

LNOBPL – Liaisons ferroviaires Bretagne - Loire**SYNTHÈSE DE LA RÉUNION PUBLIQUE THEMATIQUES
« LES LIAISONS NOUVELLES ET LES PAYS DE LA LOIRE »
Nantes, le 9 décembre 2014, 19 h 00 à 22 h 20****Commission particulière du débat public :**

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

Maîtrise d'ouvrage :

Stéphane LEPRINCE, *directeur régional Bretagne – Pays de la Loire (RFF)*
Arnaud GODART, *chef de mission LNOBPL (RFF)*
Benoît FORMSTECHE, *chef de mission adjoint LNOBPL (RFF)*
Cédric LEVREL, *en charge des études techniques LNOBPL (RFF)*
Marc-Antoine BERTRAN DE BALANDA, *chargé de mission projet stratégique de l'agglomération de Nantes (RFF)*
Marie-Paule HENNUYER, *chargé de concertation RFF*
Virginie FIORIO, *responsable environnement RFF*

Intervenants

Jean-Christian AVET, *ingénieur exploitation ferroviaire, société SYSTRA*
Bernard FOURAGE, *membre de l'association Nexus*
Annie LE GALL, *membre de l'association Nexus*
Fabrice ROUSSEL, *vice-président de Nantes Métropole*

(Début de la réunion à 19 h 10)

Alain RADUREAU, membre de la CPDP, ouvre la réunion et donne la parole à Fabrice ROUSSEL, vice-président de Nantes Métropole, pour un mot d'accueil.

Fabrice ROUSSEL, vice-président de Nantes Métropole, salue la tenue de ce débat public et rappelle les enjeux du projet LNOBPL pour l'avenir du Grand Ouest et pour Nantes Métropole. Après avoir souligné l'importance d'un projet porteur d'une vision globale du réseau ferroviaire, il souhaite un bon débat à l'ensemble des participants.

Présentation du débat public

Alain RADUREAU, membre de la CPDP, présente les modalités du débat public, qui porte sur l'opportunité, les objectifs et les grandes caractéristiques du projet. *Ces modalités sont détaillées dans le verbatim.*

Présentation du projet et des scénarios

Arnaud GODART et Benoît FORMSTECHEr rappellent les contextes ferroviaires, politiques et économiques dans lesquels s'inscrit le projet LNOBPL. Ils présentent les enjeux du projet ainsi que les trois scénarios proposés. *Les enjeux du projet et les trois scénarios sont détaillés dans le verbatim.*

Questions

Patrick ERTAUD demande ce qu'il en est de la commutation des voies à certaines heures de la journée.

Benoît FORMSTECHEr indique que la commutation est envisageable, mais ne représente pas une solution de long terme.

Nicolas POINOT (FNAUT) demande si des études ont été menées sur l'option pendulaire, l'une par Châteaubriant, l'autre par l'ancienne ligne La Chapelle-sur-Erdre – Belley par Blain. Ce participant s'interroge également sur l'impact de la saturation de la ligne Angers – Nantes sur le cadencement horaire.

Arnaud GODART précise que cette ligne n'est pas intégrée au projet LNOBPL, mais fait l'objet d'une réflexion de RFF avec les AOT et fait partie du contrat de projet et du futur Contrat de Plan État-Région (CPER). À l'heure actuelle, un projet est ainsi en cours dans ce cadre sur la liaison Nantes – Sainte-Luce-sur-Loire pour améliorer la fluidité du trafic.

Benoît FORMSTECHEr explique que la solution des trains pendulaires n'a pas été examinée pour Nantes et Rennes, mais a donné lieu à de nombreuses études. Cette solution pour les TGV Paris – Brest et Paris – Quimper a été abandonnée en raison de ses coûts élevés et d'éventuels défauts de fiabilité touchant au matériel roulant à adapter. De plus, la solution pendulaire aurait imposé en pratique la suppression de 102 passages à niveau pour un coût s'élevant à 800 M€, ceci alors même que les trains conventionnels n'auraient pu bénéficier des gains de temps projetés.

Alain MARTIN s'enquiert de la ligne empruntant Blain évoquée par le précédent participant.

Cédric LEVREL précise que la ligne Blain – Belley donne lieu à une solution hybride entre plusieurs scénarios, basée sur l'hypothèse d'une nouvelle ligne venant se connecter au niveau de La Chapelle-sur-Erdre à la ligne Nantes – Châteaubriant. Cette solution s'inscrit dans le scénario bleu Nord Vilaine sur la partie nord entre Rennes et Blain, complétée par une connexion Nantes – Châteaubriant.

Michel CANIAUX (ALTRO) demande quel serait l'impact en termes de trafic du projet Via Atlantica sur les lignes LNOBPL.

Benoît FORMSTECHEr précise que la via Atlantica n'est pas réputée réalisée dans le cadre des études de RFF. Si les analyses menées par RFF permettent d'indiquer les résultats des modèles de trafic pour les échanges entre la Bretagne, les Pays de la Loire, le Sud-Est ou le Sud-Ouest, le projet LNOBPL ne permet pas à lui seul de modifier des itinéraires.

Françoise VERCHERE (association CEDPA) demande des précisions sur le chiffrage des aménagements complémentaires du projet.

Benoît FORMSTECHECHER indique que les travaux consisteront, pour Nantes, dans la réalisation d'un quai supplémentaire et une mise à quatre voies partielle entre Nantes et Savenay, pour un montant de 250 M€. Pour Rennes, les travaux porteront sur l'aménagement d'un quai supplémentaire et le traitement spécifique d'une bifurcation en sortie de gare, pour un montant global de 150 M€.

Gérard ALLARD (FNE) demande si l'amélioration des capacités grâce à un terminus technique situé, par exemple, à Saint-Étienne-de-Montluc, permettrait de renforcer le périurbain sans créer de lignes nouvelles. De plus, ce participant considère comme fragile le gain global projeté de 50 minutes compte tenu des correspondances à réaliser et des aléas.

Arnaud GODART indique que le projet proposé vise à répondre simultanément aux cinq objectifs présentés de manière mutualisée avec d'autres enjeux. Ainsi, le traitement du périurbain est l'un des objectifs de RFF, mais doit être complété par la réalisation de gains de temps pour la pointe bretonne.

Benoît FORMSTECHECHER précise que le cas évoqué par Gérard ALLARD n'a pas été testé et modélisé. Cependant, il implique de fortes contraintes, notamment la superposition de trains à long et court parcours. L'apport des aménagements complémentaires pour accroître les capacités ne peut fonctionner que dans le cadre du projet LNOBPL. L'objectif de RFF est de réaliser des mises à quatre voies de part en part pour développer le périurbain. En second lieu, le scénario offrant un gain de temps global de 50 minutes s'avère solide et se fonde sur des correspondances quai à quai réalisées en temps limité, bien organisées et accompagnées de retournements de trains réalisés en 10 minutes.

Jean GASMIER (Confédération syndicale des familles) souligne que le projet de mise à quatre voies sur le parcours de Nantes traverse un marais pouvant susciter des difficultés. Un problème semblable pourrait se poser pour la mise à quatre voies en Basse-Indre, réalisé en secteur urbain, à moins que RFF ne retienne l'option d'un passage par l'île de Nantes.

Benoît FORMSTECHECHER précise que cette mise à quatre voies est partielle et conditionnée par la nature du service que RFF entend proposer. Il concède par ailleurs que des enjeux environnementaux importants sont posés, notamment entre Saint-Herblain et Couëron. S'agissant, en troisième lieu, de l'urbanisation, Benoît FORMSTECHECHER fait observer qu'un certain nombre de zones sont urbanisées sur un seul côté de la ligne. En tout état de cause, RFF ne se trouve pas au stade d'étude où elle peut déterminer les types d'aménagements, les lieux et la faisabilité au plan environnemental sur tel ou tel site bien qu'elle ait examiné en première approche les possibilités techniques et écologiques.

Intervention de Jean-Christian AVET, ingénieur exploitation ferroviaire de la société SYSTRA

Jean-Christian AVET présente la consistance technique des scénarios *via* Redon de RFF. Il expose d'abord les possibilités techniques d'aménagements permettant d'améliorer la vitesse ou d'augmenter la capacité. Cet intervenant explicite ensuite les différentes solutions disponibles (emprises et aménagements hors emprises), puis montre comment celles-ci peuvent s'appliquer aux sections Rennes – Redon et Redon – Nantes. Ces solutions offrent, selon les scénarios, des gains de temps de 1 min 30 à 10 minutes. En revanche, les possibilités d'aménagement en l'absence de desserte de l'Aéroport du Grand Ouest (AGO) sont plus variées sur la section Redon – Nantes. Jean-Christian AVET présente dans ce cadre les solutions techniques ainsi que les gains de temps et de capacités selon six variantes du scénario mauve. Des scénarios alternatifs ont également été élaborés sous forme d'assemblages dits bleu-mauve ayant pour point commun de prendre pour base le scénario bleu Nord Vilaine et se déclinant en six variantes. Leurs coûts s'échelonnent, en fonction des aménagements réalisés, entre 2, 2 et 3,3 M€. Une comparaison des coûts des scénarios alternatifs et de RFF montre toutefois que seuls les scénarios S2 et S5 permettent une Valeur Ajoutée Nette (VAN) positive.

Intervention de Bernard FOURAGE et Annie LE GALL, membres de l'association Nexus

Bernard FOURAGE et Annie LE GALL présentent la liaison Rennes – Nantes *via* Châteaubriant dont ils exposent les principales caractéristiques. Sa configuration doit permettre d'atteindre une vitesse de 140/160 km/h et de passer d'une à deux voies. De plus, cette ligne peut être reliée *via* une navette à l'aéroport Rennes Saint-Jacques-de-la-Lande dont les infrastructures présentent un fort potentiel. Annie LE GALL présente ensuite l'étoile ferroviaire de Rennes, incluant la voie vers Châteaubriant puis Nantes et les voies de circulation en provenance des métropoles régionales et nationales. Selon cette experte, le tracé de Rennes à Châteaubriant présente un profil de voies favorables à ce projet alternatif et permet la pose d'une double voie. Une configuration semblable se présente entre Châteaubriant et Nantes. Dans ce scénario, le projet de la gare de Nantes permettrait également de rétablir d'anciennes liaisons, de créer des itinéraires nouveaux et

de désencombrer la gare. Qui plus est, l'exploitation de cette ligne permettrait d'alléger les trajets vers Redon. Annie LE GALL présente enfin le projet de l'Aéroport de Nantes Atlantique et ses dessertes. Comme l'explique de son côté Bernard FOURAGE, ce tracé a l'avantage de préparer la mise à niveau de la dernière branche de l'étoile ferroviaire et de desservir des aéroports déjà existants, pour des coûts peu élevés et en conformité avec le Grenelle de l'environnement.

Intervention d'Arnaud GODART et Cédric LEVREL (RFF)

Arnaud GODART souligne que la présentation publique de cette expertise complémentaire a pour mérite de favoriser une meilleure appropriation des fonctionnalités du projet LNOBPL. Il juge par ailleurs intéressante la méthodologie utilisée, mais reconnaît ne pas partager les conclusions formulées sur ses dimensions environnementales. Cédric LEVREL répond pour sa part, au nom de RFF, aux propositions de Nexus sur le périmètre LNOBPL. Selon lui, il existe une certaine complémentarité entre le projet LNOBPL de RFF et les propositions de cette association. Cédric LEVREL répond ensuite en détail aux trois enjeux posés par Nexus : 1) la virgule contournant Rennes par l'ouest et les projets de gares gérés par tubes 2) la ligne Nantes – Rennes empruntant Châteaubriant 3) le tunnel desservant la gare de Nantes.

Intervention de Fabrice ROUSSEL, vice-président de Nantes Métropole

Fabrice ROUSSEL met en avant la dimension globale du projet porté par l'agglomération nantaise, en lien avec les porteurs du projet et les collectivités locales. Son enjeu central est de répondre au développement de l'attractivité économique et démographique dans ce territoire. Or, cette dynamique implique une évolution importante des mobilités, avec 300 000 déplacements supplémentaires au quotidien. De par sa position géographique, l'Ouest doit également renforcer ses liaisons avec l'Europe. Le troisième objectif consiste à identifier des solutions de transport ferroviaire alternatives à la voiture. En quatrième lieu, Fabrice ROUSSEL insiste sur l'idée que l'accessibilité du Grand Ouest suppose une forte coopération entre Nantes et Rennes, laquelle ne pourra se réaliser que grâce à des liaisons performantes.

Questions et avis (suite)

Claude BORD (UDPN 44) demande pour quelles raisons la vitesse optimale retenue a été fixée à 300 km/h dans les scénarios S2 et S5 alors que les intervenants du débat public ont davantage insisté sur les cadences que sur la vitesse. Il fait également observer que, suite à la mise en place d'une ligne nouvelle entre Savenay et Couëron, il faudra traverser la Loire ou passer par un tunnel où n'existent que deux voies. Claude BORD remarque en troisième lieu que Nexus n'évoque pas la perspective d'une double solution : un trajet Nantes – Rennes *via* Redon par une ligne rapide ; une liaison Nantes – Rennes *via* Châteaubriant, par exemple, avec un tram-train.

Bernard FOURAGE concède qu'une partie des liaisons peut être réalisée *via* Redon, l'autre *via* Châteaubriant.

Jean-Christian AVET souligne que le scénario S2 est une section de ligne à 301 km/h entre Rennes et Redon, issue du scénario bleu. Cependant, comme pour tous les scénarios, les temps de parcours entre Rennes et Nantes sont calculés sur la base de matériel roulant atteignant 250 km/h. De plus, précise Jean-Christian AVET, la ligne nouvelle Savenay – Couëron est située à plusieurs kilomètres de la ligne existante afin d'assurer un tracé performant et éviter les contraintes environnementales. En dernier lieu, indique cet expert, les études d'exploitation de capacités ont établi que, dans le scénario S5, 10 trains pouvaient accéder à l'aire de Nantes.

Yves ROBIN (Conseil de développement Nantes Métropole) demande s'il est pertinent de faire entrer les TGV en garage à Chantenay. Il se demande également s'il est envisageable de déplacer la gare de Redon pour la situer au centre de l'étoile ferroviaire et réaliser des gains de temps au niveau des correspondances. Ce participant, enfin, s'interroge sur l'éventualité de combiner plusieurs scénarios.

Arnaud GODART indique que le CPER Bretagne inclut la réalisation du projet de liaison Brest – Quimper, mais qu'il reste possible de réfléchir aux nouvelles conditions de cette liaison. Cet expert souligne également que les différentes interventions ont montré que des scénarios mixtes peuvent être pertinents.

Benoît FORMSTECHEER ajoute que le garage de Chantenay ouvre la possibilité de stocker des trains TGV sans opérer de retournements. Cette solution est efficace en heure de pointe et existe d'ores et déjà, de sorte que RFF s'est basé sur cette hypothèse. Quant au déplacement de la gare de Redon, si RFF n'en a pas étudié la possibilité, Benoît

LNOBPL – Liaisons ferroviaires Bretagne-Loire

FORMSTECHEER souligne que cette gare ne sort pas perdante du projet, du fait du maintien de sa desserte et des liaisons Nantes – Quimper empruntant Redon.

Nicolas POINOT souligne que le scénario du train pendulaire rend possible une circulation à 220 km/h et permet ainsi de sécuriser les passages à niveau pour l'ensemble des trains. De plus, l'insertion d'un réseau périurbain sur Nantes et Rennes mériterait, selon ce participant, une étude plus approfondie de la part de RFF.

Arnaud GODART précise que la suppression des passages à niveau a fait l'objet d'analyses pour chaque projet afin de réaliser le cas échéant des relèvements de vitesses.

Gilles BONTEMPS (vice-président du Conseil régional des Pays de la Loire) souligne que les enjeux d'aménagement du territoire constituent des enjeux de long terme et insiste sur la complémentarité des différents projets. Les AOT de Bretagne et des Pays de la Loire œuvrent dans cette logique, sur la base d'un schéma régional d'infrastructures de transport adopté en 2008. Pour Gilles BONTEMPS, le scénario proposé par l'association Nexus repose sur des objectifs dont certains ont été entendus par les collectivités, mais n'aborde pas les coûts d'investissement, d'exploitation et de maintenance. En troisième lieu, Gilles BONTEMPS rappelle que la ligne Nantes – Châteaubriant a fait l'objet d'une concertation publique et donné lieu à une quasi-unanimité.

Dominique BADIER regrette que ce débat public constitue un débat d'experts et estime que le scénario bleu sera finalement adopté. Ce participant demande également quelle sera la participation de l'État, de l'Europe et de la région dans le projet LNOBPL ainsi que le niveau d'autofinancement de RFF.

Arnaud GODART précise que cette réunion vise à débattre de l'opportunité du projet LNOBPL et à réfléchir à d'éventuelles améliorations. D'autre part, la définition des financements sera produite classiquement au cours de l'enquête publique.

Françoise VERCHERE exprime ses doutes sur le caractère indépendant de l'expertise présentée par la CPDP. Elle s'enquiert par ailleurs du nombre de voyageurs en correspondance et des coûts de construction du tram-train. De plus, pour cette participante, la libéralisation du transport par car remettra en cause le taux de report modal annoncé.

Benoît FORMSTECHEER précise que 400 000 voyageurs parcourent aujourd'hui l'axe Nantes – Rennes, dont 50 % effectuant strictement un déplacement gare à gare, donc un taux de correspondance important. En second lieu, les modèles de trafic de RFF ne peuvent actuellement intégrer la libéralisation du car dans la mesure où celle-ci n'est pas réalisée.

Gilles BONTEMPS ajoute que le coût final du tram-train s'élève à 210 M€. Il annonce également que sont prévues une augmentation de leur fréquence et la mise en place d'unités triples.

Yves JUGEUR rappelle qu'une gare du TGV Est n'est pas fréquentée du fait de son accès difficile alors qu'elle a coûté 400 M€ à la collectivité. Il estime en outre que le tram-train de Nantes n'a abouti qu'à un gain de temps de 2 minutes. Enfin, ce participant doute de la pertinence de construire un tunnel pour la ligne Nantes – Châteaubriant.

Alain MARTIN regrette qu'aucune des réunions publiques à Nantes n'ait abordé la desserte de l'aéroport par le tram-train.

Emmanuelle GAUCHET juge le débat public biaisé du fait de la volonté de ne pas aborder l'enjeu de l'AGO.

Jean-Marie LAVAUD (Collectif Transport de Nantes) rappelle qu'un protocole d'accord entre Nantes Métropole et RFF signé il y a 10 ans prévoyait que RFF accepte le transfert à Blottereau des installations de Nantes Etat sous la contrepartie que la métropole accepte la possibilité d'étudier un prolongement vers l'Ouest. Ce participant se demande si cet engagement demeure d'actualité dans le projet de RFF.

Patrick LE JALLE (CCI Nantes Saint-Nazaire) estime que le maintien de la voie actuelle Nantes – Châteaubriant permettra de développer le fret ferroviaire.

Philippe BRUNEAU regrette que le dossier ne présente pas une comparaison entre le projet LNOBPL et ce qui pourrait être réalisé sans ce projet. Ce participant se demande également si le développement du fret et le report modal qu'il permettrait peuvent être supportés par le réseau actuel.

LNOBPL – Liaisons ferroviaires Bretagne-Loire

Arnaud GODART répond qu'il est impossible de développer le nombre de trains à l'échéance 2030 sans projet LNOBPL.

Benoît FORMSTECHEER ajoute que le réseau actuel ne peut accueillir plus de trains voyageurs en heures de pointe. De plus, le fret peut être développé en heures creuses et bénéficier, grâce au projet LNOBPL, d'un sillon en heure de pointe.

Olivier GUIX (CGT Cheminots) souligne que son organisation a recommandé dans son cahier d'acteur de combiner les pistes des trois scénarios. La CGT Cheminots exprime toutefois la crainte que le financement du scénario bleu soit conçu dans le cadre d'un partenariat public-privé. De plus, rappelle ce participant, le tram-train Nantes – Châteaubriant n'a pas donné lieu à une unanimité, la CGT cheminots s'étant opposée à ce mode d'exploitation.

Michel PERRIER (conseiller régional Pays de la Loire) souhaite avoir des précisions sur la superficie des terres agricoles affectées par les lignes nouvelles et sur les coûts estimés de la desserte ferroviaire de Nantes Atlantique. Il se demande également si le CPER Bretagne prévoit une amélioration de la ligne Brest – Quimper.

Alain RADUREAU indique que la consommation moyenne de terres agricoles est de 12 ha/km pour ce type de projet.

Bernard FOURAGE précise que la desserte de Nantes Atlantique suppose de mener des travaux, depuis Mangin jusqu'à l'aéroport, sur la ligne existante, et en précise les possibilités et les coûts. Il émet également le vœu qu'un échange public puisse être mené avec RFF sur l'étoile ferroviaire afin que les citoyens puissent se former un avis.

Arnaud GODART précise que l'objectif visé sur la ligne Brest – Quimper porte essentiellement sur la densification de l'offre, en passant de 6 à 9 allers-retours, pour un coût chiffré entre 70 et 100 M€.

Élisabeth GUIST'HAU (ancienne vice-présidente de Nantes Métropole) estime que la CPDP aboutira à des conclusions modulées, incluant un trajet sans AGO. Elle se demande toutefois comment les collectivités bretonnes, s'étant prononcées majoritairement en faveur du scénario bleu, prendront en compte les nouvelles pistes et les conclusions de ce débat public.

Présentation du schéma directeur du « nœud de Nantes »

Marc-Antoine BERTRAN DE BALANDA, après avoir présenté les objectifs et les principales caractéristiques du Grand Plan de Modernisation du Réseau (GPMR), explicite le schéma directeur du nœud de Nantes intégré à ce plan. Ce schéma englobe les cinq branches de l'étoile ferroviaire et s'étend jusqu'aux terminus périurbains de ces branches. Chaque branche possède ses propres caractéristiques techniques (voie simple ou double, branches électrifiées, signalisation) et doit donc être intégrée à une vision systémique. Marc-Antoine BERTRAN DE BALANDA présente ensuite la partie centrale du site, dite le « cœur de nœud », et souligne les contraintes s'imposant au tracé des circulations. Compte tenu de la position de la gare, RFF privilégiera des circulations est – ouest. En second lieu, le bon fonctionnement d'un nœud ferroviaire repose sur deux principes : un principe de régularité, c'est-à-dire la disponibilité des quais pour toutes les circulations ; un principe de robustesse, soit le retour rapide à la normale en cas d'incidents. Le poste de commandement de Nantes représente de ce fait un point névralgique et doit être modernisé. Troisièmement, RFF entend préserver les emprises ferroviaires dans la perspective de futurs projets. En conclusion, Marc-Antoine BERTRAN DE BALANDA présente les principaux enjeux du schéma directeur : l'amélioration de la capacité et le cadencement en 2017 ; l'augmentation de la régularité et de la robustesse des dessertes entre 2017 et 2030 ; au-delà de 2030, les enjeux résultant de progrès techniques.

Questions et avis (suite)

Jacques TETARD, s'étonne que ce schéma directeur ne prévoit pas d'étendre la voie existante jusqu'à Nantes Atlantique.

Jean-Marie LAVAUD exprime le souhait que RFF préserve les emprises ferroviaires dans le bas Chantenay et sur l'île de Nantes et considère le tram-train comme une opportunité d'avenir pour les circulations périurbaines.

Présentation des modalités de concertation postérieures au débat public

Marie-Paule HENNUYER, après avoir rappelé le déroulement des étapes consécutives au débat public, indique que la décision de RFF sera rendue publique cinq mois après la clôture du débat. Cette décision prendra en compte l'ensemble des contributions ayant émergé et pourra aboutir à plusieurs résultats : un éventuel abandon du projet ; la poursuite de

l'un des scénarios présentés ; l'élaboration d'un scénario issu du débat ; l'approfondissement de certains aspects du projet avant l'enquête publique. En pratique, les projets initiaux de RFF ont été modifiés ou enrichis suite aux 14 réunions publiques. La concertation ultérieure entrera dans un cadre organisé selon une gouvernance constituée par RFF et ses partenaires, mais sera alimentée par les résultats du débat public. De plus, cette concertation est encadrée par une Charte de la concertation de RFF se déclinant en six engagements.

(Clôture de la réunion à 22 h 22)