particulier qu'est le tourisme. On peut juste indiquer qu'en améliorant l'accessibilité, on renforce l'attrait du train. En termes d'analyse qualitative, on peut dire qu'en diminuant les temps de parcours, avec notamment la LGV Bretagne – Pays-de-la-Loire, depuis Paris, on favorise l'émergence de tourisme de court séjour. C'est ce qui a été

observé notamment avec l'ouverture de la LGV Lyon – Marseille fin des années 90 et après au début des années 2000. C'est des éléments un peu qualitatifs que l'on peut vous donner.

Après, un autre élément peut-être intéressant pour répondre aussi à la deuxième question, sur l'intérêt du projet. On ne l'a pas présenté dans le corps de la présentation, mais par rapport à cette problématique d'argent public investi, 3,4 ou 3,5 milliards suivant les scénarios, RFF en tant qu'opérateur public présente également ce que l'on appelle des études de rentabilité socioéconomique. Qu'est-ce qui se cache derrière ce terme un peu barbare ? C'est en fait essayer de mesurer l'intérêt pour la collectivité de l'aménagement. Qu'y a-t-il à l'intérieur de ces études socioéconomiques ? Là, on voit que les scénarios présentent des taux de rentabilité, entre 2, 3 et 4 % au maximum. C'est un peu un indicateur de rendement, d'efficacité. On voit que plus c'est haut, meilleur c'est. Et une deuxième ligne qui s'appelle **l'AVAN [1'30'46]**. L'AVAN, c'est la création de valeur du projet en termes socioéconomiques. On voit que le scénario bleu est positif sur certaines variantes, légèrement négatif sur l'option Sud Vilaine. Les scénarios verts, plus performants, font par contre perdre un peu de la valeur. Qu'est-ce que cette valeur calculée derrière ? Je vais juste vous présenter un diagramme encore un peu plus détaillé. Derrière tous ces comptes en fait, là où figure en bleu... en fait, tout ce qui est au-dessus, c'est ce que l'on appelle les avantages socioéconomiques. Et ce qui est en orange, en dessous, ce sont les coûts, essentiellement les coûts d'investissement, les coûts de maintenance et d'exploitation. C'est donc une sorte de balance avantages et inconvénients. Dans les avantages, que retrouvons-nous ? On retrouve tous ces avantages socioéconomiques. Donc, c'est du gain de temps. On a des méthodes normées, on monétarise, on transforme le gain de temps en euros pour essayer de la valoriser. Mais derrière, il y a aussi des effets développement durable. On monétarise le report modal d'usagers de la route, de l'avion qui iraient sur le train et on fait la somme des émissions de gaz à effet de serre, de la pollution. On prend en compte aussi les diverses contraintes. Des effets notamment de report aussi sur la sécurité routière. On considère que quand on reporte des usagers de la route, on diminue le coût de la sécurité routière. Au final, c'est cet intérêt global pour la collectivité qui est mesuré au travers de cette analyse. C'est cela que l'on a essayé aussi de mettre en balance. C'est-à-dire un investissement public important, mais des effets socioéconomiques pour la collectivité que l'on ne peut pas intégrer dans du financement, mais qui participent à la création de valeur, à la création de richesses d'un territoire. Parce que faire Paris – Brest en 3 heures, par exemple, permet concrètement à des personnes de faire l'aller-retour sur la journée ou développer des courts séjours.

Marie-Françoise SEVRAIN, CPDP

Ces questions seront approfondies lors de la réunion de Rennes du 2 décembre, qui d'ailleurs sera une réunion retransmise sur internet. Si vous ne pouvez pas venir à Rennes, vous pourrez toujours y assister. Monsieur et Monsieur ? Et après, on passera aux avis.

Roland Le SAUCE, Vice-président du Conseil de développement du pays d'Auray

Bonsoir. Roland Le SAUCE, vice-président du Conseil de développement du pays d'Auray. 4 questions rapides. Le périmètre de l'étude exclut l'axe ferré Nord – Sud, Saint-Brieuc – Auray, alors que nous avons là du foncier disponible qui ne demande qu'à être mis en valeur et qui répondrait à des besoins de population.

Deuxième question. La seule option qui nous est présentée, malgré toutes les explications que vous avez apportées, c'est l'investissement dans une ligne nouvelle. Quid de toute évolution du matériel y compris de toute évolution en matière de signalisation ?

Troisième question. Les scénarios intègrent systématiquement Notre-Dame-des-Landes. Peut-on distinguer dans les trois scénarios des scénarios avec et des scénarios sans Notre-Dame-des-Landes ?

Quatrième et dernière question. C'est la question de l'énergie. Pour tirer les trains, y compris à 250 ou 320 km/h, comme vous l'expliquez dans vos dossiers dont j'ai déjà pris connaissance, il faut beaucoup d'énergie. Beaucoup plus dans certains cas. Où va-t-on la chercher ? Qui nous la fournit ?

Marie-Françoise SEVRAIN, CPDP

Merci. La liaison Nord – Sud, vers Saint-Brieuc ?

Arnaud GODART, RFF

LNOBPL – Liaisons ferroviaires Bretagne-Loire

Les travaux ferroviaires en Bretagne et Pays-de-la-Loire ne se résument pas bien sûr à LNOBPL. Nous travaillons en lien avec les partenaires, et notamment au travers des contrats de projet État région, sur l'ensemble des lignes du territoire. Nous avons des réflexions à mener, des travaux à mener en fonction, et au cas par cas, des sujets sur ces lignes d'irrigation du territoire. Des solutions différentes sont trouvées. En fonction aussi des contraintes budgétaires qui ont été rappelées précédemment et des enjeux de déplacement. Nous avons sur Auray et Pontivy des travaux qui devraient être programmés prochainement. Nous avons des réflexions sur l'aménagement par ailleurs. Voilà ce que l'on peut dire sur cet axe, me semble-t-il.

Pour les investissements, effectivement tout à l'heure on a beaucoup parlé de l'infrastructure. Une infrastructure, cela intègre aussi la signalisation évidemment. On travaille aussi pour améliorer et fluidifier le réseau existant en améliorant la signalisation. Nous avons en projet – ce n'est malheureusement pas directement sur ce territoire – le bal Guingamp – Plouagat par exemple, qui est une illustration au Nord, mais qui montre aussi des enjeux pour fluidifier sur le réseau existant en mettant des espacements entre les trains plus courts pour améliorer encore la fluidité du trafic, ceci en accompagnement des travaux de ligne nouvelle.

Pour le matériel, peut-être que les collègues SNCF pourraient apporter des éléments. En tout cas, nous n'en avons pas directement la compétence à RFF bien entendu. Je leur laisserai le soin de répondre, bien sûr.

Pour la desserte de l'aéroport du grand Ouest, sous le contrôle de la CPDP, une expertise indépendante complémentaire sera menée par des experts, qui fourniront leur rendu le 27 novembre.

Marie-Françoise SEVRAIN, CPDP

C'est de faire plus en temps court sur la liaison Rennes – Nantes, avec ou sans l'AGO.

Arnaud GODART, RFF

L'expertise est en cours.

Marie-Françoise SEVRAIN, CPDP

C'est ce que je disais. C'est reporté à la fin du débat, pour laisser le temps de faire les expertises.

Arnaud GODART, RFF

Voilà. C'est en cours. Cela fait partie de notre commande dans le cadre de ce projet, vous l'avez compris. Des experts vont étudier des scénarios alternatifs.

Pour l'aspect énergie, effectivement à ce stade ce n'est pas directement un sujet qui a encore été étudié, mais c'est un réel sujet. Je vous le confirme effectivement. Par exemple, pour 2017, nous travaillons actuellement sur l'amélioration de plusieurs sous-stations en Bretagne pour permettre justement d'accompagner ces éléments de traction électrique qui vont être plus sollicités évidemment. Et donc, en 2017, nous améliorons les sous-stations. La réflexion devrait donc être menée pour 2030, bien sûr.

Roland Le SAUCE

Vous disiez quand même, en ce qui concerne le matériel, « nous avons expérimenté, étudié un matériel particulier, notamment pendulaire, pour améliorer les liaisons ». Est-ce que vous pouvez donner quelques informations à ce sujet ?

Arnaud GODART, RFF

C'est vrai qu'au cours des années 2000 a été étudiée la possibilité de déployer du matériel pendulaire. Le principe du train pendulaire, c'est qu'il roule plus vite dans les courbes grâce à un système technique qui lui permet de rouler plus vite. Pour faire un peu schématique, cette solution a été étudiée. Elle a été abandonnée à la fin des années 2000 au profit notamment de ce projet pour la recherche d'autres types d'aménagement. Les principaux inconvénients de ce type de solution qui était étudiée, c'est que l'on adaptait quelques matériels roulants parce que les gains de temps ne bénéficiaient qu'au matériel équipé. Il ne faut pas croire que cela consiste juste à adapter des trains puisqu'en réalité, en matière ferroviaire, dès que l'on roule à plus de 160 km/h, ce qui était l'objectif de ces trains pendulaires, de rouler à 180, 200 km/h dans les courbes, on est obligé de supprimer les passages à niveau. Cela se traduisait mécaniquement par un

coût d'aménagement assez important de l'infrastructure et donc de suppression de plusieurs dizaines de passages à niveau (61 de mémoire) pour un gain de temps d'une dizaine de minutes pour les seuls trains pendulaires. Concernant le coût total pour faire 10 minutes sur Brest et 10 minutes sur Quimper pour quelques trains, mis bout à bout, aux mêmes conditions que le projet actuellement, on était à presque 1 milliard d'euros d'investissement pour faire gagner 10 minutes à quelques trains seulement le matin et le soir.

Là, le projet, comme il vous a été présenté, répond à plus d'objectifs. Il fait gagner toujours 10 minutes à Brest et Quimper, mais pour tous les trains, et plus seulement quelques trains pendulaires. En soi, on a un investissement qui bénéficie à plus de monde. C'était peut-être la précision.

Marie-Françoise SEVRAIN, CPDP

Je vous propose de passer à la dernière question avant de passer aux avis. On pourra revenir aux questions après. Il y a Monsieur qui avait demandé depuis tout à l'heure, avec le pull rayé. Monsieur, je ne vous ai pas oublié, ce sera après.

Benoît CARTEAU

Benoît CARTEAU, pour la Chambre d'agriculture du Morbihan. J'avais trois questions. Je vais être court. La première, c'était sur le paramètre capacité. Est-ce que l'on peut avoir un état des lieux plus détaillé, par exemple par tronçon ? Je comprends bien pour les gains de temps, mais pour la capacité, c'est-à-dire quel est l'état des lieux. Est-ce que l'on peut exprimer cela en termes de saturation ? Sur certains tronçons, quand on dit 7 trains par heure, est-ce que l'on est à un taux de saturation de tel pourcentage ? Ou quand sur certains tronçons, vous dites qu'il y a un train par heure, à quoi est-ce cela correspond en taux de saturation ? C'est-à-dire quel est le gain que l'on aura demain ?

Deuxième question. C'était par rapport à la création de lignes nouvelles. Quand vous parlez en kilomètres, vis-à-vis des expériences passées, est-ce que l'on sait par exemple derrière 1 km à combien cela correspond d'hectares de foncier consommés, à la fois en consommation directe et à la fois notamment en mesures compensatoires ?

Pour ma dernière question, je ne sais pas si je suis dans le sujet ou pas. Est-ce que le projet ne concerne que le transport de passagers ou est-ce que l'on parle aussi de fret dans le projet ? Merci.

Marie-Françoise SEVRAIN, CPDP

Vous voulez répondre ?

Arnaud GODART, RFF

Votre première question sur la capacité, je vais essayer de retrouver une carte avec des petits schémas. Cela va être ce qu'il y a de plus simple. En fait, ce qu'il faut voir, c'est que comme on est dans un système ferroviaire, les points les plus occupés sont les gares principales, donc la gare de Rennes, la gare de Nantes dans l'Ouest. C'est assez logique. Et ce qu'il faut comprendre, c'est que les problèmes de capacité sont principalement localisés pour la gare de Rennes autour de la gare de Rennes. En 2017, on peut noter des aménagements de capacité qui sont réalisés pour accueillir davantage de trains dès 2017. Mais la capacité d'accueil de la gare de Rennes réglée, on a après ce que l'on appelle des problèmes en ligne, donc sur les tronçons, comme vous le soulignez. Et donc, ce que l'on vous présente là sur le petit schéma, c'est que lorsque l'on met 5 trains entre Rennes et Lamballe ou 7 entre Rennes et Redon, c'est vraiment le maximum que l'on arrive à faire en 2017 et qui est demandé en heure de pointe parce que sur ces 7 trains, vous avez un TGV qui dessert toutes les grandes gares, un TGV rapide peut-être, 2 TER périurbains qui desservent partout. Et en fait, mécaniquement, avec les vitesses différentes, on ne peut pas faire passer plus de trains que cela. Ou alors, il faudrait revoir les dessertes, que l'on ne desserve plus certaines gares. Les branches des étoiles ferroviaires sont saturées, répondent aux besoins de 2017, mais ne permettent pas d'évoluer en renfort en termes de circulation.

C'est pour cela que le projet cherche à aménager principalement des sections en sortie de Rennes notamment, sachant que ces problèmes de capacité se diffusent sur tout le réseau. C'est-à-dire que bien évidemment un problème en sortie de Rennes concerne les trains qui vont aussi jusqu'à Quimper, puisque c'est ce point-là de congestion.

Vous avez posé une question sur le fret. Dans les objectifs du projet figure le fret dans le 5^e objectif qui est plutôt de dégager des possibilités d'évolution. Le projet en lui-même de réseau classique et des scénarios mauves, comme c'est la ligne existante, permet des mixités de circulation fret voyageur, comme c'est le cas actuellement. Dans le cas

d'aménagement de sections de lignes nouvelles, on est parti du principe que la ligne nouvelle ne bénéficie qu'au train de voyageurs, au train voyageur rapide, type TGV ou TER interville. Mais mécaniquement, pour rebondir sur l'effet capacitaire que l'on évoquait tout à l'heure, on va dégager les sections doublées par des lignes nouvelles pas de ces trains rapides. Donc, 1, 2, 3 trains par heure, mécaniquement, qui peuvent après bénéficier sur la ligne classique, libérer de la capacité pour notamment les trains périurbains, mais aussi le train de fret. Et donc, ce que l'on peut assurer, c'est que grâce au projet à l'horizon 2030 et les aménagements tels que proposés en gare de Rennes, les gains de capacité pourraient bénéficier également en disant que l'on réserve un couloir de passage, un sillon à un train de fret en heure de pointe, chose qui est compliquée à faire actuellement.

Marie-Françoise SEVRAIN, CPDP

D'ailleurs, je dois vous préciser que vous vous interrogez pour savoir si vous étiez dans le sujet ou pas, sachez qu'on a deux réunions publiques prévues sur le fret ferroviaire. Une à Morlaix le 5 novembre et une à Saint-Nazaire le 19 novembre. Vous voyez que c'était inclus dans les thématiques à étudier.

Virginie FIORIO, RFF

Je vais faire juste un petit complément sur votre deuxième question, je crois, sur les emprises d'un tel projet. On considère environ 10 hectares par kilomètre d'emprise pour ce type de projet, soit 100 mètres de large pour une ligne nouvelle. C'est une moyenne. C'est ce que l'on a déjà à peu près sur la LGVBPL que l'on citait tout à l'heure. Mais pour l'instant, on est en phase travaux, donc c'est un peu plus large. Mais on réduit encore un peu ces emprises à l'état définitif.

À noter aussi que l'on parle de scénarios bleu et vert de lignes nouvelles et du scénario mauve au plus près de l'existant. Certes, on est au plus près de l'existant dans le scénario mauve, mais cela constitue quand même 80 % de ligne nouvelle où là aussi on est sur les mêmes ratios de 10 hectares par kilomètre. Il n'y a que dans les cas de rectification légère au sein des emprises que là on peut effectivement diminuer les emprises. Mais *grosso modo*, on est quand même sur les mêmes moyennes de 10 hectares par kilomètre.

Marie-Françoise SEVRAIN, CPDP

Maintenant, comme je vous l'avais annoncé précédemment, on va passer à une partie si certains d'entre vous voulaient émettre un avis sur un temps limité pendant 3 minutes. Et après, je vous proposerai que l'on passe à la thématique tourisme et on reviendra aux questions ensuite. J'ai deux personnes. Monsieur, vous donnez le micro à Monsieur. Puis, Monsieur devant.

Alain B

Alain B, un usager de la SNCF, d'Air France et du réseau de voies rapides en Bretagne. Je pense que c'est de très beaux projets que l'on nous a présentés. Mais je pense qu'on n'en a pas les moyens, qu'il faut attendre le retour de la croissance économique. En attendant, Réseau ferré de France peut se désendetter. Et ensuite, si malgré tout l'aéroport de Nantes voit le jour, une desserte voie ferrée semble nécessaire. En attendant le retour des beaux jours que l'économie française se souhaite, on peut peut-être sursoir à ces projets.

Marie-Françoise SEVRAIN, CPDP

Merci. Monsieur ?

Bernard RENO

Bernard RENO, Europe Écologie les Verts, Pays de Vannes. En fait, c'est tout le débat qui me semble contestable. Vous avez parlé d'opportunité d'avoir ces liaisons. Et en fait, le principal point, celui que vous mettez en avant, c'est la vitesse. Or la vitesse, on s'en rend compte de plus en plus, et je pense que la SNCF est bien placée pour s'en rendre compte puisque les TGV commencent à perdre des parts de marché, et on voit les réactions des lignes de bus qui sont à côté et qui mettent beaucoup plus de temps ou le covoiturage qui est en train de prendre des parts importantes au TGV. Il semble que continuer à vouloir faire du TGV et de la ligne à grande vitesse à tout prix, c'est quelque chose de dépassé. Vouloir gagner 10 minutes à partir de Brest, c'est complètement dérisoire pour un coût de plusieurs milliards. Oui, il y a

LNOBPL – Liaisons ferroviaires Bretagne-Loire

l'avion. Donc, sur les objectifs que vous donnez à ce débat, il y a déjà ce premier point et celui que vous considérez comme essentiel qui ne tient pas.

Le point sur l'aéroport Notre-Dame-des-Landes est entre parenthèses, puisqu'il y aura des experts qui présenteront des éléments nouveaux par Châteaubriant. Pour l'instant, on est dans un débat, je dirais, un peu tronqué. Et s'il doit y avoir des aménagements intéressants en Bretagne, le premier aménagement c'est le doublement de la voie entre Brest et Quimper. Là, on le voit un peu sur ces cartes-là, mais sur d'autres cartes on voit qu'il y a ce trou entre Brest et Quimper. En fait, Brest est coupé de toute la partie des liaisons avec Nantes, et avec Bordeaux et tout le Sud-Ouest, voire avec l'Espagne. C'est une aberration et pour le développement de la Bretagne ce doublement de la ligne Brest – Quimper, voire quelques passages en voie unique au besoin, mais bien synchronisés évidemment, je pense que c'est un élément vraiment important. Bien plus que d'essayer, coûte que coûte, de gagner 10 minutes.

Par contre, les aménagements des voies et faire en sorte que l'on ait un meilleur cadencement, que l'on puisse avoir plus de vitesses... Je suis un peu surpris par vos 7 trains par heure. Il me semble que les Suisses arrivent à faire nettement mieux que ce cadencement, parce que 7 trains par heure, ça fait un peu plus de 8 minutes entre deux trains. On peut descendre quand même sensiblement en dessous de ce score.

Toujours dans les préoccupations qu'il pourrait y avoir, un bon aménagement effectivement sur Rennes – Quimper, sans que ce soit obsédé par la vitesse, permettrait aussi – et cela, on n'en entend pas parler non plu – par exemple une navette ferroviaire entre Questembert et Auray qui desservirait donc autour de Vannes, cadencée à une bonne fréquence pour être un élément d'aménagement du territoire très important.

Olivier GUÉRIN, président de la CPDP

Une précision. Vous critiquez le projet et vous en avez le droit et vous faites des propositions. Je précise que la Commission particulière qui fera le compte-rendu de ce débat prendra compte de toutes les positions qui sont prises. Vous avez quand même commencé votre invention en disant « Tout le débat est contestable. » Permettez-moi, comme organisateur ou animateur du débat, de dire que justement l'intérêt de ce débat est de permettre toutes les expressions. Et si l'on peut contester le projet, je ne pense pas que ce soit le débat lui-même qui soit contestable, puisqu'il permet d'abord l'information de chacun et les expressions diverses.

Marie-Françoise SEVRAIN, CPDP

Monsieur ?

Pierre LE BODO

Quelques observations. D'abord, moi, je suis favorable au train, puisque c'est pour moi un moyen de déplacement d'avenir. En préambule, je tenais à le préciser. Je ne sais pas si l'on peut parler des trois schémas. Et donc, celui qui me va le mieux, c'est le schéma bleu avec des voies nouvelles, mais en gardant les fuseaux. Troisièmement, je n'y crois pas trop en termes de délais, compte tenu des investissements. Parce que dans les formules de financement, c'était collectivités, État, RFF. L'État est en faillite, transfère aux collectivités des charges considérables, et réduit considérablement ses dotations. Donc, je vois mal comment les collectivités pourraient contribuer au petit tiers, comme c'était par le passé. Dans les formules, il y avait un grand tiers pour RFF et deux petits tiers pour les collectivités et l'État. Je vois mal.

Ceci étant, je pense que de toute façon les lignes vieillissent et qu'un jour il faudra les remplacer et investir pour plus de capacité. Mais au moins plus de capacité, sinon plus de vitesse. En cela, les investissements que vous prévoyez vont dans le bon sens. En termes de calendrier, je n'y crois absolument pas. Mais en tant qu'élus local de l'agglomération de Vannes, mais aussi de tout le pays de Vannes maintenant, je peux vous assurer que nous comptons bien sur RFF et la SNCF pour irriguer notre territoire. D'autant plus que les deux métropoles que sont Rennes et Nantes vont faire barrage sur l'aménagement de l'Ouest. Donc, s'il n'y a plus la SNCF, je vois mal comment on pourra se faire irriguer. J'y crois, non seulement pour une question économique, mais aussi pour le tourisme qui est pour nous indissociable du développement économique. Merci.

Marie-Françoise SEVRAIN, CPDP

LNOBPL – Liaisons ferroviaires Bretagne-Loire

Je vous propose un dernier avis. Non, attendez Monsieur. Vous pourrez vous exprimer après, parce qu'on a deux intervenants invités. Je souhaiterais qu'ils puissent s'exprimer. Et après, on aura encore du temps de parole, je vous assure. Mais vous pourrez redonner un avis après. Mais je souhaiterais que l'on puisse donner la parole à nos deux intervenants après l'avis de Monsieur.

Éric LORRE

Éric LORRE, je suis habitant de Vannes. Mais je suis amené professionnellement à me déplacer, France entière et ailleurs. Première idée, c'est que la mobilité est essentielle. Là-dessus, il n'y a pas de débat entre guillemets. C'est quelque chose que l'on peut poser comme postulat. D'autant plus que l'on est un territoire excentré à l'échelon national et européen.

L'avis, c'est simplement peut-être des compléments à apporter à la réflexion. On met un horizon 2030. On imagine que c'est un horizon de réalisation des travaux ou équivalent. En revanche, c'est une infrastructure qui doit porter sur l'avenir à plus long terme. C'est des infrastructures structurantes.

La deuxième, c'est toujours des pistes d'amélioration. On ne montre pas assez, je crois, la richesse qui est créée par territoire. C'est-à-dire que vous avez évoqué tout à l'heure dans vos modèles, si j'ai bien compris, le nombre de passagers. Mais on n'a pas la typologie des passagers. On n'a pas toute la richesse que cela peut créer en termes d'échanges.

Et la troisième est une question, on va dire, un peu écologique. Donc peut-être pour Madame. Monsieur avait bien souligné le bilan carbone, quand on fait la totalité des travaux, etc. En revanche, c'est une infrastructure linéaire. Donc, fragments de l'espace, etc. Est-ce que l'on peut néanmoins penser, ne pas opposer la notion d'infrastructure linéaire avec écologie ou écosystème ? C'est-à-dire est-ce que l'on peut imaginer des infrastructures linéaires durables qui deviennent des éléments de maillage bleu, vert, etc. ?

Voilà, donc ce sont plus des pistes d'amélioration, de réflexion.

Marie-Françoise SEVRAIN, CPDP

Merci. Maintenant, je vais demander à M. LE GAL, qui est le directeur de l'information économique et prospective de la CCI Bretagne, d'apporter son éclairage. Et ensuite, M. BIRRER du Comité de tourisme.

Gwenc'hlan Le Gal, CCI Bretagne

Bonsoir à tous. Donc Gwenc'hlan Le Gal, Chambre de commerce et d'industrie de région, à la direction des études. L'objectif de ma brève présentation sera essentiellement de vous donner quelques éléments de réflexion sur ce qu'est le tourisme et ce qu'il représente en termes économique et territorial pour la région Bretagne. C'est-à-dire qu'en aucun cas il ne s'agit des vœux, des prières, des attentes des élus des Chambres de commerce et d'industrie vis-à-vis de ce projet en matière touristique. Ce sera certainement l'objet de nos cahiers d'acteurs.

Quelques chiffres en introduction. Tout d'abord, ce qui est essentiel aux yeux des Chambres de commerce et d'industrie pour évaluer le projet LNOBPL au regard des éléments de l'activité touristique, c'est un chiffre : c'est une activité qui représente 8 % du produit intérieur brut en Bretagne, dans un contexte national qui est déjà porteur. Chacun sait que la France est la première destination touristique mondiale. Mais finalement, à l'échelle nationale, on a uniquement 6,5 % de la création de richesse qui sont liés au secteur touristique. En Bretagne, on a une surreprésentation de cette activité. Je crois que c'est essentiel d'avoir cela en tête lorsqu'on apprécie le projet. Avec donc 8 %.

Derrière cette création de richesse, il y a bien sûr des entreprises. On estime à peu près à 15 000 établissements qui dépendent plus ou moins directement du secteur touristique en Espagne. Et derrière 50 000 salariés. Pour vous donner un ordre d'idée, pour apprécier ce chiffre, on a à peu près moins de 60 000 salariés dans l'industrie agroalimentaire en Bretagne et on a à peu près 40 000 salariés dans le secteur du numérique en Bretagne également. Donc, on est sur un secteur qui est extrêmement important en termes d'emploi et en termes de création de richesse pour le territoire. Voilà en préambule.

Une deuxième clé de lecture qui est importante pour la réflexion des élus des CCI, c'est la dimension d'équilibre territorial. On est sur des infrastructures qui vont desservir de grandes agglomérations à l'est, mais également tout un

paysage, un tissu urbain de villes moyennes sur le littoral. Cela correspond assez bien, voire très bien avec le secteur économique touristique. C'est un secteur qui bénéficie à l'ensemble du littoral breton. Quelques exemples rapidement. Cela représente près de 10 % des salariés dans les pays de Saint-Malo, de Vannes – Auray et du Trégor. Évidemment, en contrepoint, on a une Bretagne intérieure qui est peut-être moins directement bénéficiaire de l'infrastructure. Mais en tout cas, on a une adéquation entre la localisation de la majorité de la population bretonne, l'infrastructure ferroviaire et puis le secteur de l'économie du tourisme.

Donc, voilà deux points. Ce que représente le tourisme en matière économique et en matière d'équilibre territorial, qui structure notre réflexion vis-à-vis du projet LNOBPL. C'est plus le constat.

Viennent ensuite des enjeux. On parle de projets qui démarreront à horizon 2030 si tout se passe bien, qui se concrétiseront peut-être un peu plus tard. Quelques clés de lecture aussi pour anticiper ce que peut apporter ce projet. Sur la question de la desserte et de la mobilité, trois petits graphiques. Simplement, le mode de transport qui est utilisé jusqu'à présent par les touristes pour venir en Bretagne, le graphique est très parlant : on a à peu près 90 % des touristes qui viennent en Bretagne par la voiture. On est donc encore très clairement dans le tout voiture. Le graphique doit être interprété au regard du deuxième graphique, au centre de la présentation, avec l'évolution du prix des carburants à la pompe. Comme vous pouvez le constater sur le graphique et certainement au quotidien, les prix n'ont pas tendance à baisser. À l'horizon 2030, il est peu probable que les courbes s'inversent. Et enfin, troisième graphique pour ces enjeux de desserte et de mobilité : l'origine des nuitées du tourisme. En Bretagne, on est finalement sur une clientèle de proximité, avec essentiellement la majorité des touristes (près de 80 % de la clientèle française) qui vient du quart nord-ouest avec évidemment une grande majorité de nos concitoyens expatriés en région parisienne, qui nous rejoignent le temps de l'été en Bretagne.

L'enjeu, vis-à-vis de l'infrastructure, est bien, si l'on essaie de se projeter à horizon 2030, de conserver une clientèle touristique importante qui est très localisée et qui va nécessiter de repenser son accès au territoire, à l'entièreté du territoire, à l'ensemble du littoral et des villes moyennes qui bénéficient donc du secteur touristique.

Évidemment, si l'on tente de se projeter encore une fois, il y a quelques tendances à prendre en compte pour apprécier le projet. C'est un secteur d'activité qui est en constante évolution. Je vous ai fait un petit graphique, un petit schéma, mais qui pourra être complété sans soucis, d'éléments qu'il faut avoir en tête – nous le pensons en tout cas dans les CCI – pour apprécier la pertinence de tel ou tel projet d'infrastructure. On sera confronté – on a parlé de croissance démographique tout à l'heure – à un vieillissement de la population qu'il est nécessaire de prendre en compte, à de nouvelles pratiques de tourisme. Cela passe évidemment par les équipements électroniques, les équipements de mobilité, par l'écotourisme, par de nouvelles formes d'hébergement, également par la recherche d'une plus grande internationalisation de la clientèle. M. BIRRER qui me succédera pourra certainement présenter encore d'autres exemples d'enjeux qui seront à venir. En contrepoint de ces différentes dimensions de l'évolution du tourisme de demain, on a une attente des acteurs économiques, des acteurs politiques aussi vis-à-vis du tourisme, qui est vu comme un relais de croissance important pour les économies nationales, au regard évidemment des difficultés que peuvent connaître des secteurs économiques plus traditionnels. On pense bien sûr à la désindustrialisation que l'on connaît malheureusement au quotidien ici en Bretagne. Il y a aussi des espoirs qui sont fondés sur ce secteur d'activité, auquel peut-être – on l'espère en tout cas – ce projet d'infrastructure peut contribuer à rendre tangible, palpable.

Néanmoins, et ce sera ma conclusion, il n'y a pas de naïveté vis-à-vis du projet dans notre approche. On réfléchit vraiment en termes d'outils lorsque l'on essaie d'aborder ce projet, qu'il est nécessaire de valoriser. C'est une infrastructure importante pour l'essor du tourisme, mais qui est bien sûr non suffisante en elle-même. En bénéficiant à plein, c'est-à-dire pour l'ensemble du territoire, nécessite de toute façon une coordination de l'ensemble des acteurs privés, publics, qui est extrêmement importante pour faire évoluer l'offre touristique. C'est évidemment travailler toujours sur les enjeux de mobilité, à côté du train. Une fois qu'on est arrivé en gare, qu'est-ce qui se passe ? Où vont les touristes ? Comment est-ce qu'ils se déplacent ? C'est proposer une offre de séjour qui soit adaptée aux tendances que l'on peut percevoir dès à présent, mais qui seront certainement encouragées par une plus grande capacité, une meilleure accessibilité de la région. C'est typiquement les courts séjours. Ce sera peut-être le tourisme d'affaires également.

Une question qui rejoint très concrètement la question du financement également du projet, c'est la maîtrise du budget transport. Chaque touriste qui se déplace veut consacrer le moins d'argent possible dans ce qui est en tout une

contrainte et non pas évidemment le plaisir du séjour. Ce sera s'adapter dans les offres à la multiplicité des formes de tourisme. Ce sera également lisser l'effet de saisonnalité du secteur. Lorsque je parlais de 50 000 emplois, c'est sur l'année. On a 75 000 emplois l'été contre 35 000 en basse saison. Et évidemment, ce sera essayer d'accroître les revenus touristiques. Même si on est un grand pays touristique on en dégage moins de revenus que les concurrents, notamment l'Espagne, je pense.

Dans notre approche – et c'est bien le message que l'on souhaite faire passer – il faut bien considérer que le projet en l'état est nécessaire certainement pour valoriser le secteur du tourisme, mais qu'il n'est absolument pas suffisant si l'on veut vraiment en tirer le plus grand bénéfice pour l'ensemble du territoire. Je vous remercie.

Marie-Françoise SEVRAIN, CPDP

Merci beaucoup M. LE GAL. On va compléter l'éclairage apporté sur le tourisme par M. BIRRER, qui est le chargé de mission grand projet au Comité régional du tourisme Bretagne.

Jean-Marc BIRRER, Comité régional du tourisme

Bonjour. Je vais compléter l'introduction de Gwenc'hlan, qui est très complète déjà en termes de positionnement national. Ce qu'il faut bien voir, c'est que quand on parle de tourisme, actuellement on parle d'un doublement des populations touristiques dans les 30 ans à venir. On se pose la question, sachant qu'en Bretagne, on a déjà 9 millions de touristes qui font à peu près 3 fois la population bretonne. Effectivement se posera la question de leur acheminement et des modes de transport dans l'avenir. On l'a dit, 85 % ou 90 % des personnes viennent en voiture. Donc, l'un des objectifs, c'est de décarboner aussi les déplacements, effectivement arriver à d'autres modes de consommation, sachant qu'actuellement on voit des évolutions dans les comportements des clientèles, des évolutions qui font qu'aujourd'hui la voiture n'est plus un bien. On voit des populations jeunes dont l'objectif est de se déplacer, et pas seulement d'avoir sa voiture.

C'est une région également fortement émettrice pour elle-même, ce qui posera la question de la mobilité touristique à l'intérieur de la Bretagne. Une fois que l'on arrive en gare, effectivement Gwenc'hlan la précise : qu'est-ce que l'on fait ensuite pour irriguer le secteur ? Sur les 95 millions de nuitées que l'on fait – la région Bretagne est à peu près la 14^e région européenne, on compte dans le paysage européen – il faut savoir que la notion de week-end, court séjour représente à peu près 40 millions de nuitées.

Concernant la répartition de ces nuitées, j'ai pris juste l'exemple pour l'extraire. Rien que le département Morbihan, c'est 34 % de ces nuitées sur l'ensemble des nuitées. C'est donc très important. Et il faut savoir effectivement comment évolueront ces populations dans l'avenir. On a un problème, c'est toujours la forte saisonnalité. Sur les 41 millions de nuitées, elles sont réalisées entre le 13 juillet et le 23 août, ce qui pose aussi les problèmes d'acheminement en termes de transport. Comment fait-on ? Il y a la route. Mais si effectivement on développe la mobilité touristique, ferroviaire et autre, il faudra bien y répondre.

On a des retombées touristiques en termes de taxes de séjour. Cela fait partie de notre économie. Chaque année, on a à peu près entre 700 millions et 1 milliard d'investissement touristique sur la Bretagne. C'est sûr que c'est une économie qui compte pour nous. Et 10 millions de retours de taxe de séjour sur la Bretagne. À titre indicatif, en extrayant le département du Morbihan, c'est 31 % de cette valeur en termes de taxe de séjour.

Il y a aussi une forte résidentialisation de l'activité touristique. Une stagnation des lits marchands malgré tout qui fait qu'aujourd'hui on voit le résidentiel, le secteur non marchand se développer. On pense que le pouvoir d'achat y est pour une grande part, mais on souhaiterait que le secteur marchand se développe avec nos hôteliers, notre hôtellerie de plein air et tout ce qui est marchand en termes de tourisme.

Le tourisme en Bretagne retrouve une certaine croissance depuis quelque temps. On avait une déperdition à peu près de 18 % depuis 8 années. Depuis 2 ans, on retrouve un taux de croissance de 2,5 %. Donc, on se dit que là il se passe quelque chose. Mais il faut analyser d'où viennent les clientèles. Une consommation qui reste trop faible en termes de retour. Les personnes sont là, mais dépensent moins. Pour rappel, la question était posée : qu'est-ce que représente le tourisme en termes d'acheminement ferroviaire ? On l'a dit, à peu près 7 %, ce qui correspond à peu près à 700 000 à 800 000 passagers qui viennent pour des raisons touristiques.

Autre point aussi, c'est les nouvelles clientèles. 15 % de nouvelle clientèle par an, ce que l'on appelle les primo-visiteurs qui viennent chaque année. Le problème est que l'on a un taux de fidélisation qui est très important, mais qui décroît. Et on se dit que pour maintenir une clientèle sur la Bretagne, il faudrait que l'on arrive pratiquement à 30 % de clientèle pour maintenir le niveau actuel avec l'érosion. Mais ces nouvelles clientèles, justement, viennent avec de nouveaux besoins, de nouveaux comportements et de nouveaux usages.

Des impacts touristiques pour l'économie touristique, c'est vrai, il y en a. Elles permettront certainement une diversification des clientèles économiques sur des marchés nouveaux, surtout à l'est de la Bretagne – j'en reparlerai tout à l'heure – qui doit permettre le développement du tourisme d'affaires. C'est vrai que la Bretagne n'est pas très performante en tourisme d'affaires. Et les raisons d'accès y sont peut-être pour une part.

Également, l'organisation et le développement d'une offre de produits touristiques urbains. On sait actuellement que ce que l'on appelle les « city break », les découvertes urbaines sont bien, à condition effectivement que l'offre dans nos villes, que l'on soit à Vannes, Saint-Malo, Saint-Brieuc, etc., puisse avoir une attractivité pour que les personnes viennent. Il n'y a pas que le sillon et le train qui comptent pour venir, il faut aussi avoir un motif de venue.

Également, au regard de ce qui s'est passé sur d'autres secteurs, doper la consommation les coûts séjours en Bretagne. Là, on est sûr que l'on va gagner, mais la Bretagne est divisée en trois canaux pratiquement. Il y a la partie est, l'axe Saint-Malo – Vannes. Vous êtes dans cet espace-là. Ensuite, il y a l'axe Saint-Brieuc – Lorient. On est sûr que le court séjour va intéresser la partie est. Le court séjour va être nettement moins évident sur la partie brestoise, parce qu'effectivement avec 3 heures d'acheminement, on n'est pas dans la limite attractive des courts séjours. Cela va donc nous pousser à avoir des différences en termes de diversification de clientèle sur la Bretagne. C'est des choses qu'il faut que l'on analyse de plus près dans les projets.

Également, une capacité qui nous intéresse, c'est d'optimiser les liens entre les grands bassins touristiques. Vous l'avez dit. On gagnera du temps certainement pour se rapprocher de capitales comme Marseille, Strasbourg, en plus de Paris. On sait que l'on arrivera certainement à capter des marchés sur ces dynamiques, être plus attractifs avec le « switch », attraction ferroviaire + attractivité. Qu'est-ce que l'on va proposer à ces clientèles-là ? En sachant que l'on est en train de gagner des clientèles du sud pour d'autres raisons aussi, climatiques, pour les paysages, etc. Un autre intérêt est que nous nous situons dans une dimension européenne. Je vous l'ai dit, la région Bretagne se situe parmi les 14 ou 15 premières régions européennes au niveau touristique. C'est évident qu'il faut que l'on pèse sur ce niveau-là. Il faut savoir que, par exemple, on reçoit chaque année environ 100 000 Japonais, qui passent surtout sur le Mont-Saint-Michel, mais qui viennent consommer notre TGV et des lignes intérieures pour aller au Mont-Saint-Michel.

Également, des impacts positifs pour l'économie touristique sont l'opportunité de faciliter, de renforcer l'accessibilité des marchés seniors. On sait que le marché des retraités est intéressé par le train. Les personnes à mobilité réduite, à condition que l'on suive des aménagements pour les personnes à mobilité réduite. Je sais que RFF et l'ensemble des gares ont d'ailleurs cette obligation de travail. Le segment famille est un segment très fort en Bretagne, qu'il faut conserver et qui reste attractif pour la Bretagne. C'est une forte caractéristique bretonne. Comme celui des personnes seules. On n'a ciblé que des marchés personnes seules étaient intéressants, des festivaliers, des clientèles événementielles, comme les clientèles affinitaires qui viennent pour des raisons culturelles, sportives et santé. C'est donc une opportunité certainement d'agir sur la désaisonnalisation et la déspatialisation de la fréquentation touristique, conformément aux axes du Schéma régional acte 2.

Par contre, c'est vrai qu'il y a un certain nombre de questions à se poser en termes de conditions. C'est vrai que si l'on veut renforcer cette notion de travail, il faut que l'on ait une parfaite connaissance, dans le monde du tourisme, sur tout ce qui est TGV, TER, les capacités en termes de cadencement, de personnes acheminées, de fréquence, de politique tarifaire aussi, parce que l'on sait que les politiques tarifaires sont un frein dans l'usage du train. Là, il faut que l'on fasse des efforts. Il y a certainement des tarifications et de gros efforts d'information à faire.

Gagner du temps, c'est vrai, c'est important. Mais je rejoins un certain nombre de remarques. Le temps ne suffit pas. Aujourd'hui, le maillage du territoire est extrêmement important. Une fois que l'on est arrivé en gare, effectivement, qu'est-ce que l'on fait du secteur ? Une fois que l'on est arrivé à Guingamp, Saint-Brieuc, comment va-t-on aller à l'hôtel à tel niveau ? Comment va-t-on transporter son vélo ? Comment va-t-on réserver son taxi, etc. ? Autant de réflexions qui doivent déjà être amorcées sur quels services on va associer à cette dynamique TGV.

Également, de travailler sur des stratégies marketing concertées entre partenaires publics concernés sur des stratégies d'aménagements conjoints. Effectivement, on développe énormément les itinéraires de voies douces, les véloroutes, les voies vertes, les canaux, la randonnée, les itinéraires européens qui sont traversés sur la Bretagne, qui viennent d'Angleterre et vont jusqu'en Espagne, le projet Cycle et Vélodyssée. Ce que l'on souhaite, c'est que les gares se connectent aussi à ces modes d'usages nouveaux, voies douces, etc. Et comment, lorsque l'on achète un billet en gare de Paris, peut-on louer son vélo dans l'achat du billet ? Comment peut-on louer son taxi, etc., d'emblée ?

Renforcer les liens touristiques avec le bassin nantais qui commence à bénéficier d'une notoriété européenne. On le voit avec Voyage à Nantes. C'est vrai que nous avons de très gros liens en matière de tourisme avec le secteur nantais.

Des impacts positifs, enfin, sur l'économie touristique à condition d'associer les prestataires du tourisme. Aujourd'hui, il y a 15 000 entreprises. Il faut absolument qu'en termes de mobilité touristique et de travaux autour de l'usage du ferroviaire, on puisse associer les prestataires du tourisme pour qu'ils intègrent dans la dynamique marketing la notion de déplacement ferroviaire ou autre, sans sa voiture. Également, ce qui est important, c'est de développer la notion de bouquet de services associés, facilitant la vie des usagers dans la pratique des intermodalités, l'achat de billets de train + bateau – des travaux sont actuellement faits dans ce sens, pour travailler sur les îles –, les achats de billets de train + taxi, billets de train + location de vélo, pour que l'on assure déjà et que l'on pense mobilité dans ce domaine.

Également, il est important de renforcer les qualités de prestations et l'organisation des services nouveaux durant le temps de déplacement. Espace d'information touristique, familles, enfants, congressistes... Il faut que le trajet train devienne aussi un plaisir, parce que le touriste est en vacances dès la gare d'émission.

Et faire des pôles d'échanges multimodaux plus que des gares, c'est-à-dire des *hubs* de services toutes mobilités et informations systématiquement connectés aux offres de tourisme et de loisirs.

Maintenant, je voudrais juste préciser un certain nombre de choses. Là, on a parlé du positif. C'est plus des alertes. Cette nouvelle accessibilité pourrait paradoxalement ne pas concourir autant qu'on le souhaiterait à la désaisonnalisation et à la déspatialisation de la fréquentation touristique, voire accentuer certaines problématiques dont la Bretagne commence à s'inquiéter, en termes de sur fréquentation dans des périodes que l'on voudrait bien étaler en termes de fréquentation. On sait par exemple que les secteurs de Saint-Malo sont en sur fréquentation à certaines heures. Il y a émission de bouchons. Il y a d'autres problèmes qui contribuent aussi à accentuer les disparités de fréquentation est / ouest, dans l'intensification des flux et des modèles d'économie touristique. Par exemple, quand on analyse les bassins Émeraude Rance et les risques de saturation à certaines heures du golfe du Morbihan, augmentation de séjours non marchands, conflits d'usage entre habitants et certains secteurs économiques, c'est vrai qu'il faut qu'on l'intègre dans la réflexion, parce que l'on pourrait... Je prenais l'exemple du tire-bouchon à Quiberon. Heureusement qu'il y a ce tire-bouchon qui désenclave. Il y a 100 000 passagers à peu près. Heureusement que l'on arrive à des solutions comme cela. Il faut que l'on travaille sur des solutions associées à ces problématiques de TGV grande vitesse.

En termes d'aménagement du territoire, les dispositifs de mobilité touristique comme ceux des habitants sont peu pris en compte concernant les habitants de Bretagne centrale. C'est vrai que c'est une grosse interrogation. C'est à peu près un bassin de 200 000 habitants. On est en train de dessiner une destination touristique. La mobilité touristique, la mobilité tout court est importante. Comment va-t-on connecter tout ce grand secteur, pour que ce ne soit pas un secteur oublié ? Et effectivement s'opposent des secteurs presque impairs qui nous préoccupent en termes de tourisme, parce que c'est des secteurs qui sont fortement irrigués aussi en matière de tourisme.

Ces projets doivent aussi refléter les valeurs du tourisme breton en matière de développement durable. C'est vrai que cela milite pour des scénarios raisonnables en termes de pensée.

On sait que l'on ne maîtrise pas la hausse du foncier, de l'immobilier. On ne parle que des avantages économiques sur Strasbourg, Marseille, etc. On sait qu'il y a aussi le pendant des dynamiques urbanistiques avec des risques d'exclusion sociale pour certains quartiers qui deviennent artificialisés et sans mixité sociale. Et là, c'est une erreur, parce que le touriste, lui, recherche la vraie vie. Si on artificialise des secteurs - et on l'a vu sur Marseille, où il y a des secteurs hauts quartiers qui ont été complètement privatisés par une certaine population qui n'est plus une population mixe – cela pose quand même quelques questions.

LNOBPL – Liaisons ferroviaires Bretagne-Loire

Autre problème aussi, c'est des problèmes de déstabilisation de l'équilibre fragile qu'ont à régler les élus dans les villes de Marseille, Strasbourg, etc., qui sont des risques d'ordre sécuritaire. On le sait, il faut l'anticiper aussi pour peut-être, sur un plan urbanistique, prévoir les choses autrement.

Cette nouvelle accessibilité est susceptible d'entraîner une hausse de la birésidentialité, voire renforcer encore le résidentiel. On souffre en Bretagne d'un trop de résidentiel. Je ne fais pas de dessin. Sur le secteur du Morbihan, la résidence secondaire est extrêmement importante. Je sais que même certains élus qui nous rencontrent commencent à dire : « On voudrait peut-être plus de secteurs actifs, plus de secteurs de jeunes, installer des jeunes, etc. » Là, c'est vrai qu'il y a déséquilibre. Est-ce que ces rapprochements de la capitale et ces mouvements de retraités ne vont pas aussi renforcer finalement ce que l'on ne recherche pas, la birésidentialité et la résidence. Ce qui crée en plus des facteurs de tension. On l'avait vu avec le maire de Cancale, avec des conflits d'usage. Dès que l'on veut ouvrir une extension pour un projet de conchyliculture ou autre, tout de suite on a des personnes qui sont là pour dire non. Même pour des pistes cyclables, on a eu des résidents qui disent : « Non, on ne veut ni de piste cyclable, ni d'augmentation du parc à conchyliculture, etc. » Ce qui nous pose des problèmes en terme d'ostréiculture, de conchyliculture, associés dans ces dynamiques.

Notre fonds de commerce de tourisme de proximité s'ouvre sur d'autres destinations provoquant de fortes émissions de tourisme breton. Nous, nous pensions faire venir les personnes. Mais il faut savoir que notre tourisme de proximité, grâce justement à ces rapprochements de capital, peut aussi faire en sorte que les touristes que l'on a – et c'est pratiquement 30 %, c'est une économie bretonne – soient tentés d'aller visiter aussi Paris, Marseille, etc. Sur un marché, on est en fait concurrencé aussi avec les autres secteurs.

Pour terminer, des projets, oui en gain de temps et infrastructures, mais ce qui est très important, c'est le maillage du territoire, qui est extrêmement important à régler et à associer dans ce projet régional et interrégional. Et cet équilibre est / ouest. Je vous l'ai dit, oui il y a des risques aussi en termes d'équilibre du territoire, même en termes de fréquentation de clientèle.

Des projets qui reposent aussi sur la question de la maîtrise du modèle économique touristique. C'est vrai que si l'on peut travailler sur un tourisme durable, le ferroviaire fait aussi partie de nos préoccupations. Moins de voitures fait aussi partie de nos préoccupations. On a des heures à Perros-Guirec, sur Saint-Malo, qui deviennent impossibles, même pour les habitants. Donc, on a les compteurs en plus aujourd'hui au niveau de notre observatoire régional du tourisme. Il faut que l'on réfléchisse à tout cela.

Et enfin, des scénarios qui doivent être le moins impactant possible en matière d'emprise foncière, de perturbation environnementale, sachant là aussi que notre fonds de commerce est en Bretagne. On ne délocalisera pas l'activité touristique. Notre fonds de commerce, c'est les paysages, le littoral breton. Effectivement, si l'on a des projets impactant, on détruit aussi notre propre fonds de commerce.

C'est donc autant de réflexions qui font que nous sommes pour une vision aussi ferroviaire, raisonnable dans l'approche et en alternative à venir consommer autrement la Bretagne qu'avec sa voiture, entre autres. Je vous remercie.

Marie-Françoise SEVRAIN, CPDP

Merci beaucoup. Vous voyez que le tourisme amène à poser beaucoup de questions. Maintenant, je vous propose de reprendre la partie échanges avec vous. Tout à l'heure, il y avait déjà des doigts qui se levaient. Vous pouvez à la fois poser des questions sur la partie tourisme, même interroger nos intervenants, et aussi reprendre le dialogue sur le projet, les questions que vous avez à poser à RFF. Donc, un premier temps de question et un deuxième temps d'avis pour terminer. Les questions. Monsieur ? Et après, Monsieur.

Christian PELLET, CGT Auray

Christian PELLET, pour la CGT Auray. L'intervenant précédent sur le tourisme amène à ce que je pose la question maintenant. Auray est un pays très touristique. Et dans son intervention, il terminait en pointant le fait qu'il fallait bien veiller à maîtriser le foncier. On ne comprend pas, nous à la CGT, que l'on puisse étudier la création d'une ligne entre Saint-Brieuc et Vannes alors qu'il y a une ligne de Saint-Brieuc à Quiberon en passant bien sûr par Pontivy et Auray,

LNOBPL – Liaisons ferroviaires Bretagne-Loire

avec un foncier qui est déjà réservé, une ligne existante. Comment se fait-il que cette ligne n'ait pas vraiment été intégrée dans les différents scénarios ?

D'une manière plus générale, si je peux me permettre, ce projet pour notre part est en train de répondre un peu à la métropolisation de la France, à savoir que l'on va vers la métropole de Brest qui est renforcée, l'axe Nantes – Rennes. Et à notre avis, cela se construit – l'exemple précédent le confirme – au détriment des dessertes de proximité. Nous avons une région qui est vieillissante, un besoin de transport de proximité de plus en plus grand et il ne faudrait pas que l'on privilégie, comme on l'a montré depuis le début, l'axe Rennes – Redon, voire jusqu'à Lamballe.

Marie-Françoise SEVRAIN, CPDP

Je vais vous arrêter, parce que là vous êtes en train d'émettre un avis. Je vous proposerai de l'émettre après, puisqu'on a dit que l'on passait d'abord aux questions. Vous avez posé une question, je propose que l'on y réponde et après vous pourrez...

Christian PELLET, CGT Auray

À condition que j'aie la parole tout à l'heure.

Marie-Françoise SEVRAIN, CPDP

Mais oui, je vous repasserai la parole. Pouvez-vous répondre à l'axe Auray – Saint-Brieuc ? Et après, Monsieur.

Arnaud GODART, RFF

D'abord, pour préciser encore une fois que le projet LNOBPL que nous vous présentons aujourd'hui ne résume pas toute l'action ferroviaire menée et engagée sur le territoire Bretagne et Pays-de-la-Loire. Réseau ferré de France et ses partenaires, au travers de son grand plan de modernisation du réseau notamment, visent d'abord les trains du quotidien. Je pense qu'il faut le répéter. C'est notre priorité absolue aujourd'hui. Aujourd'hui. Et là, on parle de 2030. Parlons un petit peu d'aujourd'hui. On réalise au travers de nos travaux de modernisation sur le réseau existant, au travers des travaux de développement aussi avec les partenaires dans le cadre du contrat de projet actuel État, région, et demain du contrat de plan État, région, des travaux sur ces lignes de maillage. Par exemple, on parlait de Plouaret – Lannion. C'est l'exemple d'actualité en ce moment même. Il y a d'autres initiatives, d'autres études en cours, d'autres travaux à venir. Bien entendu, c'est notre priorité que de répondre aux trains du quotidien et d'abord sur le réseau où il y a le plus de temps. Ceci dans un pragmatisme économique qui a été souligné précédemment. C'est vrai que le projet LNOBPL, c'était le message que je souhaitais donner par rapport aux interventions précédentes.

Ce qui nous anime ici, c'est une anticipation. On est en 2030 et on se crée collectivement une vision sur des aménagements extrêmement structurants sur le réseau, qui va nous permettre de décliner par ailleurs par capillarité, rétroplanning, si j'utilise le jargon, des actions plus fines. C'est un guide, pour le dire encore autrement. Nous avons collectivement avec les partenaires fixé un cap à 2030. Je vous rassure, on a d'autres caps en 2020, on a d'autres caps en 2015, de plus en plus opérationnels, plus on vient à court terme. Mais c'est important d'avoir cette vision-là.

Concrètement, par rapport à votre question, effectivement nous sommes sur des sujets opérationnels que nous avons bien en tête et que nous allons traiter avec discernement et efficacité. Sur les lignes que vous citez, on a la maîtrise des emprises foncières. On a la capacité à évaluer les enjeux de déplacement. Aujourd'hui, pour le projet qui nous occupe en 2030, cela ne fait pas partie à ce stade de l'orientation. Mais cela ne nous empêche pas d'engager des actions plus fines en parallèle.

Mais j'insiste, c'est que l'on a besoin d'un cap, pour derrière décliner le maillage du territoire. Une fois que l'on a l'ossature, cela redécline un maillage de territoire.

Marie-Françoise SEVRAIN, CPDP

Monsieur ?

Benoit DESMAZIÈRES

Bonsoir. Je m'appelle Benoît DESMAZIÈRES. Je m'intéresse récemment aux différents dispositifs de débats publics et depuis très longtemps à la multimodalité et aux déplacements. Je suis morbihannais.

Pour le coup, je suis assez différent de Monsieur, je considère que les minutes et la vitesse ont tout leur intérêt. Je le compare sans arrêt sur les différentes possibilités de déplacement – je me déplace beaucoup. Par contre, les données qui étaient affichées, c'était en référence des déplacements au plus court avec les équipements les plus rapides. Est-ce que les données de différences de gains de temps possibles pour le transport plus quotidien et en particulier des transports quasiment omnibus ou tout à fait omnibus sont connues ?

Arnaud GODART, RFF

Pour répondre de manière assez simple sur les gains de temps, comme on est sur des aménagements qui font gagner du temps sur des sections comme Rennes – Lamballe, Rennes – Redon ou Lorient – Quimper, les trains directement visés sont les trains les plus rapides, donc *a fortiori* les TGV et les TER, que l'on a appelés dans les rapports les intervalles. C'est typiquement un train Quimper – Lorient ou Auray – Vannes, Redon – Nantes, qui seront des maillages régionaux ou interrégionaux. Cela bénéficie à plein des gains de temps. Après, les trains de desserte fine du territoire, que ce soit des périurbains ou le maillage, ont vocation à rester sur les lignes existantes, puisque sur les lignes nouvelles il n'y a pas de création de gares. Et donc, eux bénéficient plutôt de l'effet gain de capacité. On libère des sillons de passage. Et concrètement, entre Rennes et Redon, si l'on considère que l'on affecte les sillons supplémentaires permis qu'à du train de maillage local, c'est du doublement de fréquence potentiel à long terme. D'un train toutes les demi-heures, on passe à un train tous les quarts d'heure par exemple entre Rennes et Messac.

On pourrait aussi imaginer dans le cas du scénario vert des renforts entre Vannes et Redon. Tout à l'heure, il y a quelqu'un qui parlait d'une liaison Questembert – Vannes – Auray. C'est plutôt dans un effet, on va dire, indirect de bénéfice. Donc, pas de gain de temps pour les liaisons très locales qui s'arrêtent beaucoup, mais des gains notables de capacité et donc de fréquence.

Marie-Françoise SEVRAIN, CPDP

Autre question ? Sinon, je vais vous proposer de repasser aux avis. Il y avait Monsieur sur le côté gauche. Et après, vous. J'avais promis avant l'intervention... passez le micro, s'il vous plaît, à Monsieur. Ensuite, vous.

Maurice JEANNEAU, Altro, Nantes

Maurice JEANNEAU, délégué Altro, Pays-de-Loire. J'arrive de Nantes et je suis avec intérêt ce que vous pouvez...

Marie-Françoise SEVRAIN, CPDP

Excusez-moi, Monsieur. Tout le monde ne sait pas ce qu'est Altro.

Maurice JEANNEAU, Altro, Nantes

Alors, je vais vous le dire. Altro est une association dont le nom veut dire Association logistique pour le transport de l'Ouest. Cette association regroupe des adhérents individuels situés entre Brest et Lyon et des collectivités (37 collectivités territoriales exactement) situées sur le même axe, entre Brest et Lyon. Je crois même qu'il y a 7 collectivités territoriales bretonnes, dont celle de l'agglomération de Vannes.

Altro soutiendra bien sûr ce projet, sans entrer trop dans le détail et les préférences des scénarios. Les collectivités locales bretonnes prendront position autant qu'elles le souhaiteront dans ce domaine. Ce n'est pas la mission d'Altro. Pourquoi Altro va-t-elle soutenir ? Pour deux raisons essentiellement. Si Altro existe, c'est parce qu'elle a le sentiment que toute la façade atlantique, et depuis toujours, y compris au niveau national – et je le dis à ces Messieurs de RFF – est un peu délaissée sur le plan ferroviaire. Quand on habite Vannes et que l'on veut aller à Bordeaux, par le fer, c'est quand même compliqué. Quand on habite à Vannes et que l'on veut aller à Poitiers, c'est également très compliqué.

L'idée directrice d'Altro, c'est de favoriser le rattachement autant que possible de tout l'Ouest armoricain à la région Rhône Alpes et ensuite à l'Europe centrale. Ce qui nous amène à penser les développements du ferroviaire au niveau européen.

Vous allez me dire que l'on est loin du sujet de ce soir. Pas tellement, parce que quand on regarde la carte des réseaux de transports européens, pour lesquelles la Commission européenne vient de développer le triple de ce qu'elle avait prévu en termes de subvention (26 milliards à l'échéance de 2020), et que l'on regarde ce réseau, on est obligé de constater que pour ce qui nous concerne, les gens de l'Ouest, on a bien un axe Europe du Nord – Paris – Bordeaux – Valladolid – Lisbonne. Puis, l'axe Rhin – Rhône, qui descend sur Barcelone et l'Italie. Mais entre les deux, tant le Massif central que le Massif armoricain, rien ! Et je pense qu'à terme – vous parliez de 2030, tout à l'heure, Monsieur de RFF – c'est le minimum. Il est urgent de penser notre avenir à cette échelle spatiale et à cette échelle du temps. Ce n'est vraiment pas trop tôt. Et donc, si l'on veut que l'Ouest armoricain existe encore demain et puisse se raccrocher sur ce qui est aujourd'hui le seul axe transeuropéen qui nous borde, tout ce qui va être fait dans ce projet sera positif pour l'avenir de l'Ouest atlantique, raccroché ou non au centre de l'Europe, en évitant bien sûr les embarras de Paris.

Marie-Françoise SEVRAIN, CPDP

Merci. Le micro pour Monsieur.

Christian PELLET, CGT Auray

Pour résumer ce sur quoi je voulais continuer, pour la CGT. Réfléchir à l'horizon 2030. Nous y sommes favorables. D'ailleurs, nous nous inscrivons régulièrement dans l'ensemble des débats qui peuvent avoir lieu et pas uniquement sur ce qui concerne le TGV, que ce soit dans les conseils de développement ou au conseil économique et social. Mais ce que nous ne voulons pas, c'est que cela s'inscrive dans le cadre d'une métropolisation qui fasse que cela déménage le territoire. Le centre Bretagne est pointé comme des régions très touchées, touchées par la crise de plein fouet pour des raisons économiques. Mais aussi, on a une très grande « déstabilité » au niveau social. Dans une région qui est vieillissante, le transport de proximité est à penser, oui pour domicile – travail, mais aussi pour la population comme cela a été souligné tout à l'heure, que ce soit une population vieillissante qui a des problèmes de mobilité, les familles ou autres.

Dans ce cadre-là, il faut que les axes Nord – Sud soient développés. Il faut que ce projet profite à l'ensemble des Bretons, pour avoir donc une adhésion totale et qu'il puisse faciliter y compris le tourisme en intrarégional. Parce qu'il y a un certain nombre de la population bretonne qui a un pouvoir d'achat qui est très faible. Et on peut effectivement développer une activité avec un tourisme purement breton. Comment est-ce que l'on facilite les mouvements des Bretons sur leur propre région ? Il y a de la matière.

Pour terminer, ce que l'on voudrait dire, c'est que pour gagner du temps, il ne faudra pas qu'il y ait trop d'arrêts de supprimer. On connaît le sens et la mobilisation des Bretons quand il s'agit de défendre les arrêts. Il ne faudrait pas que ce projet ranime un certain nombre de souvenirs et se fasse au détriment des dessertes dans nos gares. On peut améliorer la vitesse pour certains trains, mais si c'est pour augmenter les ruptures de correspondance, si pour aller de Paris à Quiberon, il faut s'arrêter à Vannes pour prendre un autocar pour venir jusqu'à Auray, et le tire-bouchon d'Auray jusqu'à Quiberon, cela n'améliorera pas les relations. Puisque nous avons aussi en tête la réforme ferroviaire qui vient d'être votée et un certain nombre de questions par rapport à ce que va devenir le transport régional demain et toute la concurrence à l'échelle européenne et la libéralisation. Les régions vont mettre en concurrence sûrement les différents transports. Et cela pose un certain nombre de questions pour l'avenir des dessertes sur l'ensemble notamment de notre région.

Marie-Françoise SEVRAIN, CPDP

Est-ce que quelqu'un d'autre veut s'exprimer ? Madame ?

Emmanuelle MORET

Bonsoir. Emmanuelle MORET. Je suis une grande utilisatrice du train, à la fois *business* et un peu moins tourisme. Sur l'aspect *business*, je suis vraiment ravie du fait que les temps soient réduits, puisque c'est des trajets très réguliers. Le temps dans un contexte *business* est important. Par contre, quand on part en vacances à 4, même avec des cartes de réduction, vu les tarifs actuels – là, ce n'est pas RFF qui est en question, mais la SNCF – honnêtement, on choisit directement la voiture. Je pense que sur l'aspect tourisme, c'est vraiment un point à travailler avec la SNCF, d'avoir une

offre tarifaire qui est vraiment plus intéressante, et effectivement coupler avec une offre de location de voiture intéressante, puisqu'il faut aussi rajouter le prix de la location de voiture quand on prend le train.

Mais sinon, je pense vraiment que c'est un transport d'avenir, à la fois pour la sécurité et le confort. Je pense que c'est vraiment quelque chose qu'il faut développer de manière importante.

Marie-Françoise SEVRAIN, CPDP

Vous rejoignez les préoccupations du Comité du tourisme qui ont été exposées tout à l'heure. D'autres réactions ? Non. RFF, est-ce que vous voulez, M. GODART, sur tous les avis émis, faire un commentaire, apporter une précision ou pas ?

Arnaud GODART, RFF

Pour insister sur cette notion d'intermodalité qui a été évoquée sous différents angles, que nous entendons et qui est effectivement une de nos préoccupations majeures dans nos projets. Si le projet s'inscrit sur le réseau existant, c'est aussi pour cela, avec des projets en cours sur les pôles d'échange multimodaux. Effectivement, cette irrigation du territoire n'est pas portée que par ce projet. Mais j'insiste une dernière fois, nous sommes ici réunis pour les dorsales du réseau ferroviaire. Et d'autres actions sont menées par ailleurs pour irriguer le territoire.

Marie-Françoise SEVRAIN, CPDP

Si personne n'a plus d'intervention, je vais vous proposer de clore la réunion. Même si on n'a pas été très nombreux, je pense quand même que l'on a eu des échanges, il y a eu beaucoup de choses qui ont été dites, des questions qui ont été posées. Je vais vous dire bonsoir et vous inviter à la prochaine réunion. Peut-être pas à la prochaine réunion qui est demain soir à Guingamp, parce que pour les Morbihannais, ce n'est peut-être pas le plus facile. Puisque demain soir, c'est sur le service ferroviaire. Et il y aura une autre réunion sur le service ferroviaire, je crois à Lorient. Elle sera le 14 octobre. Voilà, c'est affiché, c'est à Lorient. Je pense que Lorient est peut-être plus près pour la majorité d'entre vous que Guingamp. Bonne soirée à tous.