

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

Olivier GUÉRIN, président

Alain RADUREAU, membre

Marie-Françoise SEVRAIN, membre

Maîtrise d'ouvrage :

Arnaud GODART, RFF

Benoît FORMSTECHE, RFF

Intervenants :

Jacques RAPOPORT, président de RFF

Olivier GUÉRIN, président de la CPDP

Je vous propose de commencer la réunion maintenant. Je laisse tout de suite la parole à Mme la Maire de Rennes, qui nous accueille. Merci, Mme la Maire.

Nathalie APPERE, maire de Rennes

Bonsoir à tous. Merci, M. Le Président, de me permettre de vous souhaiter la bienvenue.

M. Le Président de RFF, M. Le Président du conseil régional, cher Pierrick, M. Le Premier adjoint au maire de Nantes, chers collègues élus, nombreux, Mesdames et Messieurs, il me revient le plaisir, dans un temps limité, parce que les règles de ce débat sont importantes, de vous souhaiter la bienvenue à Rennes. Je pense, M. Le Président, que vous aurez l'occasion de présenter plus amplement la façon dont va se dérouler cette soirée.

Je voulais vous dire simplement l'attachement que nous portons à cette réunion, d'abord parce que c'est un moment citoyen, un moment de débat démocratique. J'ai le souvenir des propos de Lionel JOSPIN au moment où se mettaient en place de nouvelles modalités de déclaration d'utilité publique et le recours au débat public, disant que la démocratie ne pouvait souffrir la confiscation du pouvoir de décision. Et c'est, je crois, précisément l'esprit qui doit guider nos travaux ce soir, celui de faire partager les enjeux, les attentes, les scénarios, les possibilités sur le territoire. Et puis au-delà de l'attachement au débat lui-même, c'est aussi le sujet qui nous est particulièrement cher. Quand je dis « nous, c'est bien évidemment la ville. C'est aussi Rennes Métropole. Emmanuel COUET, président de Rennes Métropole ne pouvait pas être des nôtres ce soir. Il est représenté par André CROCQ. Mais nous partageons ce même attachement à l'accessibilité de notre territoire. Il n'est pas besoin d'être grand géographe pour pouvoir considérer que la Bretagne, l'Ouest, d'une manière générale, est une région périphérique, avec des enjeux importants sur la mobilité, l'accessibilité. Et ce dont il est question ce soir, c'est bien les conditions de développement de nos territoires, de leur dynamique, de leur dynamique économique en particulier, sans laquelle il n'est pas d'emploi et sans laquelle il n'est pas de solidarité. Et de ce fait, les enjeux dont nous parlons sont dans des perspectives qui ne sont pas si lointaines. C'est vrai que 2030 pourrait paraître éloigné. Néanmoins, et M. Le Président de RFF confirmait tout à l'heure qu'en temps ferroviaire, 15, 20 ans, c'est particulièrement court. Et 2030, c'est demain. Nous devons être à ce rendez-vous, comme nous serons en Bretagne au rendez-vous de la LGV, et notamment de Rennes à 1 h 27 de Paris : véritable atout non seulement pour Rennes, mais pour l'ensemble de la Bretagne.

En arrivant dans cette réunion, j'avais en tête une lecture récente de rapports de la DATAR, qui nous précisaient que dans une économie qui est désormais celle de la connaissance, qui est celle des liens tout autant que celle des lieux, l'Ouest avait ce besoin de liaisons, d'accessibilité, et en particulier des études montrant que les métropoles françaises, quels que soient leurs atouts en matière d'attractivité, de croissance, de solidarité, quelque part, ne diffusent pas toujours suffisamment vis-à-vis de l'ensemble du territoire. Et à travers ces projets de liaisons, c'est bien la manière dont la Bretagne, les Pays de Loire, l'Ouest, peuvent trouver toute leur place, avec des métropoles fortes, Brest, Rennes et Nantes, mais aussi tout un territoire régional, des villes irriguées par cette croissance. Et vous comprendrez que, citant ce réseau métropolitain, je vous précise que le pôle métropolitain Loire-Bretagne, qui comprend les agglomérations de Brest, Rennes, Nantes, Angers et Saint-Nazaire, aura l'occasion de contribuer, à travers un cahier d'acteur. Alors, je pourrais vous expliquer, mais peut-être ne serais-je pas dans les règles du débat, la préférence que nous dessinons pour le scénario bleu en particulier. Mais on aura peut-être l'occasion d'y revenir tout à l'heure. En tout cas, ce que nous souhaitons affirmer à travers ces cahiers d'acteur, c'est que les décisions qui seront prises ont un impact sur nos stratégies. Et ayant eu moi-même l'occasion de m'exprimer à plusieurs reprises, au côté de Johanna ROLLAND, maire de Nantes, et je salue son premier adjoint, Pascal BOLO, nous avons toutes les deux dit notre attention particulière à la question des liaisons rapides entre Rennes et Nantes, qui est déjà un axe tout à fait structurant pour les déplacements, pour lesquels nous considérons qu'entre 1 h 25 et 1 h 45 aujourd'hui, dans un trajet ferroviaire, est tout à fait inacceptable au regard des enjeux pour les habitants de nos deux territoires, et d'une manière générale, de nos deux régions dans les rapprochements qui s'amorcent, qui existent déjà, conscients les uns et les autres que le devenir de l'Ouest passe par ces coopérations renforcées. Mais je rentre peut-être de manière trop insistante dans ce débat, et vous m'en excuserez, M. Le Président.

Il me reste simplement à nous souhaiter des travaux fructueux, respectueux, et à faire en sorte qu'ensemble nous puissions être à la hauteur de ce grand rendez-vous, qui est celui d'une desserte renforcée de notre territoire. Je crois que chacun aura bien compris que c'est un intérêt collectif dès lors que nous combinons intelligemment l'impératif de développement en même temps que l'impératif démocratique et l'impératif environnemental, sans lequel il ne peut y avoir de développement durable. Merci beaucoup.

Olivier GUÉRIN, président de la CPDP

Merci, Mme la Maire, de votre mot d'accueil, et déjà, du débat que vous lancez.

Quelques précisions sur ce qu'est le débat public, pour rappeler le cadre réglementaire du débat. Deux textes principaux, la Convention d'Aarhus, qui est une convention signée dans le cadre d'une organisation régionale des Nations-Unies, qui garantit les droits d'accès à l'information sur l'environnement et la participation du public au processus décisionnel, et puis pour la France, la charte de l'environnement, et surtout le code de l'environnement, qui indiquent de façon précise la façon dont cette information est donnée, et comment le public peut y participer.

Les principes du débat public : selon le code de l'environnement, ce débat porte d'abord sur l'opportunité. Est-ce qu'il faut réaliser le projet ou non ? Il porte sur les objectifs du projet : ici, l'amélioration des dessertes, des gains des temps pour des liaisons interrégionales et nationales. Est-ce que ces objectifs sont partagés, ou d'autres objectifs sont-ils envisagés par certains ? Et puis cela concerne les caractéristiques principales.

Ce débat porte, avant une décision définitive, sur la décision du maître d'ouvrage. C'est-à-dire qu'aujourd'hui, c'est un projet qui est présenté. Aucune décision définitive n'a été prise. À la suite de ce débat, le maître d'ouvrage, Réseau Ferré de France, dira s'il poursuit ou non l'analyse, les études sur ce projet ou sur des variantes du projet.

Le débat est animé par la commission particulière du débat public. Cette commission particulière est une émanation, est nommée par la Commission nationale du débat public, qui est une autorité administrative indépendante, qui existe sous une autre forme depuis 1995 et qui a acquis ce statut d'autorité indépendante par une loi de 2002. La commission particulière anime le débat donc. Le premier objectif est de permettre à chacun de s'informer sur le projet, et informé, connaissant le projet, d'exprimer des avis, des critiques ou des suggestions.

Trois principes pour ce débat : le premier, c'est la transparence. C'est-à-dire que toute l'information disponible est accessible, communiquée. Et notre commission veille à ce que le maître d'ouvrage apporte une réponse précise et complète à toutes les questions qui sont posées. La transparence a lieu notamment sur le site internet, où vous pouvez avoir connaissance non seulement des documents qui ont été préparés pour ce débat public, le dossier du maître d'ouvrage et la synthèse qui étaient disponibles à l'entrée de cette salle, mais également toutes les études qui ont été réalisées par RFF, et de façon plus générale, les études qui peuvent intéresser le sujet en débat.

Le second principe, c'est l'équivalence. C'est que la parole est à chacun, selon le même mode. Il n'y a pas de prévalence des uns par rapport aux autres. Chacun peut s'exprimer dans les mêmes conditions.

L'argumentation, enfin : le débat n'est pas un sondage, un référendum. Les positions doivent être argumentées, développées. Et nous organisons ce débat de telle façon que chacun puisse développer son argumentation, que ce soit pour le projet, contre le projet ou pour des variantes. C'est le rôle donc de la commission particulière du débat public.

En ce qui concerne le maître d'ouvrage, Réseau Ferré de France, qui est propriétaire et gestionnaire du réseau ferré national aujourd'hui — les choses changeront à partir du 1^{er} janvier puisqu'il y aura une réorganisation du système ferroviaire —, il a préparé un dossier, qui sera présenté à cette réunion. Le projet lui-même est présenté et RFF répondra aux questions, ici, dans cette salle, et puis sur le site internet. Après le débat, RFF prendra une décision quant aux principes et aux conditions de poursuite, ou non. Puisqu'encore une fois, le débat porte sur l'opportunité, le principe ou non de poursuite du projet.

Donc, ce débat a été introduit le 4 septembre dernier, par le président de la Commission nationale du débat public, lors d'une conférence de presse. Il dure 4 mois, du 4 septembre au 3 janvier 2015. Nous organisons seize réunions et un atelier, sur les principales thématiques que vous voyez affichées ici : le développement économique, l'aménagement du territoire, le tourisme, l'agriculture et les emprises foncières, le service ferroviaire. Et puis il y a des sujets qui font particulièrement l'objet d'une expertise complémentaire, qui a été demandée par certains élus et associations, et décidée

par la CNDP. Ces expertises complémentaires portent d'une part sur la rentabilité socio-économique, le financement et le fret ferroviaire, et d'autre part sur un sujet sur lequel certains ont souhaité que des variantes soient proposées par rapport au projet de RFF : c'est la liaison Rennes-Nantes. Ces sujets font donc l'objet d'expertises complémentaires, dont les résultats seront présentés lors des réunions, notamment en ce qui concerne la liaison Rennes-Nantes, à Nantes le 27 novembre et ici, le 2 décembre.

Le débat, ce sont ces réunions publiques. Mais c'est aussi un débat sur internet. Vous avez là le site du débat. Je l'ai déjà dit : l'information sur le projet est disponible sur ce site internet, les documents du débat, les études. Un système de questions-réponses permet donc de questionner le maître d'ouvrage ou éventuellement la commission particulière du débat public, sur le projet ou sur l'organisation du débat. Et nous répondons rapidement aux questions qui sont posées. Et puis le débat se poursuit aussi, de façon plus générale, dans des espaces de discussion, après les réunions publiques ou sur les thèmes qui sont lancés par les uns et les autres, par des contributions et points de vue de cahier d'acteur pour les personnes morales, qui sont diffusés sur le site internet. En ce qui concerne les cahiers d'acteur, ils sont aussi imprimés et distribués lors des réunions publiques. Enfin, comme ce soir, certaines réunions sont retransmises en direct et permettent aux internautes qui nous suivent devant leur ordinateur de poser en direct des questions, comme s'ils étaient dans cette salle.

Nous avons souhaité aussi, sur un projet à l'échéance de 2030, qu'il y ait une réflexion de jeunes, d'étudiants, sur le projet de façon un peu plus générale, sur les problèmes de mobilité. Donc, nous avons contacté les pôles universitaires pour mobiliser et susciter la participation des étudiants au débat, élargir le public et innover dans les types d'implication possibles du débat. Nous sommes un peu avant le début de l'année universitaire. Donc les choses se mettent en place. Mais c'est notre souhait qu'il y ait une vision d'étudiants, sans doute un peu différente de celle, plus classique, que nous avons dans les réunions publiques, sur les problèmes de mobilité, de service ferroviaire, à échéance de plusieurs années.

Enfin, le débat public, c'est une procédure qui est maintenant utilisée de façon courante. Il y a souvent une dizaine de débats publics par an. Cette année, je crois que c'est un peu moins. Et la CNDP et la CPDP souhaitent avoir l'avis du public sur l'organisation du débat. C'est pourquoi l'évaluation du débat est un élément important. Et nous souhaitons que vous puissiez intervenir pour évaluer les interventions des uns et des autres et l'organisation générale du débat. Un questionnaire vous a été proposé à l'entrée de la salle. Il y aura également, plus tard, un questionnaire sur internet. Ce sont des outils qui sont utiles pour que nous connaissions mieux les réactions des uns et des autres à l'organisation du débat. Nous vous remercions de participer à cette étude, sachant qu'elle est anonyme. Les noms des uns et des autres ne sont pas indiqués.

Les suites du débat public : quatre mois de débat. Dans les deux mois qui suivront le 3 janvier 2015, la CPDP établira le compte-rendu du débat public. Le compte-rendu, c'est la reprise des avis des uns et des autres. Je précise ici, contrairement à ce qui se passe notamment dans les enquêtes publiques, que la commission particulière, qui est indépendante du maître d'ouvrage, est aussi neutre. Elle n'exprime pas d'avis. Elle rend compte de ce qu'elle a entendu, mais ne donne pas un avis sur le projet, les suites qui doivent être données. Donc, la commission particulière établit le compte-rendu, la reprise des interventions des uns et des autres, du débat. Le président de la Commission nationale rédige le bilan. Et dans les trois mois qui suivent la publication de ces documents, le maître d'ouvrage, RFF, prendra une décision, publiera une décision sur la poursuite ou non du projet. Parce qu'encore une fois, les choses, à ce stade, sont ouvertes.

Je vous remercie de votre attention sur cette présentation générale du débat public. Nous allons maintenant voir la présentation du projet par Réseau Ferré de France. Je laisse la parole à son président, M. RAPOPORT.

Jacques RAPOPORT, président de RFF

Merci, M. Le Président, de me passer la parole. Je ferai une introduction. La présentation sera faite par M. GODART, si vous le voulez bien.

M. Le Président, Mme la Maire, MM. Les présidents de région, Mesdames et Messieurs les élus, Mesdames et Messieurs, c'est une grande joie pour Réseau Ferré de France, de participer à ce lancement du débat public. C'est le 14^e auquel nous allons participer. Donc, nous avons acquis quelques expériences en la matière et nous savons bien que la

LNOBPL – Liaisons ferroviaires Bretagne-Loire

contribution du public et sa participation au choix sont un élément évidemment essentiel pour la réussite, l'acceptation, l'efficacité et la pertinence d'un grand projet.

Ces projets sont complexes. Les infrastructures ont beaucoup d'impacts, des impacts positifs sur le développement économique, sur les services publics. Elles peuvent avoir des impacts négatifs si elles sont mal maîtrisées ou mal conçues. Cela s'est déjà vu dans le passé. Et c'est une des raisons pour lesquelles les pouvoirs publics, à l'époque, ont souhaité l'introduction de cette procédure du débat public pour garantir la meilleure performance et la recherche de l'équilibre global le plus efficace dans les choix et la réalisation d'un ouvrage public aussi important qu'une ligne de chemin de fer.

Ce projet, dont RFF est maître d'ouvrage, s'inscrit dans le cadre des orientations données par le gouvernement. Je rappelle ces orientations. D'abord, en juillet 2013, il y a maintenant un peu plus d'un an, le Premier ministre a retenu et a énoncé les projets que le gouvernement souhaitait voir réalisés, avec des phases successives. Et ce projet, qu'on a qualifié technocratiquement de LNOBPL — un terme dont il faut reconnaître qu'il ne va pas ouvrir à son auteur les portes de l'Académie française —, fait partie de la deuxième tranche, celle à réaliser après 2030. Mais il est bien dans les choix du gouvernement. J'ajoute que le Premier ministre a eu l'opportunité de s'exprimer une deuxième fois à ce sujet, en décembre dernier, il y a moins d'un an, lors de l'annonce du pacte d'avenir pour la Bretagne, dans lequel ce projet occupe une place évidemment essentielle.

Le débat public, c'est un moment d'échange, de dialogue, qui vise à enrichir un projet, à prendre en compte toutes ses caractéristiques et tous ses impacts. C'est un moment de débat qui peut être passionné, parfois vivement. Je voudrais dire, et vraiment, je le souhaite du fond du cœur, et croyez bien en notre détermination en ce sens, qu'un tel débat trouve sa force et son efficacité dans la sérénité du débat, dans son intensité et dans le respect réciproque qu'y porte chacun des acteurs.

Alors, encore un mot sur le cadre dans lequel s'inscrit ce projet ferroviaire. M. Le Président a cité que RFF, maître d'ouvrage, va bientôt changer de nature, dans quelques mois. Je voudrais ici rassurer tous ceux qui sont susceptibles d'être inquiets : il n'y a pas lieu d'être inquiet. Effectivement, nous resterons maîtres d'ouvrage. Notre nature va un peu évoluer. Nous sommes aujourd'hui gestionnaires de l'infrastructure, avec des compétences limitées. Puisque des éléments importants de la fonction de gestionnaire d'infrastructure, notamment la réalisation des projets et l'exécution de la maintenance ne relèvent pas de nous, mais de l'opérateur historique, SNCF, dans le cadre du regroupement entre SNCF et RFF, regroupement qui vise à constituer un groupe public intégré. Nous disposerons de la plénitude des attributions du gestionnaire d'infrastructure. C'est donc un élément supplémentaire pour faciliter, non pas le débat public en lui-même, qui n'est pas concerné par cette réforme, mais surtout pour la mise en œuvre des décisions qui pourront être prises par la suite, et dont on sait combien elles prennent du temps, et exigent beaucoup d'efforts de toutes les parties prenantes.

Le contexte ferroviaire, les choix du gouvernement pour retenir ce projet : ce projet, dont l'échéance peut paraître lointaine... 2030, cela paraît très lointain. Mais il est exact, à la lumière de l'expérience des projets passés ou en cours, et notamment la ligne nouvelle Le Mans-Rennes, qu'entre les premières réflexions et la mise en service, c'est généralement une vingtaine d'années qui s'écoule, tant ces projets sont longs et complexes à définir puis à réaliser.

Autre élément du contexte ferroviaire, je crois que vous le connaissez aussi, et il est visible et à l'œuvre dans cette région comme dans le reste du territoire : la grande vitesse est assurément une priorité de la politique ferroviaire des pouvoirs publics. Elle n'est pas la seule priorité. J'oserais même dire qu'elle n'est pas nécessairement la première priorité de l'heure. Pour une raison simple : ce n'est pas pour des choix stratégiques ou des critiques à l'encontre de la grande vitesse. Les critiques à l'encontre de la grande vitesse sont infondées, et j'y reviendrai. Mais c'est le constat que, pendant une trentaine d'années, depuis les années 1980, notre réseau classique, celui qui est utilisé tous les jours par la quasi-totalité des 4 millions de voyageurs qui l'empruntent, a vieilli et nécessite d'importants travaux de renouvellement et de modernisation. Ces travaux sont à l'œuvre dans cette région. Nous allons bientôt, je crois, dans les semaines qui viennent, commencer le renouvellement de la voie sur Rennes-Redon. Et donc, c'est l'une des expressions, il y en a eu bien d'autres, et il y en aura bien d'autres, de cette importance que nous, maître d'ouvrage, gestionnaire de l'infrastructure ferroviaire, portons à la nécessaire mise à niveau et à la modernisation du réseau classique. Celui qui, en tout état de cause, restera pendant des décennies et peut-être des siècles, l'ossature principale de notre système

LNOBPL – Liaisons ferroviaires Bretagne-Loire

ferroviaire : celui qui permet à nos habitants, à vos administrés, à chacun d'entre vous d'utiliser chaque jour ces transports que nous qualifions de « quotidiens ». Certes, la longue distance et la grande vitesse sont un élément clé de nos politiques de développement de la mobilité. Les transports du quotidien le sont tout autant et nous devons veiller à ne surtout pas les oublier.

Parfois, certains opposent grande vitesse et transports du quotidien. Je voudrais ici indiquer que je ne partage pas cette opposition. Certes, en ma responsabilité de président du gestionnaire d'infrastructures, je suis d'abord garant du bon état du réseau existant. Et vous vous doutez bien que mon regard est particulièrement attentif sur ces travaux de renouvellement et de modernisation. Mais je n'opposerais pas grande vitesse et transports du quotidien, pour une raison très simple : nos réseaux sont souvent saturés. Pas tous, car nous avons des parties de notre réseau qui sont peu utilisées, voire sous-utilisées. Ce qui pose d'autres problèmes. Mais nous avons une partie de notre réseau qui est saturée. Dieu merci, le report modal s'opère trop lentement, mais s'opère. Et le trafic sur nos lignes classiques, le trafic du quotidien, tend à augmenter et augmente année après année. Il y a des années plus, des années moins, mais il augmente régulièrement. Et donc, nous devons assurer et veiller à accroître la capacité de transport sur la partie traditionnelle de notre réseau, celle qu'utilisent les transports du quotidien.

Quelle est la meilleure façon d'accroître la capacité de transport sur nos lignes classiques ? C'est bien entendu de développer les lignes à grande vitesse, qui permettent de détourner du réseau classique une partie significative du transport du quotidien, ou qui permettent, lorsqu'on adapte les lignes existantes à la grande vitesse, d'accroître la performance de ces lignes et de permettre une augmentation de l'offre de TER, dont je sais que chacun d'entre vous, et vos élus en premiers, y sont particulièrement attachés. Je parle des transports du quotidien, au regard de la grande vitesse, pour vous indiquer que non seulement il n'y a pas d'incompatibilité ou d'opposition, mais au contraire qu'il y a pleine cohérence entre ces deux aspects de la même politique ferroviaire. Il n'y a pas deux politiques ferroviaires. Il n'y en a qu'une, qui a différents aspects. Et chacun des aspects est cohérent.

Et je voudrais ajouter, et ce n'est pas dans cette région qu'on me contredira, que nous avons absolument besoin d'améliorer la compétitivité du fret ferroviaire. Le transfert modal des trains vers les camions n'est pas conforme à l'intérêt public. L'intérêt public, c'est d'avoir un transport de marchandises compétitif et en mesure de concurrencer les autres modes de transport de marchandises. Ce n'est pas le cas aujourd'hui, pour la même raison que pour les transports du quotidien. C'est que les parties les plus circulées de notre réseau sont saturées. Et là aussi, le développement de la grande vitesse, en permettant une amélioration de l'offre de service sur le réseau classique, concourt à cet enjeu national qui est le redéveloppement, parce qu'il a beaucoup baissé, du transport ferroviaire de marchandises.

Voilà tous les éléments qui vont nous guider dans ce débat public. En tant que maître d'ouvrage, nous serons contributifs et à l'écoute : contributifs parce que les études, nous les avons réalisées au cours des années écoulées. Des équipes se sont mobilisées pour préparer ce dossier de l'enquête publique. Elles vont vous le présenter dans un instant. Ce sont des agents publics très investis dans leur activité et parfaitement convaincus de l'intérêt de développer le système ferroviaire. Et je sais qu'ils attendent impatiemment cette possibilité que leur donne le débat public que de présenter leurs travaux et de les soumettre aux préconisations, à l'analyse et à la critique du public. Critique, évidemment, qui sera la bienvenue. Je suis dans ce cas convaincu qu'à l'issue de ce débat public nous aurons un projet dont la qualité sera grandement améliorée par rapport à ce que nous allons maintenant vous présenter. Je vous remercie.

Olivier GUÉRIN, président de la CPDP

Merci, M. Le Président. Je passe donc la parole aux responsables de cette mission LNOBPL, Arnaud GODART et Benoît FORMSTECHE.

Arnaud GODART, RFF

Bonjour à tous. Je suis donc Arnaud GODART, le chef de mission du projet LNOBPL au sein de RFF. À ce titre, je pilote les équipes en charge des études à RFF. Mon adjoint est à côté de moi, Benoît FORMSTECHE, qui répondra tout particulièrement à vos questions techniques. En salle également, des collègues experts RFF-SNCF pourront contribuer également.

LNOBPL – Liaisons ferroviaires Bretagne-Loire

Avant de commencer, comme le président RAPOPORT l'a dit, nous souhaitons préciser deux points clés. Nous sommes au début des études, bien en amont. Tout est encore possible, rien n'est fermé. Et le deuxième message est que ce débat public va permettre d'enrichir les solutions que nous vous proposons aujourd'hui et confirmer l'opportunité.

Le projet, d'abord, quelques points clés. Il s'agit géographiquement de quatre axes, qui sont adressés : Rennes-Brest, Rennes-Quimper, Nantes-Rennes, Nantes-Quimper. Quatre messages associés. Le premier est qu'il s'agit évidemment d'un projet d'infrastructure ferroviaire. RFF en est le maître d'ouvrage. Il a une caractéristique forte, c'est d'être très connecté au réseau existant. Nous le verrons, le projet s'appuie fortement sur le réseau existant.

Le deuxième message clé est qu'il se situe, géographiquement, à l'ouest d'une ligne Nantes-Rennes, en complément du projet actuellement en cours de réalisation, le Mans-Rennes, que vous voyez ici, la LGV Bretagne-Pays de la Loire, qui irriguera donc la Bretagne et les Pays de la Loire. Il s'agit ici, pour LNOBPL, d'un projet de déplacement sur les différentes échelles. Il y a trois échelles : une échelle par rapport à l'extérieur, Paris, l'Europe. Nous parlons souvent de la Pointe Finistère à Paris, ou de Paris à la Pointe Finistère.

Il s'agit aussi d'une échelle au sein du territoire. Il s'agit d'un projet de territoire. On peut parler des liaisons Rennes-Quimper, Rennes-Saint Briec, Nantes-Rennes bien sûr, ou Nantes-Lorient. Nous adressons, au travers du projet, les déplacements au sein du territoire. Enfin, une troisième échelle : la proximité, notamment autour de Nantes et Rennes.

Le quatrième message a été dit. 2030 correspond à un horizon, à l'échelle ferroviaire, pas si lointain. Les études classiques pour ce type de grand projet nous conduisent très rapidement à 2030. Néanmoins, aujourd'hui, il s'agit d'études, et j'insiste, bien en amont, sur lesquelles nous allons pouvoir encore discuter et améliorer les solutions.

Pourquoi ce projet ? Au fond, quelles sont les motivations profondes de ce projet ? Il tire sa genèse d'un constat largement partagé d'un fort dynamisme du territoire Bretagne et Pays de la Loire : un dynamisme démographique qui est, en termes statistiques, deux fois plus important que la moyenne nationale. Le maintien de l'attractivité économique est un deuxième enjeu très fort. Mme La Maire l'a dit. Le caractère relativement excentré des territoires à l'échelle européenne est un enjeu fort en termes notamment de transport et d'économie. La cohésion territoriale est un enjeu, de façon à développer de manière équilibrée le développement, ceci au travers des différents réseaux de ville. Ceci a une implication très concrète, bien sûr, vis-à-vis du transport et du monde ferroviaires tout particulièrement. Il s'agit mécaniquement de plus de déplacements attendus à l'horizon de 2030, 2040.

Et la performance des transports sera évaluée selon deux paramètres clés, que nous allons retrouver tout au long de nos échanges, sur lesquels je me permets de m'étendre un peu. Le temps de parcours est un paramètre essentiel, conditionné notamment par la vitesse. Mais il s'agit aussi d'une problématique de capacité qui signifie le nombre de trains possible. C'est bien sur ces deux paramètres notamment que nous avons travaillé pour essayer de trouver les meilleures solutions.

Enfin, le réseau ferroviaire, nous avons aujourd'hui qu'il ne sera pas capable, en 2030, de répondre aux attentes des partenaires et des besoins de transport. Pour autant, nous n'attendons pas, bien entendu, cette échéance pour agir avec les partenaires. Cela a été dit. Nous avons donc ce projet de ligne grande vitesse Bretagne-Pays de la Loire entre Le Mans et Rennes en 2017, qui sera mis en service. Vous trouvez ici quelques exemples photographiques du chantier en cours, qui permettra de gagner 37 min pour l'ensemble de la Bretagne. En parallèle, des travaux de modernisation sont engagés sur cette région tout particulièrement, depuis de nombreuses années... je pense à Rennes-Brest, Rennes-Quimper bien entendu. Le Président RAPOPORT parlait de Rennes-Redon actuellement, qui va être lancé. Nous pouvons aussi évoquer Plouaret-Lannion, ou Nantes-Saint-Gilles-Nantes-Pornic, dans le territoire ligérien, en ce moment même. Un grand plan de modernisation du réseau, à l'échelle nationale, va être déployé par réseau ferré de France. Il s'agit d'un axe prioritaire pour nous, de façon à fiabiliser le réseau encore plus et améliorer la régularité des trains.

Néanmoins, ces travaux et ces grands efforts sur le réseau ne vont pas suffire à l'échelle 2030 pour notre territoire. Ceci sur les deux paramètres clés que nous soulignons tout à l'heure. Tout d'abord, et à titre d'illustration, les temps de parcours : nous serons, en 2017, entre Paris et Brest et Paris et Quimper, à 3 h 10. Sans LNOBPL, nous ne pourrions pas faire moins. Entre Nantes et Rennes, 1 h 14 au mieux : nous ne pourrions pas, sans LNOBPL, faire moins. En termes de capacité par ailleurs, Rennes-Lamballe, Rennes-Redon, il s'agit là de goulots d'étranglement sur les axes Rennes-Brest,

Rennes-Quimper. Nous ne pourrions pas mettre plus de trains. Nantes-Rennes, un train par heure, idem. Donc, ces limites concernent, vous le voyez, l'aire d'étude complète, l'ensemble des axes.

Il convient à présent rappeler les objectifs. Ces limites sont évidemment à étudier en face des objectifs du projet. Les objectifs du projet, rappelons-le, ont été fixés par les partenaires. Nous les rappelons ici : il s'agit de l'État, des deux régions Bretagne et Pays de la Loire, des quatre départements bretons, le département de la Loire-Atlantique, les trois métropoles Brest, Rennes et Nantes. Ces cinq objectifs sont les suivants, sans hiérarchie. Il s'agit d'améliorer l'accessibilité de la pointe bretonne, de mettre Brest et Quimper à 3 h de Paris. Pour le projet, il s'agit concrètement de fixer un gain de temps de 10 min. Il s'agit de renforcer le réseau intervilles et l'irrigation des territoires. Ici, nous sommes dans un objectif interne au territoire, qui vise le renforcement du réseau intervilles dont nous parlions, au vu des enjeux démographiques. Rapprocher les capitales régionales Nantes et Rennes, par une desserte rapide et cadencée : il s'agit de faire mieux que le temps de parcours de 1 h 14, que nous avons vu tout à l'heure, et plus fréquent que la fréquence aujourd'hui de 1 h entre ces deux métropoles. Il s'agit, quatrième objectif, de desservir le futur aéroport du Grand Ouest, pour l'ensemble des utilisateurs des deux régions. Enfin, il s'agit de dégager des possibilités d'évolution du réseau, et notamment par rapport à la saturation constatée autour de Nantes et Rennes. Ceci pour le bénéfice, bien sûr, des trains de voyageurs et de fret.

RFF, dans ce contexte, a étudié les différentes solutions possibles pour répondre aux objectifs de service qui viennent de vous être présentés. Et je vais laisser le soin à Benoît FORMSTECHEER de vous présenter ces propositions.

Benoît FORMSTECHEER, RFF

Bonjour à tous. Avant de vous présenter en détail les trois familles de scénarios qui vous sont soumises au débat ce soir, on voulait revenir sur quelques éléments importants dans le choix des scénarios.

Tout d'abord, l'ensemble des scénarios répond aux objectifs que vient de vous présenter Arnaud GODART, les cinq objectifs définis avec les partenaires, de temps de parcours et de capacité. Le deuxième grand principe est la volonté de s'appuyer au maximum sur le réseau existant, sur les opérations réalisées depuis plusieurs années, par exemple les modernisations sur les axes Rennes-Brest, Rennes-Quimper, le relèvement de vitesse, et desservir au maximum les gares existantes. L'ouest étant caractérisé par un nombre important de gares bénéficiant de services TGV. Et enfin, le troisième grand principe qu'il nous semblait important d'intégrer dès la conception du projet, c'est d'optimiser au maximum les coûts. Donc, cela passe par plusieurs leviers, c'est-à-dire rechercher au maximum des solutions communes, des troncs communs entre les différents axes, mais également trouver des solutions d'aménagement des sections à aménager, principalement situées sur les secteurs les plus fréquentés, avec davantage de voyageurs, afin de faire bénéficier les gains au plus grand nombre. Et enfin, et c'est assez inhérent à tous les grands projets, c'est-à-dire que dès la phase amont, de conception, c'est prendre en compte au maximum les enjeux environnementaux, pour pouvoir ensuite resserrer les études sur ces enjeux, pour, in fine et si besoin réduire ou compenser ces impacts.

Pour commencer, la première famille de scénarios qui vous est présentée, qu'on appelle scénario mauve, repose sur le principe d'aménagement plus proche de l'existant. Le petit schéma qui figure en bas présente le principe. Il s'agit d'aller au-delà des modernisations qu'on a déjà réalisées sur le réseau. Par exemple, Rennes-Brest et Rennes-Quimper ont bénéficié de relèvements de vitesse, avec des sections qui sont passées de 160 à 220 km/h. Donc, c'est d'aller au-delà des zones aménagées pour prolonger l'effort, mais avec des aménagements plutôt conséquents, de ripage de courbes ou de petites sections de lignes nouvelles.

Ce scénario mauve est donc directement calqué sur le réseau existant. Vous voyez les principes des aménagements, avec des zones relevées entre Rennes et Lamballe, Rennes et Redon, Redon et Nantes, avec une petite antenne desservant l'aéroport du Grand Ouest. Il y a aussi des secteurs d'aménagement en extrémité ouest du réseau, par exemple entre Quimperlé et Quimper et entre Plouaret et Morlaix. Au total, pour tenir les objectifs notamment de gain de temps de 10 min pour desservir la pointe bretonne, Brest et Quimper, on a un linéaire d'aménagement total de près de 250 km, pour un coût de 4,2 milliards d'euros.

La deuxième famille de scénarios qui vous est présentée ce soir est donc le scénario bleu, qui repose sur la création de sections de lignes nouvelles. Donc, le schéma de conception, qui vous est présenté en bas, repose là sur les linéaires un peu plus importants, de sections de lignes nouvelles de plusieurs dizaines de kilomètres, mais qui ne contournent pas les

LNOBPL – Liaisons ferroviaires Bretagne-Loire

gares TGV. Donc, le scénario bleu repose sur la création d'une section de lignes nouvelles entre Rennes et Lamballe, qui double le réseau existant, et la recherche d'un tronçon commun entre Rennes, Redon, pour desservir à la fois l'axe de Quimper et l'axe de Nantes.

Du point de vue des contraintes environnementales, il nous a semblé intéressant de présenter deux options. Là, on vous présente l'option Nord Vilaine, qui correspond à un passage au nord de la Vilaine, au niveau de Redon. Ce tronçon commun franchit deux fois la Vilaine, en sortie de Rennes et au niveau de Redon. Par opposition, on a donc un autre scénario envisagé, l'option Sud Vilaine, qui ne franchit jamais la Vilaine sur son parcours, mais en revanche franchit ses affluents, qui représentent aussi des enjeux environnementaux. Ces deux options ont un linéaire qui varie de 165 à 185 km, pour un coût de l'ordre de 3,1 à 3,65 milliards d'euros.

Enfin, la dernière famille de scénarios est le scénario vert, qui repose sur le même principe de recherche de sections de lignes nouvelles. Il a comme principe constructif initial de rechercher un tronçon commun entre Rennes-Brest et Rennes-Quimper, qui figure là sous la forme de ce Y en sortie de Rennes, et qui vient se connecter ensuite vers Saint-Brieuc et Vannes. Mais pour assurer également l'atteinte des objectifs de desserte de l'aéroport ou d'amélioration de la liaison Rennes-Nantes, il est complété également par une variante Nord Vilaine ou Sud Vilaine, comme dans le cadre du scénario bleu. Et donc, au total, on se retrouve avec deux variantes, Nord et Sud Vilaine, avec des linéaires d'aménagement un peu plus conséquents, de l'ordre de 250 à 270 km, et donc des coûts afférents également en hausse, de l'ordre de 5 à 5,5 milliards d'euros.

Pour ces trois scénarios, maintenant nous allons vous présenter les effets, sur les deux leviers qu'a annoncés Arnaud GODART en termes de mesure de la performance du réseau : c'est les gains de temps, et après, les gains de capacité. Le premier effet, c'est l'effet de gain de temps sur les principales relations. Donc, les petits encarts vous présentent les gains de temps pour les trois scénarios. Donc pour la pointe bretonne, Brest et Quimper, on voit que les scénarios mauve et bleu tiennent l'objectif de gain de temps de 10 à 11 min. En revanche, le scénario vert est nettement plus performant, avec des gains de 15 à 23 min. Ce qui s'explique naturellement par le linéaire d'aménagement de lignes nouvelles plus conséquent, avec des raccordements vers Saint-Brieuc et Vannes. Sur la relation Nantes-Quimper, les trois scénarios sont assez homogènes en termes de performance. Ils font gagner 6 à 7 min, suivant les scénarios. Enfin, sur la relation Nantes-Rennes, on observe un certain contraste entre le scénario mauve et les deux autres scénarios de lignes nouvelles, bleu et vert, le scénario mauve, au plus proche de l'existant ne pouvant faire gagner que de l'ordre de 7 min, alors que les scénarios de lignes nouvelles font gagner de l'ordre de 25 min pour un service imaginé à 250 km/h, ou même 20 min pour un service plus lent, à 220 km/h, voire presque 30 min si on imagine un service à 320 km/h de part en part. L'effet de ces gains de temps significatifs s'explique par deux leviers : la vitesse plus importante permise par ces lignes nouvelles et un effet physique de raccourcissement du parcours en lui-même. Puisque la ligne classique fait 150 km, et par la ligne nouvelle, on pourrait mettre environ 125 à 130 km.

Il nous a paru intéressant aussi de montrer les ajouts possibles, c'est-à-dire aller au-delà, en gain de temps. Ils peuvent être ajoutés à ces scénarios. Ces ajouts possibles, pour gagner encore plus de temps, pour desservir la pointe bretonne notamment, ont été identifiés au nombre de 4, qui figurent en orange sur cette carte. Il s'agit donc soit de compléter les sections de lignes nouvelles ou les aménagements de la ligne classique par des petites sections de lignes nouvelles qui contournent Lamballe ou Redon, ou d'imaginer des sections d'aménagement en extrémité de réseau, entre Morlaix et Brest ou entre Quimperlé et Quimper. Chaque aménagement fait gagner 5 min, mais chaque aménagement coûte 500 millions. Donc, in fine, il faudra rajouter ce coût-là au coût du scénario de base. Les petites pastilles vous indiquent dans quel cas ces aménagements peuvent s'appliquer, à quel scénario ils peuvent être appliqués.

Le deuxième levier important sur la performance du réseau, c'est les gains de capacité, donc le nombre de trains qu'on pourra faire circuler sur le réseau. Les schémas qui vous sont présentés montrent le nombre de circulations par heure et par sens. D'abord, un petit schéma simplifié du fonctionnement de la gare de Rennes. Ensuite sera présenté celui de la gare de Nantes. À gauche figure la situation 2030, mais imaginée sans le projet LNOBPL. Et on voit, sur les axes principalement doublés par le projet, en direction de Lamballe ou Redon, qu'on ne peut offrir que 5 trains par heure sur la branche nord et 7 trains par heure, par sens, sur la branche sud. Avec le projet LNOBPL, on voit les gains permis. En rouge, on peut ajouter un train de plus sur chaque branche. Et après, il nous avait paru intéressant d'indiquer, en jaune orangé, avec des aménagements... ce n'est pas compris dans le projet, mais ces aménagements consistent à aménager la sortie de la gare de Rennes, par exemple sur des tronçons chargés, qui sont par exemple des tronçons communs avec la

branche de Saint-Malo... d'indiquer quelle pourrait être la performance au-delà. Donc, on pourrait encore gagner deux fréquences supplémentaires. C'est-à-dire qu'en fine, on pourrait, si on regarde l'axe de Messac-Guipry, passer de 7 à 10 trains, moyennant ces aménagements complémentaires. Donc, un train supplémentaire permis par le projet LNOBPL et deux trains supplémentaires permis par des aménagements complémentaires, qui pourraient bénéficier au transport du quotidien, par des renforts de trains périurbains par exemple.

Sur la gare de Nantes, le même principe d'analyse, avec plutôt un focus sur l'axe Nantes-Savenay, qui est le tronçon commun pour aller après vers Redon. Là, on passerait de 8 trains par heure et par sens à 2 supplémentaires grâce au projet, et 4 avec des aménagements complémentaires.

Alors, comme on est à Rennes, on a choisi aussi de faire deux diapositives un peu plus centrées sur ce qu'apporte le projet en termes de service, toujours sur les mêmes leviers, pour des déplacements au départ de Rennes. Le premier tableau, c'est les gains de temps et les temps de parcours, des performances assez significatives suivant les scénarios. On pourra y revenir plus tard, dans le temps des questions-réponses, mais on peut citer par exemple la liaison entre Rennes et Nantes, avec un temps de parcours qui passerait de 1 h 14 à 1 h 08 pour le scénario mauve, voire 45 à 55 min pour les scénarios bleu et vert, en fonction des vitesses retenues, de 220 à 320 km/h. Mais on peut citer par exemple aussi, un accès, du fait de la desserte de l'aéroport du Grand Ouest... le scénario mauve permettant d'accéder depuis Rennes à l'aéroport du Grand Ouest en 50 min, mais avec des temps de parcours, pour les scénarios bleu et vert, autour de la demi-heure, de 27 à 37 min, permettant donc d'accéder facilement à ce projet d'infrastructure.

En termes de capacité, le tableau en dessous vous présente de manière un peu plus simplifiée les apports sur quelques missions ou services emblématiques. Donc, le Rennes-Nantes, un train par heure actuellement, au maximum : avec le projet, un train toutes les demi-heures. Et sur les axes périurbains, on a ajouté La Brohinière et Messac, qui sont les terminus actuels des services périurbains sur la ligne Rennes-Brest et Rennes-Quimper. Donc actuellement, et avec le projet LNOBPL, on pourrait offrir une fréquence à la demi-heure. Et avec le projet plus des aménagements en gare de Rennes, on pourrait doubler l'offre et passer à un train tous les quarts d'heure.

Enfin, pour terminer, un point qu'il nous semble aussi intéressant de présenter au niveau de l'agglomération rennaise, c'est les zones de débranchement dans le cadre du projet. Évidemment, sur le scénario mauve, comme on est sûr de la modernisation de l'existant, on colle au réseau existant. Donc, il n'y a pas de débranché proprement dit. Par contre, en vert figurent les débranchés des scénarios bleu et vert. Et donc, on voit que sur la partie nord, le débranché se situe après L'Hermitage-Mordelles. Pourquoi après ? Cette section-là a été relevée en vitesse et on s'inscrit dans le prolongement d'une zone relevée à 220 km/h, dans le cadre de la modernisation réalisée ces dernières années. Et au sud, on retrouve les débranchés possibles pour les variantes Nord et Sud Vilaine, pour les scénarios bleu et vert. Et donc, on voit des débranchés qui peuvent s'opérer de Saint-Jacques-de-la-Lande à Bruz, ou entre Bruz et Laillé.

Je repasse maintenant la parole à Arnaud GODART, pour la conclusion.

Arnaud GODART, RFF

Juste pour conclure, préciser que Benoît FORMSTECHE a rapidement brossé les scénarios. Vous disposez de tous les documents, comme le Président GUÉRIN l'a rappelé en introduction. Le dossier du maître d'ouvrage, sa synthèse ainsi que les études sont à votre disposition.

Nous attendons, en ce qui concerne RFF, trois choses, pour dire les choses simplement. D'abord, il s'agit de partager bien sûr les objectifs du projet sur ces deux leviers que constituent les gains en capacité, le nombre de trains possibles et le temps de parcours. Nous souhaitons aussi définir avec vous l'opportunité de ce projet, en clair voir dans quelle mesure les propositions qui sont faites répondent aux objectifs, pour enrichir les scénarios. Nous disons que nous sommes en amont. Beaucoup de choses sont ouvertes. Benoît FORMSTECHE l'a exprimé au travers de son exposé. Les vitesses, par exemple : entre 220 et 320 km/h, voire des vitesses intermédiaires sont à envisager. Il y a des ajouts possibles pour des gains de temps supplémentaires. Des gains en capacité également... nous avons vu des opérations complémentaires que nous pourrions éventuellement intégrer au projet. Enfin, et bien sûr, des questions environnementales, sur l'insertion foncière et agricole, pourront être bien sûr affinées au travers de nos échanges. Puisque, et il faut le rappeler, nous sommes très en amont des études. Merci de votre attention.

Olivier GUÉRIN, président de la CPDP

Merci. Le débat donc est animé par la commission particulière. À la tribune, vous avez Marie-Françoise SEVRAIN et Alain RADUREAU, et dans la salle, d'autres membres de cette commission, Paola OROZCO-SOUEL, Martine PATTOU et Michel MORIN.

Nous allons opérer en deux temps, si vous voulez bien : un premier temps de questions, pour répondre aux interrogations que peuvent avoir les uns et les autres. Donc, soit vous intervenez oralement. Les hôtesse sont là pour vous donner le micro. Nous vous demandons de poser uniquement une question, donc dans un temps court et rapide d'une minute au maximum. Vous pouvez aussi poser des questions par écrit. Des formulaires vous ont été donnés à l'entrée de la salle et vous pouvez les remettre aussi aux hôtesse. Et les questions, si vous ne voulez pas intervenir directement, seront lues ici. Et puis pour ceux qui nous suivent par internet, il y a également la possibilité de poser des questions sur le site internet du débat.

Après ce premier temps de questions viendra un temps avec des interventions un peu plus longues. Nous vous demandons toujours de respecter le temps de parole de 3 min maximum, pour les avis, les commentaires, les observations des uns et des autres.

Mais commençons d'abord par ce temps de questions. Vous vous présentez, vous donnez votre nom et vous posez votre question. Merci.

Xavier METAY, France Nature Environnement

Bonjour. Xavier METAY, représentant le mouvement de France Nature Environnement et ses associations membres en Bretagne et en Pays de la Loire.

Première question : on voulait savoir si on pourrait avoir communication des données exactes ayant permis le calcul de trafic ainsi que le calcul des coûts de rentabilité. Ces données nous permettront d'avoir une meilleure visibilité sur l'ensemble du projet.

Olivier GUÉRIN, président de la CPDP

Vous dites « première question ». C'est que vous en avez d'autres ?

Xavier METAY, France Nature Environnement

On en aura d'autres, oui.

Benoît FORMSTECHE, RFF

Les rapports d'étude sont en ligne sur le site du débat public. Normalement, vous retrouvez les rapports trafic et analyses socio-économiques.

Olivier GUÉRIN, président de la CPDP

On va passer la parole à quelqu'un d'autre.

Xavier METAY, France Nature Environnement

Cette réponse, on l'attendait. Nous, on veut vraiment les données concrètes, précises, exactes, les tableaux de données, les études, pas le résultat.

Olivier GUÉRIN, président de la CPDP

Je rappelle que les études trafic font l'objet aussi de l'expertise complémentaire du CGEDD, qui devrait donc être connue pour la fin du mois de novembre.

Hervé ÉON, Parti de Gauche

Bonjour. Hervé ÉON, je suis militant du Parti de Gauche. Une question : tous les scénarios que vous présentez sont avec l'aéroport Grand Ouest. Et s'il ne se fait pas, il n'y a pas de scénario prévu ?

Olivier GUÉRIN, président de la CPDP

J'ai rappelé, au début de la réunion, qu'une expertise complémentaire avait été décidée par la CNDP, qui est effectivement une variante de la liaison Rennes-Nantes qui ne passe pas par Notre-Dame-des-Landes. Donc, elle sera présentée au débat, ici, le 2 décembre prochain, et à Nantes le 27 novembre. Donc, il y a une alternative qui n'est pas le projet qui est présenté par RFF avec les partenaires qui ont été rappelés, mais une variante qui sera soumise à discussion.

Bernard FOURAGE, Association Nexus

Bonjour, Bernard FOURAGE, de l'association Nexus. Ma question est : RFF a-t-il pris des mesures conservatoires pour permettre, dans un futur plus ou moins lointain, un raccordement de la ligne Caen-Mézidon-Alençon à la ligne LGV Bretagne, et cela au nord du Mans ?

Olivier GUÉRIN, président de la CPDP

Nous sommes en dehors du projet, mais RFF vous donnera peut-être quelques indications. Nous allons vers la Normandie.

Bernard FOURAGE, Association Nexus

C'est tout de même une clientèle qui vient sur le réseau du projet. C'est un apport de clientèle. Donc, on ne peut pas l'exclure du projet.

Arnaud GODART, RFF

On rappelle que ce périmètre est en dehors de la zone d'étude du présent projet. Des réflexions sont par ailleurs en cours, en effet.

Xavier BOSSER, CGT Cheminots

Bonjour. Xavier BOSSER, cheminot et militant CGT. Je m'interroge par rapport au fait que dans les éléments qui ont conduit à la nécessité de ce projet-là, il n'a pas été évoqué la question du désenclavement du Centre Bretagne. C'est un sujet, je pense, qui est quand même très important. Également, la liaison vers l'Est, qui aujourd'hui n'est envisagée qu'à travers le passage par la région parisienne. Or aujourd'hui, on a, notamment aux alentours du bassin rennais, le Pays de Fougères qui n'est pas desservi et qui permettrait également d'envisager une desserte par le Nord, à travers la Normandie.

Olivier GUÉRIN, président de la CPDP

Merci. Vous pouvez apporter les précisions sur ces points ?

Arnaud GODART, RFF

Concernant le Centre Bretagne, au niveau de l'infrastructure, il n'est pas prévu d'infrastructures ferroviaires strictement. Mais le projet bénéficiera au Centre Bretagne mécaniquement, puisqu'au travers notamment des travaux menés avec les pôles d'échanges multimodaux, rappelons-le, avec les partenaires, les habitants de Centre Bretagne bénéficieront donc des gains de temps permis sur les deux axes.

Concernant la deuxième question, nous sommes en dehors du périmètre strictement du projet, donc je n'ai pas de réponse. Désolé.

Olivier GUÉRIN, président de la CPDP

Il y a une question qui est arrivée par internet.

Alain RADUREAU, CPDP

On peut la lire, puisqu'elle n'a pas l'air de vouloir s'afficher. M. Nicolas TRINITÉ, du Rheu, pose la question suivante : « J'entends bien que le réseau ne soit plus suffisant en Bretagne, mais pourquoi plusieurs petites lignes régionales ont été fermées (Saint-Brieuc-Loudéac-Pontivy) voire en cours de déclassement (Rosporden-Concarneau, Vitré-Fougères) ? »

Arnaud GODART, RFF

De façon générale, je pense qu'il est important de rappeler que la consistance du réseau est fixée par l'État. RFF l'entretient avec SNCF Infrastructures. Mais la consistance du réseau est d'abord une décision de l'État et des collectivités.

Olivier GUÉRIN, président de la CPDP

Vous pouvez en dire peut-être un peu plus, confirmer que cela a été fermé, et plus précisément pour quelles raisons ?

Arnaud GODART, RFF

Sur les exemples précis, peut-être que Benoît pourra être précis ligne par ligne. Mais de façon générale, nous avons, sur certaines lignes, et j'avoue ne pas savoir exactement sur celles-ci, mais évidemment des problématiques de maintien des performances avec parfois des besoins d'utilisation du réseau qui ne sont pas toujours confirmées. En clair, il n'y a pas toujours beaucoup de trains. Et il y a une infrastructure à maintenir. Des choix pour l'efficacité du système ferroviaire parfois se posent. La question est de savoir si d'autres modes ne sont pas parfois plus pertinents que le mode ferroviaire.

Olivier GUÉRIN, président de la CPDP

Donc, c'est basculé sur la route, c'est ça ?

Arnaud GODART, RFF

Sur les liaisons particulières, je ne sais pas.

Benoît FORMSTECHE, RFF

Sans dépasser sur les prérogatives des autorités organisatrices de transport, il y a des dessertes autocars TER qui desservent Pontivy, Loudéac.

Bernard MARBOEUF, conseiller régional de Bretagne

Bernard MARBOEUF, conseiller régional de Bretagne. La liaison Rennes-Nantes semble complètement chuintier Redon. Qu'en est-il techniquement sur ce bassin, cette liaison dans le cadre de la liaison Rennes-Nantes, pour le bassin de Redon ?

Et deuxièmement, Fougères est complètement oubliée des nouvelles infrastructures.

Olivier GUÉRIN, président de la CPDP

Je rappelle qu'il y a plusieurs scénarios. Donc si vous pouviez indiquer, d'abord pour Redon, la situation selon les scénarios.

Arnaud GODART, RFF

Redon n'est pas chuintée. Ce n'est pas le cas dans les scénarios qui sont proposés. Le scénario mauve, sur le tracé existant, non, bien sûr. On le voit. En fait, j'utilise le tracé bleu, mais vous savez que le vert est identique sur cette section de ligne. Vous voyez que Redon est desservie, en termes d'infrastructure. Après se posera la question des services. Et ce sera une question ultérieure.

Olivier GUÉRIN, président de la CPDP

Si j'entends bien, selon ce scénario, pour aller de Rennes à Nantes, on ne passera plus par Redon ? C'est votre question. Vous confirmez ?

Arnaud GODART, RFF

À ce stade effectivement, c'est un possible, une possibilité qu'offrirait l'infrastructure, pour des gains de temps. Maintenant, en termes de service, les autorités organisatrices de transport, l'opérateur définira le service, l'infrastructure permettant des dessertes.

Benoît FORMSTECHE, RFF

Pour compléter la réponse, le service actuel entre Nantes et Rennes est opéré au moyen de deux types de liaisons. Il y a des liaisons en correspondance à Redon, qui mettent en moyenne de 1 h 30 à 1 h 45, donc une correspondance entre un Rennes-Quimper et un Quimper-Nantes, si on fait le trajet Rennes-Nantes. Mais il existe déjà des liaisons Rennes-Nantes qui ne desservent pas Redon, on va parler un peu de local et de technique ferroviaire, mais par un raccordement au niveau de Saint-Nicolas-de-Redon. Donc le service sans arrêt à Redon existe déjà. Alors, les scénarios tels qu'ils sont proposés maintiennent des raccordements dans la zone de Redon. C'est-à-dire que les trains sans arrêt continueront d'être sans arrêt, et gagneront beaucoup de temps, dans le cas des scénarios de lignes nouvelles. Mais les trains desservant Redon, par exemple le Nantes-Quimper, pourront toujours desservir Redon et passeront en gare de Redon, et bénéficieront des gains de temps correspondant à la section Redon-Nantes par exemple. De la même manière, le Rennes-Redon, sur le Rennes-Quimper, gagnera 10 min et après, desservira Redon. Donc, la situation de la desserte ne sera pas changée du fait du projet, en réalité.

Alain RADUREAU, CPDP

Je vais énoncer une question internet. Une question de Karine FAUCHE, qui sur le site internet demande, « Concernant le projet du tracé bleu, vous ne parlez pas d'une option du passage au nord de l'axe Rennes-Lamballe. Cette option est-elle définitivement écartée ou demeure-t-elle possible ? »

Benoît FORMSTECHE, RFF

Ce qu'on a voulu faire figurer en réalité, c'est qu'à ce stade des études, on est sur des options de passage et en fait, dans la solution au sud de l'axe existant entre Rennes et Lamballe, et au nord... identiques en termes de performance et de linéaire. Donc par souci de représentation, on n'a représenté que la solution sud, parce qu'elles ne sont pas, à ce stade, discriminantes. Il n'y a pas de raison de les indiquer. Alors que pour la section entre Rennes et Redon, la vallée de la Vilaine étant une contrainte environnementale majeure, cela paraissait plutôt intéressant de faire figurer les deux options. Car elles se traduisent par des linéaires différents et des coûts différents. Ce qui n'est pas le cas sur la section Rennes-Lamballe. Donc sur Rennes-Lamballe, le stade des études est trop amont pour pouvoir flécher une solution sud ou nord de l'axe.

Olivier GUÉRIN, président de la CPDP

Donc, votre trait bleu pourrait basculer au nord ?

Arnaud GODART, RFF

Oui, et je précise qu'ici, il s'agit de cartes volontairement simplifiées, communicantes. Dans les rapports d'études détaillées et dans le dossier du maître d'ouvrage, vous voyez bien figurer les deux options, nord ou sud.

Patrick ANNE, EELV

M. ANNE, Europe Écologie Les Verts. Dans les divers scénarios de Rennes à Nantes est évacuée une possibilité de mettre une liaison Rennes-Nantes via Châteaubriant, qui soulagerait Redon, fortement encombrée aujourd'hui. Elle serait également d'un intérêt pour l'organisation de ce qui a été discuté lors des dernières élections municipales à Rennes, de projeter des lignes de RER Rennais, tel que cela a été exprimé. Troisièmement, il avait été question d'aménager ce territoire qui aujourd'hui est un peu délaissé.

Deuxième question : sur le scénario mauve, vous avez tout à l'heure évoqué la possibilité de doubler la sortie de Rennes nord, par rapport à Saint-Brieuc et Saint-Malo. Pourquoi ne pas l'avoir mis directement dans le scénario mauve ? Parce que cela améliore fortement les choses.

Olivier GUÉRIN, président de la CPDP

Je rappelle d'abord qu'en ce qui concerne la liaison Rennes-Nantes par Châteaubriant, elle fait l'objet d'expertises complémentaires. Elles seront présentées et mises au débat dans ces réunions, à Nantes et Rennes, fin novembre, début décembre.

LNOBPL – Liaisons ferroviaires Bretagne-Loire

Mais vous pouvez peut-être expliquer pour quelles raisons vous avez fait un choix autre que cette liaison directe par Châteaubriant, dans le projet que vous présentez ?

Arnaud GODART, RFF

Nous avons, comme nous l'avons dit, tout étudié. Et la liaison Rennes-Nantes via Châteaubriant, au stade d'étude, n'avait pas été retenue, pour plusieurs raisons. La première, et dans le désordre, est qu'il y a une mutualisation qui est souhaitée. Nous l'avons vu, nous avons essayé de mutualiser Rennes-Nantes, Rennes-Quimper, Nantes-Quimper. Donc, cette option via Châteaubriant n'est pas mutualisée et crée forcément plus de linéaires de voie. Nous avons par ailleurs des problématiques d'insertion urbaine sur ces deux lignes. Et nous avons des problématiques aussi en gare de Rennes et de Nantes, pour la bonne gestion du trafic. Donc, évidemment, M. GUÉRIN l'a dit, des experts indépendants réétudieront et donneront leurs conclusions sur ce scénario, qui n'a pas forcément été retenu. Mais nous verrons les conclusions des experts indépendants.

Concernant votre deuxième question, si vous le permettez, si nous avons bien compris, il s'agit des compléments capacitaires en gare de Rennes, nous demandant pourquoi nous ne l'avons pas intégré directement dans le scénario mauve. C'est une question qu'on soumet un peu au débat public, en fait, ici. Il y a un cheminement dans les études. C'est des choses qui sont relativement itératives et c'est vrai qu'aujourd'hui, ces aménagements capacitaires ont été, je vais le dire de façon très triviale, identifiés de manière relativement séparée. Puisque nous faisons d'autres projets par ailleurs, bien entendu, et nous l'avons dit rapidement, en dehors de LNOBPL, d'ores et déjà. Et ces aménagements capacitaires ont été identifiés par ailleurs. Et nous avons, dans le cadre de LNOBPL, évalué la complémentarité et le lien qu'on pouvait en faire. La question de savoir si nous pouvions ou pas l'intégrer dans le projet LNOBPL est une question.

Alain RADUREAU, CPDP

Puisqu'on vient de parler de l'insertion autour de Rennes, on avait une question internet sur ce sujet. Elle est un peu compliquée donc je préférerais qu'on l'envoie sur la diapo. La voilà. Elle est posée par M. Yannick LASNE, de Saint-Avé, qui est un ancien cadre de la Direction régionale SNCF de Rennes. Il dit qu'il a toujours entendu dire que pour absorber un accroissement significatif du trafic ferroviaire, la gare de Rennes ne disposait pas suffisamment de voies « à quai » pour recevoir les circulations et était pénalisée par 2 « étranglements » que sont le pont Saint-Hélier et le Pont de l'Alma. « Y a-t-il des travaux en projet ou programmés pour y remédier ? »

Olivier GUÉRIN, président de la CPDP

Nous entrons dans la technique, mais vous avez toutes les réponses.

Benoît FORMSTECHE, RFF

Pas toutes encore. Pour compléter et répondre à la question, dès 2017, un certain nombre d'aménagements est prévu en gare de Rennes, pour augmenter la capacité d'accueil des trains. Donc, on pourra y revenir plus en détail s'il faut passer la parole notamment au responsable de ce projet. Mais de manière synthétique, on rajoute deux voies à quai dès 2017, qui permettent d'augmenter la capacité d'accueil. Et après, dans le projet, quand je parlais de LNOBPL, on va dire que cet aménagement de la gare en 2017 suffit pour répondre aux enjeux et aux besoins et aux circulations de LNOBPL. Et quand je parlais d'aménagements complémentaires, il s'agit de créer deux voies supplémentaires à quai, possibles sur le côté sud, et notamment sur des terrains qui se libèreront dans quelques années, en rive sud de la gare... et également le traitement d'un point de jonction, qui est ce qu'on appelle la sortie de la gare, jusqu'à Port-Cahours. Port-Cahours, c'est aussi un lieu ferroviaire. Mais en gros, c'est le tronç commun Rennes-Brest, Rennes-Saint-Malo, qui est de quelques kilomètres. Et donc, si on aménage la gare de Rennes avec ces deux opérations supplémentaires, avec le projet LNOBPL, le gain de capacité est réel.

Olivier GUÉRIN, président de la CPDP

Vous avez parlé tout à l'heure d'ajouts aux scénarios initiaux et vous en avez chiffré le montant et le gain de temps. Est-ce que sur ces aménagements des compléments au projet, vous pouvez donner une estimation financière ?

Benoît FORMSTECHE, RFF

LNOBPL – Liaisons ferroviaires Bretagne-Loire

On peut donner une estimation financière qui est loin d'être aussi fiable que l'estimation de nos scénarios, mais qui peut donner déjà un ordre de grandeur. C'est-à-dire que sur des scénarios qui sont présentés, de l'ordre de 3 à 5 milliards, on parle d'aménagements plutôt de l'ordre de 150 millions d'euros, ou 200 si on veut prendre toutes les sécurités possibles. Donc, on voit que ce sont des aménagements, pour la gare de Rennes, qui sont certes conséquents, mais qui offrent du souffle au système ferroviaire, dans un montant « raisonnable » par rapport à l'investissement initial sur la ligne nouvelle. Pour compléter, c'est vrai que c'est un système d'étapes. C'est-à-dire que ces aménagements, pris individuellement, sans le projet LNOBPL, n'apporteraient pas ce gain de capacité, en vérité. Seuls, ils n'apportent pas assez de trains. C'est vraiment la conjonction du projet LNOBPL et de ces aménagements.

Olivier GUÉRIN, président de la CPDP

Et sur Nantes, c'est similaire à Rennes aussi ?

Benoît FORMSTECHE, RFF

Sur Nantes, ce serait un peu plus important puisque ce serait plutôt des aménagements sur la ligne Nantes-Savenay, avec des augmentations de nombre de voies. Et donc, on est plutôt sur des montants estimés en première approche de l'ordre de 250 millions d'euros.

Edgard BLOT

Edgard BLOT, Cesson-Sévigné. Est-ce que vous pourriez lever ce qui me semble être une ambiguïté sur le timing du projet ? Parce que dans un premier temps, à une certaine époque, les pouvoirs publics ont fixé ce projet-là en seconde priorité, c'est-à-dire au-delà de 2030. Le pacte d'avenir pour la Bretagne a semble-t-il fait remonter la priorité de ce projet. Néanmoins, quand vous parlez d'horizon 2030, est-ce qu'il faut comprendre que ces 3 liaisons, dans l'un des scénarios qui seront retenus, seront effectivement réalisées et opérationnelles en 2030 ?

Et question subsidiaire, est-ce que les 3 liaisons, du moins dans l'esprit des commanditaires, l'État, les régions, etc., seront à la même priorité ? Est-ce qu'elles seront réalisées en même temps pour être opérationnelles simultanément en 2030 ?

Arnaud GODART, RFF

Pour répondre à votre question, il faut donc bien rappeler que nous sommes extrêmement en amont des études, et qu'à ce jour, nous sommes déjà ici tous ensemble pour confirmer l'opportunité de ces aménagements. Donc, une fois, le cas échéant, que l'opportunité sera confirmée, nous aurons des études plus fines à mener, qui détermineront alors définitivement le calendrier de l'opération.

Sur le terme « horizon 2030 », il faut comprendre qu'il y a effectivement, techniquement... on ne sait pas, à 3 ou 5 ans près, exactement quand les travaux vont débiter. Nous avons pour cela besoin de définir l'opportunité. Nous sommes réunis pour ça. Et nous avons besoin de confirmer la faisabilité technique au travers des études à venir. Aujourd'hui, et pour répondre à la deuxième partie de votre question, le projet est considéré comme un tout cohérent. Donc, le raisonnement que je donnais s'applique à l'ensemble des axes.

Olivier GUÉRIN, président de la CPDP

Vous avez donné des raisons techniques. En réalité, elles ne sont pas seulement techniques, sur l'horizon. Vous pouvez rappeler peut-être un peu plus précisément... le Président RAPOPORT l'a indiqué, mais les conclusions de la Commission Mobilité 21, et pour un certain nombre de projets, les échéances qui ont été proposées ou retenues par le Premier ministre à l'époque ?

Arnaud GODART, RFF

Sous le contrôle de notre président notamment, je vais faire juste une traduction de bon sens. J'ai cru comprendre que la Commission Mobilité 21 traduisait le calendrier opérationnel réaliste de certaines opérations, au vu de leur état d'avancement, et au vu aussi des enjeux liés. Nous l'avons dit. Sur l'opération LNOBPL, quel qu'en soit l'enjeu, et nous pensons qu'il y a un fort enjeu... c'est ce que nous avons essayé d'exprimer aujourd'hui. Nous ne pouvons pas, en termes d'études, réaliser les travaux avant 2030. Nous avons un calendrier tout à fait classique d'un grand projet, qui

vous est présenté ici, et que nous présentons d'ailleurs pour l'ensemble des grands projets de cette nature. Il y a cette phase de débat public, les études qui vont avoir lieu pour aboutir à l'enquête publique. Nous voyons les délais, 5, 7 ans, puis environ 2 ans d'enquête, si nous cumulons. Enfin, en deuxième slide, bien entendu, après la déclaration d'utilité publique, il y a les études détaillées, les acquisitions foncières et enfin une mise en service. Il faut rappeler que la LGVBPL, pour rappeler un exemple d'un autre territoire : les premières réunions de concertation, assimilables à ce que nous faisons ici, étaient menées au début des années 1990. Et la mise en service intervient en 2017.

Michel BENQUET, IVINE

Michel BENQUET, Ille-et-Vilaine Nature Environnement. Le fret représente en Bretagne 170 millions de tonnes en 2008, dont 93 % passent par la route. Dans votre document, et dans les documents de la DREAL, on affirme que l'exportation par voies ferrées est en diminution constante.

Olivier GUÉRIN, président de la CPDP

Je me permets... on est dans un temps de question.

Michel BENQUET, IVINE

Oui, si je lis le compteur, j'ai encore 20 s. Donc pourquoi cette exclusion continue, cette obstination pour se dégager du transport du fret ?

Et question concomitante, qui est liée : est-ce que le projet détient une estimation, une implication sur les émanations de gaz à effet de serre ?

Olivier GUÉRIN, président de la CPDP

Je rappelle que les questions de fret ferroviaire feront l'objet de 2 réunions publiques, l'une à Morlaix et l'autre à Saint-Nazaire. Il y aura également une analyse de l'expertise complémentaire.

Benoît FORMSTECHE, RFF

Je pense que le constat de la nécessité de porter l'enjeu fret est largement partagé au sein de RFF, qui déploie une politique assez active sur le sujet, avec les pouvoirs publics. Si on revient au cadre de notre projet, les objectifs, tel qu'ils ont été présentés par Arnaud GODART, à l'origine ce projet est donc bien un projet voyageur, donc d'amélioration des services voyageurs par le temps, la capacité. Ce qui est intéressant avec ce genre de projet, comme l'a rappelé aussi le Président RAPOPORT, c'est qu'en libérant la capacité sur le réseau classique, a fortiori plutôt dans les options de lignes nouvelles, on permet de faire circuler des sillons fret, donc des passages fret peut-être à des heures plus favorables. Et donc, pour répondre à votre question sur les besoins, dans le cadre du projet, on produit une note sur le sujet du fret en support des réunions qui vont intervenir sur le sujet. Mais à proprement parler, l'analyse qui a pu être menée sur la demande voyageurs n'a pas été menée sur le fret, puisque ce n'est pas dans le champ du projet. Mais le projet en lui-même représente une opportunité et je pense que les réunions fret pourront être intéressantes sur le sujet. En fait, ce n'est pas un projet contre le fret. C'est un projet qui peut libérer des possibilités.

Olivier GUÉRIN, président de la CPDP

Sur le bilan carbone ?

Benoît FORMSTECHE, RFF

Tout à fait. Un bilan carbone a été réalisé sur le projet. Je crois que les conclusions figurent dans le dossier du maître d'ouvrage, à la fin. Il y a aussi une note dédiée sur le sujet. Donc, comme ce bilan carbone découle des études trafic voyageurs, la dimension fret n'a pas été intégrée dans ce bilan carbone. Donc, on pourrait être tenté de dire, si on intègre un éventuel développement du fret, que les estimations sont plutôt dans une fourchette basse, puisque ne tenant pas compte de l'effet sur le fret.

Daniel HARY

Daniel HARY, de Thorigné-Fouillard. C'est un peu la même question que mon collègue de la FNE. J'ai remarqué qu'à Rennes, en ce moment, sur la rocade, il est demandé de limiter la vitesse à cause des problèmes de pollution. L'écotaxe

semble abandonnée en Bretagne. Donc, je voulais savoir si vous aviez eu dans vos études des demandes de prendre en compte ces problèmes de pollution ? Est-ce que ça va venir ? C'est un peu la même question. Est-ce que vous avez des lignes qui pourraient partir de toutes les usines d'agroalimentaire vers Paris ? C'est un enjeu. Je pense qu'il faudrait arrêter de polluer avec les autos, les camions. Donc, il est important que le gouvernement vous demande de prendre en compte ces pollutions. C'est tout nouveau, autour de Rennes, qu'on nous demande de diminuer la vitesse par ces journées de chaleur. Il a déjà fait chaud les autres années.

Olivier GUÉRIN, président de la CPDP

Vous parlez du report fret ou du report modal de la voiture vers le train ?

Daniel HARY

Je pense plutôt à l'agroalimentaire, où c'est énorme, la pollution, les camions de cochons qui s'en vont sur Paris, etc.

Olivier GUÉRIN, président de la CPDP

Nous sommes toujours sur le sujet du fret. Celui du report modal voyageurs intéresse moins apparemment.

Benoît FORMSTECHE, RFF

Ça va être un peu la même réponse que précédemment. C'est-à-dire que nos études trafic et bilan carbone, et bilan socio-économique intègrent l'effet du report modal, mais pour le voyageur. Et donc, les effets du fret ne sont pas intégrés dans les études actuelles. Après, dans le cadre du prolongement des études, on peut imaginer intégrer l'étude des effets sur le fret avec des études trafic particulières, dans la logique d'approfondissement des études.

Daniel HARY

Il faut le faire avant les études. Ce n'est pas quand les études sont finies qu'il faut intégrer le fret.

Arnaud GODART, RFF

Pour compléter par rapport à vos derniers propos, nous rappelons vraiment qu'on est en amont, ici, d'étude. Nous en sommes aux premières esquisses. Nous n'en sommes pas encore à des études de faisabilité. Donc, nous avons le temps et le devoir encore d'étudier bien des choses, dont ces paramètres.

Olivier GUÉRIN, président de la CPDP

C'est le début.

Alain RADUREAU, CPDP

Une question internet, qui nous vient de Montpellier. Comme quoi c'est intéressant d'avoir internet pour des débats, même concernant la Bretagne et les Pays de la Loire. Nury ALMER, de Montpellier, nous demande « quelle est la répercussion de ce projet de façon directe ou indirecte sur la création d'emplois ? Y a-t-il une estimation et est-ce que Pôle Emploi est associé pour le sujet en question ? » C'est peut-être un peu tôt, mais vous pouvez peut-être nous apporter déjà quelques éléments, au vu des expériences passées de création de voies ?

Arnaud GODART, RFF

Oui. Effectivement, nous sommes bien en amont. Non, on ne s'est pas rapproché du Pôle Emploi en l'occurrence, puisque nous sommes bien en amont, à ce stade. Nous avons l'expérience de la LGV Bretagne-Pays de la Loire. Je ne sais pas si vous le souhaitez, mais nous pouvons peut-être passer la parole au directeur de projet, qui nous fait le plaisir d'être ici, pour un projet qui est en cours de réalisation et qui évidemment bénéficie à l'emploi.

Olivier GUÉRIN, président de la CPDP

Je pense peut-être qu'il y a deux sujets différents : de façon générale, le développement économique lié à une ligne nouvelle, à l'amélioration des temps de parcours et des gains de capacité. C'est un sujet que nous développerons à Brest, la semaine prochaine. Et puis, pendant le temps des travaux, il y a aussi le sujet de la possibilité pour certains d'être employés sur ces lignes. Mais là, c'est à beaucoup plus longue échéance.

LNOBPL – Liaisons ferroviaires Bretagne-Loire

Donc, sur le sujet du développement économique, nous aurons une réunion qui sera retransmise de Brest jusqu'à Montpellier. Donc, on pourra revoir cette question éventuellement, après.

Cyril DANOIS, CGT Cheminots

Cyril DANOIS, CGT Cheminots. Une simple question : au stade où vous en êtes des études sur les scénarios, est-ce que vous êtes en capacité de dégager quelques grandes lignes en matière de politique tarifaire concernant les sillons ?

Olivier GUÉRIN, président de la CPDP

La politique tarifaire des sillons, je précise que c'est les péages qui sont demandés par RFF à l'exploitant. Ce n'est pas forcément le prix du billet, même si ça a une incidence sur ce prix. Je ne me trompe pas ?

Benoît FORMSTECHE, RFF

Tout à fait. Au stade des études actuelles, clairement, on n'est pas rentré dans une démarche de tarification des lignes. C'est vraiment beaucoup trop en amont par rapport à notre niveau d'étude. Donc, on est parti plutôt sur un système... pour rentrer un peu dans la technique, si vous regardez les études de bilan socio-économique telles qu'indiquées dans nos rapports, on a un compte consolidé système ferroviaire, où en gros on intègre les coûts de chacun, de maintenance, d'exploitation, du transporteur, du gestionnaire d'infrastructure. Et on reste sur une politique tarifaire classique TGV, tel que relevé actuellement, et TER. À ce stade, pas de réponse sur le sujet. Ce sont plutôt des études qui interviennent beaucoup plus tard, au stade de l'enquête publique et après, au moment du financement des projets.

Grégoire SERIEYS

Bonsoir. Grégoire SERIEYS, je suis architecte-urbaniste à Rennes. J'ai une question encore sur les émissions de gaz à effet de serre. Je vois, dans le document complet, page 124, que les économies de CO2, sur 50 ans, peuvent être moins importantes que la production de CO2 due à la réalisation de la ligne. En fait, n'y a-t-il pas d'autres manières de construire des lignes à grande vitesse, qui consomment moins d'énergie ? En gros, des travaux moins colossaux que les lignes en construction actuellement, qui sont peut-être hors d'échelle par rapport au paysage et aux économies de CO2 possibles ?

Arnaud GODART, RFF

Je vais introduire la réponse, juste pour dire que 50 ans, à l'échelle ferroviaire, c'est important, mais en même temps, ce n'est peut-être pas si énorme que ça dans le sens où nous avons un réseau ferroviaire, rappelons-le, qui date de 150 ans. C'est une première mise en perspective.

La deuxième chose, c'est que vous avez raison, et c'est important : RFF, avec la SNCF et bien sûr les acteurs du génie civil notamment, travaillent pour optimiser ces impacts. Il y a des traitements à la chaux, pour citer juste un exemple, qui sont envisagés, ou limiter les remblais-déblais. Donc, il y a des recherches opérationnelles, mises en œuvre au travers des LGV en cours de construction, qui permettent, pas à pas, de limiter l'impact environnemental.

Benoît FORMSTECHE, RFF

En élément d'éclairage, la méthodologie même du bilan carbone fait qu'on évalue sur 50 ans. Donc ce qu'indiquent les résultats présentés dans le dossier du maître d'ouvrage, c'est que certains scénarios arrivent à être à l'équilibre avant 50 ans, et d'autres mettent plus de 50 ans. Donc, c'est un élément d'éclairage sur la balance entre l'investissement et les avantages induits par le projet.

Olivier GUÉRIN, président de la CPDP

Vous pouvez peut-être donner des précisions. Est-ce que la rénovation, l'amélioration d'une voie sont plus positives ou négatives quant au bilan carbone par rapport à la création d'une ligne nouvelle ?

Benoît FORMSTECHE, RFF

Ce qui ressort du bilan carbone, c'est que le scénario le plus performant est donc le scénario bleu, parce qu'il est le moins important en coûts d'investissement. Donc, il produit moins de CO2 en phase chantier. Et comme il est relativement performant et permet les mêmes gains de temps, par exemple pour Brest et Quimper, de l'ordre de 10 à

LNOBPL – Liaisons ferroviaires Bretagne-Loire

11 min, pour un coût inférieur d'un milliard d'euros, de fait, l'effet report modal, qui est tout l'effet positif du projet, est beaucoup plus important pour le scénario bleu. Donc, c'est cette balance-là qui est retraduite dans le bilan carbone. Et donc, sur cet indicateur-là, le scénario mauve semble moins performant que le scénario bleu. Sur d'autres indicateurs, on pourra peut-être trouver une autre hiérarchie.

Olivier GUÉRIN, président de la CPDP

Merci. Nous avons une question internet.

Alain RADUREAU, CPDP

Oui, sur un sujet qui n'est pas voisin, mais qui traite quand même des conséquences sur le milieu du projet. M. Gérard ALLARD, de Nantes, nous demande, « Pour les trois scénarios, quelles sont les emprises foncières nécessaires ? » C'est un sujet qui sera traité de façon un peu plus approfondie lors d'une réunion qui aura lieu le 15 octobre à Lamballe et qui traitera de l'agriculture et des emprises foncières. Mais vous pouvez peut-être déjà apporter quelques éléments ?

Benoît FORMSTECHE, RFF

Quelques éléments, à titre d'exemple, sous contrôle du directeur de projet de la LGV Bretagne-Pays de la Loire. On peut raisonner un peu par analogie. Les emprises nécessaires à la LGV Bretagne-Pays de la Loire, en cours de construction, entre Le Mans et Rennes, pour un linéaire de 182 km, et, je crois, de mémoire, 30 km de raccordement... on est sur des emprises totales qui sont de l'ordre de 2 500 ha. Donc, ça donne un peu une idée de l'ampleur de ce type de projet. On peut voir que sur le scénario bleu, on est sur des linéaires un peu moins importants, sur le scénario vert, des linéaires plus importants. Donc, on imagine une consommation un peu plus importante. Le scénario mauve étant lui un peu plus différent et délicat à apprécier. Parce qu'on peut imaginer qu'on modernise, dans les emprises. Ce qui n'est pas vraiment le cas en fait. Ça veut dire que la modernisation dans les emprises a déjà été largement opérée, notamment sur les axes bretons. Donc en réalité, la modernisation se traduit par des ripages ou des petites sections de lignes nouvelles qui sont en dehors des emprises, donc qui vont in fine consommer aussi des emprises foncières. Donc, je ne sais pas si on arrivera au même ratio, mais en tout cas, le scénario mauve n'est pas neutre en termes de consommation foncière.

Olivier GUÉRIN, président de la CPDP

Si je fais un calcul rapide, mais je peux faire des erreurs, ça fait un peu plus de 100 ha par kilomètre de voies nouvelles ?

Benoît FORMSTECHE, RFF

Non, un peu moins, 10.

Viviane RIBEYRON

Bonsoir. Viviane RIBEYRON, citoyenne. C'est plus une remarque qu'une question. J'ai bien compris que vous alliez choisir entre ces trois scénarios-là, d'accord. Mais quand je regarde la carte de ce que vous proposez, ce qui me choque énormément, c'est qu'il y a deux trajets par le Nord, par le Sud, aucun lien entre les deux, et rien qui ne soit dit entre Brest et Quimper, qui ne sont quand même pas super bien desservies l'une avec l'autre, en matière de train. Ce qui fait qu'on a l'impression que tout va être fait pour amener vers Rennes. Si on veut par exemple aller de Morlaix à Quimper, ça va devenir compliqué. Est-ce que vous quelque part, dans les tuyaux, des projets pour plus tard, pour arriver à équilibrer un peu tout ça et développer le centre du territoire breton ?

Arnaud GODART, RFF

Merci, Madame, pour cette question importante qui renvoie aux autres projets, finalement. Je le disais tout à l'heure. C'est que LNOBPL est un projet certes important, mais loin d'être le seul projet que RFF conçoit avec ses partenaires. Et effectivement, d'autres projets en Bretagne et en Pays de la Loire, sur le réseau, sont programmés. Rapidement, nous avons des études en cours pour réaliser la modernisation de Brest-Quimper, et bien d'autres études en cours sur d'autres lignes. Nous avons, je sais que cela ne répond pas exactement à votre question, les travaux sur Plouaret-Lannion, qui sont en cours, je le rappelle. Bientôt, un contrat de projet État région sera en définition et les partenaires définiront d'autres projets, en dehors de LNOBPL bien sûr.

Bernard FOURAGE, Association Nexus

LNOBPL – Liaisons ferroviaires Bretagne-Loire

Bernard FOURAGE, association Nexus. Dans vos scénarios de prolongement de lignes nouvelles, à l'ouest de Rennes, envisagez-vous un contournement de Rennes à l'instar de ce qui s'est fait pour Le Mans ?

Olivier GUÉRIN, président de la CPDP

Cela n'apparaissait pas sur vos cartes. Est-ce que c'est dans vos dossiers ?

Benoît FORMSTECHE, RFF

À ce stade, il n'a pas du tout été étudié de contournement de Rennes. Et ce n'est pas dans les fonctions du projet. Donc, le projet tel qu'il est présenté ne repose pas sur un contournement de la gare de Rennes, mais bien sur une amélioration, au plus proche des sorties de Rennes, pour être efficace le plus rapidement possible.

Olivier GUÉRIN, président de la CPDP

Merci. Je vous propose maintenant de passer au second temps de cette discussion, avec les avis, les interventions des uns et des autres. Je vous demande de ne pas dépasser un temps de 3 min. Vous pouvez aussi continuer à poser des questions bien sûr.

Pascal BRANCHU, association La Nature en Ville

Bonjour. Pascal BRANCHU, association La Nature en Ville. Je rejoins un peu ce qui s'est dit jusqu'ici. J'ai entendu M. RAPOPORT, de RFF, parler justement de la question de la sécurisation, de la question des trajets, de la vitesse, etc. Mais c'est vrai qu'en lien avec la demande qui a été faite sur l'accès aux données. J'ai un souvenir des accidents sur les passages de voies ferrées, ou des problèmes de mesures entre les quais par exemple. Donc je pense que le contrôle citoyen, bien en amont de prises de décision et d'orientation, doit s'exercer.

En second plan, Mme APPERE, députée-maire de Rennes, nous a parlé de l'accessibilité. Je trouve ça intéressant dans une ville où les personnes à mobilité réduite ont justement des difficultés de transport. Avec un coût, le ticket de bus venant d'augmenter ce mois-ci, ça pose la question financière de l'impact pour l'usager. Et c'est vrai que là, en tant que citoyen, je vois des scénarios qui, tous, indiquent Notre-Dame-des-Landes. Nous, en tant qu'association, on postule que Notre-Dame-des-Landes ne se fera pas. Donc c'est vrai que ça pose des questions déjà, dès le départ. Après, c'est vrai que quand on voit les chiffres, à l'heure où on n'arrête pas de nous dire que c'est la crise... en fait, avec un petit jeu de mots, c'est un manuel de valse des milliards qu'on nous présente. Derrière ça, quels besoins ont les Bretons aujourd'hui ? Alors, j'ai entendu les parcours quotidiens. Nous, c'est domicile-travail et parcours de santé qui se posent pour les Bretons aujourd'hui. Parce qu'avec le phénomène de métropolisation, tout va dans les grandes villes ou au bord de mer. Mais la Bretagne profonde, sans moquerie, que devient-elle à ce moment-là ? On assiste à une désertification du territoire, au profit des métropoles. Et cela interroge la question de la gouvernance et la question du projet de territoire, qui sont bien loin des projets politiques. Donc ma question, derrière... c'est vrai que de dire qu'il faut aller toujours plus vite, à un moment donné, ça a ses limites. On est dans un monde aux croissances finies. À un moment donné, il faut reposer la question du tempo nécessaire à une vie équilibrée, qui pèse justement sur la santé des habitants. On a parlé tout à l'heure de pollution de l'environnement, par exemple. Mais aussi, il y a le stress que cela peut engendrer puisqu'il y a des temps de trajet qui sont évoqués, mais c'est de gare à gare. Or, un transport doit s'envisager de porte-à-porte. Et si on éloigne le point d'accès au transport ferré, pour l'ensemble des habitants ça pose la question du réseau global et la question de la prise en compte régionale de cet aspect. Je vous remercie.

Olivier GUÉRIN, président de la CPDP

Merci. Vous pouvez peut-être apporter une précision sur l'éloignement justement des gares, du point d'accès ? Qu'est-ce que le projet peut modifier ou améliorer par rapport à cela ?

Arnaud GODART, RFF

Le projet est intimement connecté au réseau existant, nous l'avons dit. Et sur le réseau existant précisément, parallèlement, et ça répond aussi à la question de Madame, précédemment, nous avons, avec l'ensemble des partenaires, la région, l'État notamment, et l'ensemble des départements et communes concernés, des projets sur les pôles d'échanges multimodaux, particulièrement dynamiques en Bretagne et en Pays de la Loire. C'est une forme de réponse à votre remarque sur le porte-à-porte, puisque l'accessibilité est améliorée par ces outils de pôles d'échanges

LNOBPL – Liaisons ferroviaires Bretagne-Loire

multimodaux. C'est vrai que c'est la particularité de ce projet. C'est qu'il est intégré au réseau existant. Or, dans le réseau existant, les choses avancent en parallèle. Et ce que nous nous présentons ici est le fruit d'une réflexion sur le projet, mais il y a bien d'autres opérations en parallèle, sur lesquelles nous avons essayé de donner un éclairage dans le dossier du maître d'ouvrage, mais de manière succincte.

Olivier GUÉRIN, président de la CPDP

Merci. M. Le Président.

Pierrick MASSIOT, président du conseil régional de Bretagne

Bonsoir à tous. Pierrick MASSIOT, président du conseil régional de Bretagne. Je me réjouis de ce moment pour poursuivre notre désenclavement. Le combat pour une meilleure accessibilité, qu'elle soit terrestre, aérienne, maritime ou numérique, fait partie de l'histoire de la Bretagne. C'est un combat pour surmonter le handicap géographique qui éloigne nos entreprises des marchés et des centres de décision. Le combat n'est pas partisan, il n'est pas idéologique, il est utile et nécessaire pour assurer l'avenir de toute la Bretagne. Un projet nous rassemble depuis déjà 20 ans, c'est le projet « Bretagne à grande vitesse » qui vise à mettre la pointe bretonne à 3 h de Paris par le train. C'est notre objectif constant et partagé et nous n'en dévierons pas. En 2017, la mise en service de la nouvelle ligne à grande vitesse entre Le Mans et Rennes apportera un saut qualitatif très important pour tout le territoire, et au moins 45 min seront gagnées pour les trajets entre Paris et la pointe bretonne. Mais BGV est un élément d'un projet global pour toute la Bretagne. Un projet porté par une ambition qui comprend également les pôles d'échanges multimodaux, la modernisation de toutes les gares, les nouveaux horaires TER, les nouvelles rames, sans oublier des lignes routières, et c'est important, qui rapprochent le Centre Bretagne des connexions TGV. Sur les 3,7 milliards de coût du projet BGV, 1 100 M€ proviennent des collectivités, dont 830 M€ pour le seul conseil régional. Nous ne sommes donc pas dans l'incantation en espérant que le bonheur vienne tout seul. Nous prenons nos responsabilités, nous agissons, nous payons.

Venons-en au projet LNOBPL. En 2017, les meilleurs temps de parcours entre Paris, Brest et Quimper seront proches de 3 h, à une dizaine de minutes près. Il faut donc poursuivre l'effort. Et cet effort est une des composantes essentielles du projet qui est soumis au débat public. Avec LNOBPL, la pointe bretonne sera enfin à 3 h de Paris. Il faut pour cela créer de nouveaux segments de voies entre Rennes et Brest, ainsi qu'entre Rennes et Quimper. Dans le même temps, le rapprochement ferroviaire de Rennes et de Nantes est un objectif retenu par le gouvernement. Il passe aussi par la création de lignes nouvelles. La réunion des deux objectifs et la proposition de construction d'un tronçon commun entre Rennes et Redon renforcent le projet, qui combine ainsi les ambitions bretonnes et ligériennes d'amélioration des relations entre nos territoires, avec Paris et l'Europe, et optimise la dépense publique. LNOBPL, c'est donc pour nous la réalisation simultanée des 3 branches, Rennes-Brest, Rennes-Quimper pour atteindre les 3 h, et Rennes-Nantes pour l'inter-régionalité.

Nous avons débattu pour faire de LNOBPL un projet collectif qui rassemble plusieurs enjeux. Ces enjeux : tout d'abord, mieux nous raccorder aux réseaux d'échanges nationaux et internationaux. Ensuite, faciliter les coopérations et le développement équilibré des territoires en renforçant les liaisons entre les villes bretonnes et ligériennes. Enfin, favoriser la mobilité du quotidien par l'amélioration du réseau actuellement saturé. La mutualisation des solutions pour répondre à la diversité de ces enjeux, c'est l'atout de ce projet. Le débat public s'ouvre aujourd'hui. Ce moment est important. La région Bretagne s'y engage pleinement et je verserai très prochainement, en son nom, son cahier d'acteur au débat.

Ce débat ne doit pas être confondu avec un autre sujet. Je pense bien évidemment à l'aéroport de Notre-Dame-des-Landes. Je respecte toutes les décisions qui ont été prises, mais nous sommes dans un État de droit. M. Le Président, je sais que vous serez vigilant sur ce point. La Bretagne attend, je conclus, le projet LNOBPL comme la poursuite d'une histoire démarrée il y a 20 ans. Rien ne nous est donné. Il faut nous battre pour dessiner un avenir à la Bretagne et à l'ouest du territoire national. En tant que président du conseil régional de Bretagne, j'affirme que le projet LNOBPL est vital pour notre économie, vital pour nos populations, vital pour notre attractivité et vital pour notre avenir, tout simplement. Je vous remercie.

Olivier GUÉRIN, président de la CPDP

Merci. Monsieur, de Nexus.

Bernard FOURAGE, Association Nexus

Bernard FOURAGE, Nexus association. Je vais tenter de prendre mes 3 min, contrairement aux précédentes interventions.

À l'occasion du lancement du débat public, notre association confirme son soutien au projet de liaison performante Rennes-Nantes via Châteaubriant. Cet axe de 125 km au profil favorable à des vitesses de 140 à 160 km/h, voire plus, permettrait, par l'utilisation d'un axe existant et sous-exploité sur l'île de Nantes, d'assurer une traversée rapide nord-sud-ouest de Nantes, et également de desservir l'aéroport de Nantes-Atlantique. Notre projet est en phase avec les recommandations de la Commission Mobilité 21, pour une meilleure utilisation des structures déjà en place. Nous comptons le présenter lors des réunions thématiques de ce débat public, le jeudi 27 novembre à Nantes, et le mardi 2 décembre à Rennes.

Vous avez donné 3 objections pour que ce Rennes-Nantes ne se fasse pas. On nous a parlé de mutualisation. Ça, je peux comprendre dans le cadre du projet d'aéroport de Notre-Dame-des-Landes. On nous a parlé d'insertion urbaine et du problème de la gare de Nantes et de Rennes. Nous avons fait un survol de cette ligne Nantes-Châteaubriant-Rennes. Il n'y a pas de problème d'insertion urbaine insurmontable. Il n'y a pas de problème de gare de Nantes et Rennes insurmontable. Quant au projet de mutualisation, qui dépend un peu du projet d'aéroport de Notre-Dame-des-Landes, on en est maintenant au stade de comment se désenclaver et se désembourber de ce projet sans faire perdre la face à quelques élus politiques. On en est à ce stade-là. Donc, le temps fera son œuvre. Je vous remercie.

Olivier GUÉRIN, président de la CPDP

On a parlé de la mutualisation. Je pense que ce que vous avez indiqué n'a pas forcément été très bien compris. Vous pouvez reprendre, à ce sujet, sur la mutualisation Rennes-Nantes et Rennes-Quimper ?

Alain RADUREAU, CPDP

D'autant plus que nous avons beaucoup de tweets des habitants de la région de Redon, qui s'inquiètent beaucoup du devenir de la gare de Redon, des dessertes dont ils pourront bénéficier et de la place de Redon dans le dispositif. Donc, je crois que ce problème de la mutualisation mérite peut-être une petite précision.

Benoît FORMSTECHE, RFF

La diapo sur le focus qu'on avait fait en fin de présentation, sur l'agglomération rennaise... sachant qu'on retrouve une configuration assez similaire du côté de Nantes, dans le fonctionnement ferroviaire. La recherche de la mutualisation, quand on voit donc la gare de Rennes, comme les objectifs fondateurs du projet sont d'améliorer à la fois la desserte de la pointe bretonne et l'axe Nantes-Rennes, la recherche d'un tronc commun entre Rennes et Redon apparaît assez efficace. Si on imagine une sortie côté Châteaubriant, vous voyez que les TGV qui arrivent de Paris arrivent dans ce sens, et repartent, après, dans ce sens-là. Si on imagine une section d'aménagement de lignes nouvelles ou même de modernisation de l'axe existant dans ce sens-là, on peut être performant peut-être pour la liaison Rennes-Nantes, assurément. Par contre, vous voyez assez rapidement que ça implique un mouvement qui n'est pas très naturel dans le ferroviaire : c'est ce qu'on appelle un rebroussement, qui est assez compliqué à opérer et qui prend mécaniquement une dizaine de minutes, 7 à 8 si on est assez efficace. Et donc, très rapidement, le gain de temps permis par un aménagement peut-être commun vers Châteaubriant, ou qui pourrait se débrancher vers Redon, est perdu par une manœuvre, en tout cas pour la desserte de la pointe bretonne. Donc, c'est pour ça qu'assez rapidement, RFF, avec le dispositif de suivi des partenaires, a décidé d'abandonner cette solution fonctionnellement. C'est un peu la raison principale, la mutualisation fonctionnant, de notre point de vue, assez peu.

Olivier GUÉRIN, président de la CPDP

Et pour répondre aux préoccupations des habitants de Redon, pour la desserte de Redon, votre projet changerait quelque chose ? Ça dépend de qui ? Comment ? Ce sont les autorités organisatrices des transports ? Vous pouvez peut-être apporter quelques précisions à ce sujet ?

Benoît FORMSTECHE, RFF

En termes de desserte, cela ne relève pas de RFF ou du gestionnaire d'infrastructures. Mais ce qu'on peut indiquer, c'est que quels que soient les scénarios présentés, aucun scénario, dans son opération de base, ne contourne Redon. C'est-à-dire que l'infrastructure n'implique pas d'absence de desserte de Redon. Puisque tous les raccordements seront assurés au niveau de Redon. Et donc, comme j'avais pu le présenter auparavant, les trains sans arrêt Redon bénéficieront d'un gain de temps assez conséquent, jusqu'à 25 min sur les scénarios de lignes nouvelles, sur Rennes-Nantes par exemple. Par contre, les trains qui desservent Redon, si on prend le cas d'un Rennes-Redon-Quimper en TER, vu qu'il y a un raccordement au niveau de Redon, il pourrait gagner une dizaine de minutes sur son trajet entre Rennes et Redon, se raccorder à la ligne existante juste avant Redon et continuer ensuite vers son trajet sur la ligne classique. Au même titre, dans le cadre du scénario mauve, et évidemment tous les trains bénéficient des relèvements de vitesse et continuent à desservir toutes les gares.

Olivier GUÉRIN, président de la CPDP

La question était aussi de savoir s'il y aura autant de TGV qui s'arrêteront à Redon qu'actuellement. Et de qui cela dépend ?

Benoît FORMSTECHE, RFF

Cela ne dépend pas de nous.

Olivier GUÉRIN, président de la CPDP

Alors vous pouvez préciser de qui cela dépend ? Quelles sont les décisions qui sont prises ?

Arnaud GODART, RFF

Des autorités organisatrices de transport, en l'occurrence, pour les TGV, la SNCF, pour le compte de l'État.

Olivier GUÉRIN, président de la CPDP

Et les autres dessertes, les TER ?

Arnaud GODART, RFF

Pour les TER, l'autorité organisatrice de transport est la région. Et pour les trains d'équilibre du territoire, il s'agit de l'État.

Daniel HARY

Daniel HARY. C'est suite au discours de M. Le Président de région. Il a fait un discours assez rapide, comme un TGV. Il a parlé quand même un peu de spectaculaire en voulant Brest à 3 h de Paris. Enfin, c'était son enjeu, sa bataille. Mais il oublie quand même le désenclavement de la Bretagne, le temps global de transport pour ceux qui habitent au milieu de la Bretagne. Et puis il a oublié aussi toute la pollution et ça, c'est quand même un enjeu d'avenir. C'est un peu dommage d'oublier ces choses, qui sont d'actualité. Le problème de la pollution est maintenant. Et je regrette que M. Le Président ne soit pas sensible à cela.

Olivier GUÉRIN, président de la CPDP

Vous pouvez préciser vos propositions alors, peut-être ? C'est qu'on abandonne ces 3 h ? Toutes les opinions peuvent être exprimées ici.

Daniel HARY

Non, ce qu'il faut, c'est prendre en compte la pollution dans la réalisation de ces projets, qu'il y ait des lignes internes, que le fret soit pris en compte. Et là, si on prenait le fret, par exemple, en compte, on diminuerait les problèmes de bilan carbone. Tout cela serait amélioré, par exemple. Mais je vois que les prévisions à très long terme, à 150 ans... si on fait des investissements, puisque les lignes actuelles ont 150 ans, je pense qu'il ne faut pas avoir peur d'investir. On l'a vu pour le métro de Rennes. D'accord, mais la pollution, qu'est-ce qu'on en fait ? On n'en parle pas. Et puis ils disent que ce n'est pas dans leurs études. Donc, qui commande les études ? Ce sont bien les élus. Je pense que M. Le Président de région a un rôle à jouer au ministère des Transports, etc. Prévoir, c'est faire de la politique, c'est gérer.

Olivier GUÉRIN, président de la CPDP

Je précise quand même, par rapport à ce qui a été dit avant, que les études sur le bilan carbone pour le trafic voyageurs ont été effectuées. Elles sont dans le dossier du maître d'ouvrage. Ce qui n'a pas été effectué, parce que le projet n'avait pas cet objectif du fret ferroviaire dont on parle maintenant... sauf erreur de ma part, ce que j'ai entendu, c'est que les études développées sur le bilan carbone en ce qui concerne le fret ferroviaire n'ont pas été effectuées parce que ce n'était pas dans le champ du projet. Ceci dit, encore une fois, c'est un axe que la CNDP a souhaité mettre en relief. Et l'analyse sera portée par l'expertise complémentaire qui sera présentée.

Xavier METAY, France Nature Environnement

Xavier METAY, représentant France Nature Environnement Pays de la Loire et plus globalement le mouvement France Nature Environnement.

Pour nous, les enjeux environnementaux sont importants. Dans le contexte actuel, les enjeux environnementaux ne pourront pas être complètement appréhendés qu'au stade des avant-projets ou plutôt du tracé retenu. Il nous paraît quand même important, voire primordial, de choisir les projets de moindre impact, c'est-à-dire ceux utilisant au mieux les lignes actuelles. Or, les associations signataires, membres de France Nature Environnement, demandent que soient réalisés, pour la phase d'étude, des diagnostics environnementaux précis sur l'ensemble des territoires d'étude, pour identifier tous les impacts négatifs environnementaux et paysagers, que soient réalisés des inventaires naturalistes pour toutes les communes concernées par les fuseaux, que soit réalisé un bilan prévisionnel de la consommation d'espace, que soit réalisée une évaluation de fragmentation des milieux et que soit intégré le coût global de la valeur patrimoniale de la biodiversité. Nos associations demandent que soit prise en compte la valeur patrimoniale et soient mesurés les risques que fait courir l'infrastructure sur ces espaces, ainsi que les espèces sauvages et d'étudier les solutions pour y remédier. En premier lieu, bien entendu, les solutions alternatives puis les mesures d'évitement et de réduction, et en dernier recours les mesures de compensation.

Je souhaitais aussi revenir sur les questions du fret. Pour nous, pour nos associations, nous demandons au maître d'ouvrage de réaliser un véritable diagnostic fret ferroviaire sur les deux régions, que RFF examine les potentiels d'évolution des trafics concernés en fonction des objectifs nationaux, rappelés dans la loi de programmation Grenelle et aussi par l'Europe, de définir clairement sa politique sur les infrastructures ferroviaires et que RFF propose les investissements nécessaires, non seulement sur l'aire d'étude du projet, mais aussi sur les infrastructures des régions concernées (exemple : la réhabilitation de la ligne Montoir-Pontchâteau).

Comme je vois qu'il me reste un peu de temps, on peut aussi aborder la question de l'analyse socio-économique du projet. Pour notre association, afin que ne soient pas masqués par une seule analyse globale les inconvénients et avantages de chacun des trois projets, il faut que le porteur de projet puisse analyser séparément, pour distinguer clairement l'impact de chaque projet dans le projet global, et l'impact des options de chaque projet dans le projet lui-même. Nous voulons avoir des études où on puisse comparer, sous-projet par sous-projet, ligne par ligne, scénario par scénario, et avoir les données détaillées de ces analyses, et pas seulement le chiffre global final, pour permettre de bien comparer ces lignes en termes d'étude socio-économique. Nous serons attentifs sur ces points-là tout au long du débat public, auquel nous allons participer fortement et vivement.

Olivier GUÉRIN, président de la CPDP

Merci. Je rappelle, d'une part, que plus précisément sur les questions de l'environnement, il y aura une réunion à Redon le 18 novembre. Ces sujets seront examinés de façon un peu plus complète. En ce qui concerne l'analyse socio-économique, j'ai indiqué qu'elle faisait l'objet de l'expertise complémentaire. Vous avez effectivement, mais ce n'est pas secteur par secteur, l'analyse qui a déjà été faite par RFF. En ce qui concerne les études, un certain nombre sera déjà sur le site. Je ne sais pas si vous voulez compléter en ce qui concerne les études qui sont en cours de réalisation, qui pourraient apporter des compléments.

J'ajoute que nous sommes à un stade préliminaire, donc en amont de la décision même de poursuite ou non du projet, et qu'un certain nombre d'études, d'impact notamment, si le projet se poursuit, sera normalement réalisé ultérieurement. Donc c'est une des difficultés d'un débat public : c'est qu'au stade où ce débat intervient, on ne peut pas avoir tous les éléments, certains étant approfondis, faisant l'objet de précisions, d'études complémentaires à des stades ultérieurs du

LNOBPL – Liaisons ferroviaires Bretagne-Loire

projet. Mais je pense que vous connaissez bien les choses. Vous avez déjà dû suivre un certain nombre de débats et de projets.

Je me permets quand même, parce qu'on a eu des questions et que votre intervention est susceptible d'ouvrir le projet, de rappeler que le président de région a redit, sauf erreur, que c'est un projet global. Donc, c'est un projet à la fois Rennes-Brest, Rennes-Quimper et Rennes-Nantes. Et c'est dans le cadre de ce projet global que RFF a présenté son analyse socio-économique, sans distinguer une branche ou l'autre.

Puisque c'est le débat, permettez-moi de poser des questions. Ce n'est pas tout à fait la règle... mais pour que la position des uns et des autres soit bien explicitée. C'est-à-dire que demandant une analyse secteur par secteur, vous pourriez envisager qu'on réalise uniquement les secteurs les plus rentables ? Vous n'êtes pas obligé de répondre. Mais encore une fois, comme le débat a porté sur ce point, je pense que la position des uns et des autres mérite d'être clarifiée.

Xavier METAY, France Nature Environnement

À ce jour, il s'agit de mixer les solutions les plus intéressantes. Nous, association de protection de la nature et de l'environnement, on n'est pas à courir la minute gagnée, ni ne sommes à 10 min près. Tout à l'heure, on rappelait le symbole de mettre le bout de la Bretagne à 3 h de Paris. Ce n'est pas le but de ce projet-là. Le but de ce projet est de mieux circuler et de mieux desservir la Bretagne et les Pays de la Loire avec plus de cadence, un meilleur confort de déplacement pour faire domicile-travail. C'est aussi de faciliter le rapprochement entre Rennes et Brest, remettre des gens qui prennent la voiture aujourd'hui dans le train. C'est aussi mettre plus de fret sur le ferroviaire. Donc après, c'est comment on le fait, sur quel pas de temps ? Parce qu'on parle d'un projet global, mais au regard des finances publiques d'aujourd'hui, ça m'étonnerait qu'on arrive à financer ces trois lignes dans le même pas de temps. Donc là aussi, nous aimerions bien avoir un détail sur comment on va prioriser les lignes à mettre en numéro 1, numéro 2 et numéro 3, pour étaler les finances dans le temps. Je m'adresse aux collectivités locales : cela m'étonnerait qu'elles arrivent à financer ces trois projets en même temps.

Après, l'urgence est peut-être aussi de regarder la façade atlantique. On n'en a pas parlé aujourd'hui. Mais comment mieux desservir le Sud Bretagne vers Nantes et de Nantes, repartir sur La Rochelle et Bordeaux ? Donc, comment mieux étudier le pôle nantais en termes de desserte ? Et j'en profite pour poser une question : comment passer sous le tunnel de Chantenay et améliorer le trafic sous le tunnel ? Ça parle aux Nantais, en termes de risque de sécurité des biens publics.

Ce sont aussi des réponses que nous attendons, qui seront certainement posées lors du débat public de la réunion à Nantes, le 27 novembre. Donc, je n'attends pas la réponse aujourd'hui, mais plutôt le 27 novembre.

Olivier GUÉRIN, président de la CPDP

Merci. Peut-être quand même le tunnel de Chantenay ? Je ne sais pas s'il est très connu à Rennes, mais vous pouvez expliquer où il est, quels problèmes il pose ?

Arnaud GODART, RFF

Il s'agit en fait d'un ouvrage de 3 000 m, à Nantes, donc, de ce fait, connu à Nantes. Il faut savoir que sur le réseau ferroviaire, nous avons de nombreux ouvrages de cette longueur. Il est surveillé par les collègues de la SNCF infra au niveau des ouvrages d'art, et il y a des mesures de surveillance en lien étroit avec la sécurité civile. Donc, pour faire simple, pas de problème.

Olivier GUÉRIN, président de la CPDP

Je suis passé un peu rapidement sur les questions sur l'environnement. Vous pouvez donner quelques précisions sur la façon qu'a RFF de travailler ces questions-là ?

Arnaud GODART, RFF

Peut-être que nous pourrions passer la main, si vous le souhaitez, à notre experte environnement, si vous voulez avoir des éléments précis. Virginie, c'est peut-être le moment intéressant pour développer cette démarche que nous pratiquons pour l'ensemble des projets. Et vous avez raison de le souligner.

Virginie FIORIO, RFF

Bonsoir. Effectivement, les démarches environnementales ont été initiées déjà depuis un petit moment, depuis 2012 exactement. On a entamé un diagnostic environnement pour essayer de voir quels étaient les principaux enjeux de l'aire d'étude. L'aire d'étude que vous pouvez voir fait environ 15 400 km². C'est sur cette aire d'étude que nous avons entamé un diagnostic environnement depuis 2012, qui a été complété en 2014 puisqu'initialement, le débat public devait avoir lieu plus tôt. Donc, comme cela a été reporté d'un an, on a complété nos études de façon à essayer de ne rien oublier. Et dans ce cadre-là d'ailleurs, on a rencontré un certain nombre d'associations, dont FNE, pour effectivement essayer d'avoir un diagnostic le plus complet possible. On a hiérarchisé ces enjeux sur la base... cela a été validé par les services de l'État. Donc, on a travaillé avec les services de l'État pour hiérarchiser ces enjeux. Et on a initié une démarche de coconstruction. C'est les options de passage qui vous ont été présentées. Elles l'ont été après examen de ces enjeux, en essayant d'éviter d'abord les enjeux majeurs, très forts. Certains ont pu l'être, d'ores et déjà. D'autres ne le sont pas ou ne le seront peut-être pas. Un exemple, la vallée de la Vilaine, qu'il faudra franchir, ou alors il faudra construire des raccordements sur la vallée.

Donc ça, c'est la démarche qu'on a initiée au stade des études préalables au débat public. Et elle sera poursuivie avec l'idée d'abord d'éviter les enjeux et ensuite de réduire ou compenser ces impacts, le cas échéant. Donc, ce que vous voyez défiler sur l'écran, ce sont les différents enjeux. Pour RFF, l'environnement, ce sont les enjeux liés au milieu physique, l'eau, le relief, ceux qui sont liés... par exemple, en enjeu majeur, on considère les captages d'eau potable, ou ceux qui sont liés au milieu naturel. Là, en enjeu majeur, c'est tout le réseau Natura 2000, les arrêtés de protection de biotope, un certain nombre des sites protégés, connus. Je fais remarquer quand même qu'on a pris en compte, très en amont, par exemple les corridors écologiques régionaux. Vous savez que les SRCE sont en cours d'établissement dans les régions. On a essayé de les prendre en compte au stade d'avancement auquel ils se trouvaient en juin 2014, puisqu'on a bouclé nos dossiers, qui sont mis en ligne à cette époque-là. Donc là, ce sont les corridors écologiques régionaux bretons qui figurent dans les documents. Pour les Pays de la Loire, ce n'était pas encore tout à fait prêt.

Évidemment, on va poursuivre ces études de façon de plus en plus fine en fonction qu'on avancera sur les scénarios, la définition de fuseaux, de tracés, etc. L'idée est de continuer à travailler avec les services de l'État, les collectivités, les associations. On est preneur de toutes les bonnes idées. L'idée est de travailler ensemble.

Olivier GUÉRIN, président de la CPDP

Merci. Donc cette question, encore une fois, fera l'objet d'une analyse plus détaillée, prochainement.

Daniel LECLERC, président de l'AUTIV

Bonsoir à toutes et à tous. Daniel LECLERC, président de l'association des usagers des transports en Ile-et-Vilaine. Bien entendu, à l'AUTIV, nous sommes très favorables à l'amélioration des liaisons entre Rennes et Nantes. Mais nous regardons aussi ce qu'il y a entre Rennes et Nantes. En effet, nous nous intéressons à l'ensemble des populations du département. Nous voyons qu'il y a, entre ces deux grandes métropoles, plusieurs petits pôles urbains relativement dynamiques, mais qui sont soumis à de nombreuses contraintes, notamment l'accueil croissant de populations. Au sud de l'Ile-et-Vilaine et au nord de la Loire-Atlantique, ce sont notamment des populations assez défavorisées, qui ont tendance à fuir les deux métropoles du fait de la cherté de l'immobilier. Ces populations se trouvent également confrontées aujourd'hui à des problèmes de déplacement vers ces métropoles du fait de la hausse des prix des carburants. Elles ont donc des besoins forts en matière de transport collectif. Donc, il nous semble nécessaire que la future ligne Rennes-Nantes puisse comporter des arrêts intermédiaires. Bien entendu, nous ne demandons pas à ce que tous les trains s'y arrêtent, mais nous demandons qu'il puisse coexister des services omnibus ou semi-directs au côté des trains directs. Je m'étais d'ailleurs entretenu à ce sujet au téléphone avec M. **BROUTET**, le secrétaire national de la commission de débat public, qui m'avait expliqué que le rajout de quelques gares intermédiaires pourrait peut-être faire perdre 30 s au niveau des aiguillages, mais que ce ne serait pas globalement pénalisant si leur nombre était limité.

Nous avons regardé les villes qui existent. Alors, à l'Est, si on suit le scénario sud, proche de la RN137, nous avons comme villes un peu importantes Chartres-de-Bretagne, Crevin, Bain-de-Bretagne. Plus au sud, ce sont des villes assez petites, de 2 000 à 3 000 habitants : Grand-Fougeray, Derval, Nosay. Puis on retrouve, après, Notre-Dame-des-Landes et Treillières, 8 000 habitants, un peu avant Nantes. Côté Ouest, ce que vous appelez scénario nord, là, nous avons Saint-

LNOBPL – Liaisons ferroviaires Bretagne-Loire

Jacques-de-la-Lande et le pôle de Kerlann, Bruz et le pôle de PSA, Guichen, Messac-Guipry, qui formeront bientôt une seule commune. Plus au sud, des villes relativement importantes de Loire-Atlantique, Guéméné-Penfao, 5 500 habitants, Blain, presque 10 000 habitants : des villes actuellement privées de toute desserte ferroviaire et globalement mal desservies par les transports collectifs. Ensuite, ce scénario ouest rejoint Notre-Dame-des-Landes et Treillières.

Une comparaison de ces scénarios nous a conduits à privilégier le scénario nord : plus de dessertes de pôles intermédiaires, possibilité de connexion avec la future ligne B du métro à Saint-Jacques-de-la-Lande aussi, possibilité, au sud de la Loire-Atlantique, de réemprunter plus ou moins le tracé de la plateforme de la ligne Rennes-Nantes historique, laquelle compte peu d'habitations riveraines. Nous tenons donc, en résumé, à ce que ce projet s'inscrive dans une logique d'aménagement du territoire et de cohésion sociale forte.

Olivier GUÉRIN, président de la CPDP

Merci. Nous avons bien noté. J'ai entendu les différentes villes que vous souhaitez voir desservies. Je ne sais pas si RFF veut apporter des précisions sur ce que pourrait être une desserte par une ligne nouvelle ou par les lignes actuelles.

Je pense, dans la mesure où votre intervention est assez technique et précise, que ce serait intéressant que vous développiez, dans une contribution, éventuellement un cahier d'acteur, votre position, pour qu'elle puisse être mise à discussion.

Patrick ANNE, EELV

Patrick ANNE, Europe Écologie Les Verts. Je vais intervenir sur un des sujets qu'a évoqués Xavier METAY, de FNE. C'est également la desserte, depuis la Bretagne, d'autres régions que la région parisienne. Je crois que c'est important. Est-ce que, par exemple, pour aller à Bordeaux, bientôt, il faudra passer par Paris pour reprendre Bordeaux et après, remonter à Angoulême si on va à Angoulême ?

La question des trains d'équilibre du territoire est posée aujourd'hui, en alternative au TGV puisque le CNIT avait prévu de mailler le territoire avec des LGV. On voit les coûts possibles à faire déjà au niveau économique. On sait aussi les problèmes de rentabilité du réseau TGV. Et donc, pourquoi, dans ce scénario-là, n'est pas évoquée la possibilité d'avoir aussi des trains qui partent de Bretagne ? À une époque, il y avait un Quimper-Vintimille. Après, cela a été supprimé. Après, il y a eu un Nantes-Vintimille, qui était un train de nuit, qui était plein et qui a été supprimé parce que, sans doute, le tout TGV... c'était plus important de remplir vers Paris et vers Marseille, sans doute : des choix économiques tout TGV. On a étudié, avec un autre dossier, celui du Paris-Orléans-Clermont-Lyon, l'alternative au TGV. On a essayé, avec Europe Écologie, de faire une proposition, qui a été reprise dans un dossier de la Vie du Rail, qu'on peut obtenir auprès de nous, et qui pose la question du train à haut niveau de service, c'est-à-dire la régularité, permettre d'aller dans tous les territoires de France et de ne pas lier la Bretagne uniquement à Paris. Ce qui est paradoxal quand on connaît l'histoire bretonne. Et donc, je parlais de Bordeaux, mais on peut parler également de Caen et du nord de la France. Qu'en est-il de l'étude de l'usage de trains autres que le TER et le TGV ? Puisque dans les propositions, il n'y a que ces deux formats-là, et il n'y a pas d'ouverture à partir de villes bretonnes, même de l'ouest, de Brest ou de Quimper, vers d'autres régions.

Olivier GUÉRIN, président de la CPDP

Vous pouvez peut-être apporter des informations et peut-être, je ne vous ai pas laissé la parole, sur la liaison Rennes-Nantes avec la desserte de ces différentes villes ?

Arnaud GODART, RFF

Sur la question précédente, ou plutôt les suggestions concernant les dessertes des villes périurbaines au sud de Rennes, entre Rennes et Nantes, nous prenons note. Je crois que c'était davantage une suggestion qu'une interrogation. Aujourd'hui, effectivement, cela n'a pas été conçu comme cela. Ça renvoie vraiment à ce sujet vitesse-capacité. Nous avons vu les vitesses et capacités : plus d'arrêts nécessitent plus de capacité, mécaniquement. Donc ça renvoie à ce sujet, fort complexe, et sur lequel nous aurons l'occasion sans doute, au moment venu, entre Nantes et Rennes, puisqu'il y aura une réunion spécifique, d'en parler, si vous le permettez.

LNOBPL – Liaisons ferroviaires Bretagne-Loire

Pour la question sur l'usage d'autres trains, nous sommes gestionnaires d'infrastructure et les trains, ce n'est pas nous, pour dire les choses trivialement. Et malheureusement, je ne suis pas en mesure de répondre à cette question.

Olivier GUÉRIN, président de la CPDP

On souhaiterait quand même quelques informations. Pourquoi on supprime des trains ? La question qui est posée, je crois, c'est que le projet est orienté Paris, et sauf erreur, ce qui est en débat, c'est « est-ce qu'il ne faudrait pas améliorer des liaisons interrégionales vers le Sud-ouest, le Sud-est, la Normandie, le Nord ? » Est-ce qu'il y a une réflexion de RFF, des possibilités ? Ou peut-être qu'il n'y a pas la clientèle ?

Arnaud GODART, RFF

Ce projet n'est pas orienté vers Paris. On parle beaucoup de la liaison pointe Finistère-Paris. C'est un objectif important, mais le projet ne se résume pas à ça. On le disait tout à l'heure. Par rapport à la desserte, aux objectifs du territoire, on améliore les liaisons du territoire Bretagne-Pays de la Loire vers Rennes et Nantes. Et donc, Rennes et Nantes étant les nœuds ferroviaires, on diffuse, derrière. Je vais laisser Benoît compléter.

Benoît FORMSTECHE, RFF

On est dans des régions particulières. C'est-à-dire qu'à l'occasion de l'arrivée de la LGV Bretagne-Pays de la Loire, en 2017 se passera aussi un événement important pour le service ferroviaire en Bretagne-Pays de la Loire, c'est le déploiement de ce qu'on appelle le cadencement : c'est l'organisation des horaires des trains. Et donc, les deux pôles principaux de correspondance seront les gares de Rennes et de Nantes, qui donc, mécaniquement, des nœuds de correspondance. Dans le transport aérien, on appelle ça des hubs. C'est-à-dire que vous aurez vos trains qui arriveront tous à peu près en même temps autour de la minute zéro, pour permettre le maximum de correspondances. C'est pour ça que ce que dit Arnaud est assez juste. C'est un projet qui améliore certes les liaisons vers Paris, mais qui n'est pas un projet tourné vers Paris, puisque c'est un projet qui améliore aussi les liaisons entre Rennes et Nantes, qui sont les deux plateformes de correspondance de l'Ouest. Donc, en diminuant sensiblement les temps de parcours entre Rennes et Nantes, on améliore les trajets Bretagne vers Nantes, Nantes étant la porte de sortie ou d'entrée naturelle pour aller vers Bordeaux ou vers Tours. Donc en fait, toute la difficulté de notre travail est que notre périmètre d'intervention est une zone où... on améliore les infrastructures au sein d'un périmètre géographique, donc à l'ouest de Rennes et de Nantes. Et après, les services ferroviaires pourront se construire et bénéficieront des gains de temps. Par exemple, ce sera 25 min entre Nantes et Rennes. On peut imaginer que quelqu'un qui habite à Saint-Brieuc, qui se rend à La Rochelle, bénéficie de 10 min entre Saint-Brieuc et Rennes, a une correspondance efficace entre Rennes et Nantes et a un train qui prolonge jusqu'à La Rochelle : il gagnera 10 min, puis 25 min sur son trajet.

Michel CANIAUX, ALTRO

Michel CANIAUX, délégué général de l'association ALTRO, association logistique transport ouest, qui rassemble 37 collectivités. Du Rhône-Alpes à la Bretagne, il y a 7 collectivités bretonnes qui sont membres, pour promouvoir le projet Via Atlantica. On est d'accord : on n'est pas sur un projet sur Paris, mais pour relier la Bretagne, la raccorder à d'autres territoires. Et cette Via Atlantica a pour but de réparer l'injustice qu'il y a dans la distribution des corridors européens actuels, qui font complètement abstraction de notre façade atlantique. Et donc hier, notre conseil d'administration, qui s'est tenu à l'Assemblée nationale, a confirmé le soutien de notre association au projet LNOBPL, en tant qu'outil de la transition énergétique... c'est là où on sera vigilant. Il faut effectivement qu'il y ait un report modal qui s'effectue. C'est pour ça que c'est important. Sinon, c'est dépenser de l'argent pour pas grand-chose. Et c'est aussi un outil de l'aménagement équilibré du territoire. Et à ce titre, aucun territoire ne doit être laissé à part. C'est-à-dire que la desserte ferroviaire doit concerner l'ensemble du territoire. Et enfin, c'est un outil de la construction européenne. Donc, nous réaffirmons la solidarité des projets. Nous ne sommes pas pour dire que les projets sont concurrents les uns avec les autres, mais au contraire, qu'ils se nourrissent les uns les autres. Donc, c'est bien la continuité de la Via Atlantica, ce LNOBPL, et tous nos membres, même ceux qui géographiquement paraissent éloignés, contribueront à ce débat, sous la forme de cahiers d'acteur, de façon à ce que l'on puisse affirmer notre accord avec les objectifs du projet. Merci.

Bernard FOURAGE, Association Nexus

Association Nexus. Nous pensons que le slogan Brest à moins de 3 h de Paris ne doit pas être déterminant du choix. En rappel, en 1980, il y a eu un autre choix, qui était le tout électrique jusqu'à Brest. Parce que ce n'était pas bien de continuer depuis Rennes avec du diesel jusqu'à Brest. Résultat : SNCF, dont pas mal pensaient, plutôt que le tout électrique, qu'il fallait rectifier les courbes de façon à permettre de la vitesse, de 160 à 200 à l'heure, ont été mis en minorité et ça a été le choix politique du tout électrique qui a été fait. Au résultat, maintenant, 25 ou 30 ans après, cela coûte une fortune de faire ces travaux de rectification de courbes. Parce que sur les voies ferrées, il a été implanté la signalisation, les caténaires et donc, tout est à refaire. Alors que normalement, ça aurait été beaucoup plus facile avec un profil fait dans les années 1980. Alors, je dis qu'il ne faut pas se focaliser sur le Brest à 3 h. Ce qu'il faut, c'est arranger des choix qui permettent des reports de trafic de la route et de l'aérien vers le rail, des réductions des émissions de gaz à effet de serre, avec les nuisances sonores, des réductions des accidents de la route et aussi de la facture pétrolière, et une accessibilité et la compétitivité des entreprises pour du fabriqué sur place. Donc, je rejoins un peu ce que vient de dire précédemment la FNE.

Gaël VIRLOOVET, président d'Ille-et-Vilaine Nature Environnement

Bonjour. Gaël VIRLOOVET, président d'Ille-et-Vilaine Nature Environnement. D'abord, merci pour ce débat public. On est très en amont de la réalisation du projet et c'est très positif qu'on ait le débat public autant en amont de la réalisation d'un projet. C'est rarement le cas. Ça permet une adhésion potentielle au projet, un partage d'une vision collective et, dans les temps qui courent, on n'a pas intérêt à s'en priver.

Ce qui me semble ressortir des différentes interventions, c'est d'abord la compréhension de comment ce projet global s'intègre dans une vision de la mobilité à l'échelle de la Bretagne, à l'échelle de l'Ouest, à l'échelle du Grand Ouest, à l'horizon 2030/2050. C'est le premier élément. Et là-dessus, on a besoin de donner. Aujourd'hui, on n'en dispose pas, côté associatif. On n'en dispose sans doute pas non plus du côté d'un bon nombre d'acteurs. Donc on a besoin de partager ça : quelle est la vision de la mobilité à l'horizon 2030/2050 ? C'est le premier aspect.

Le deuxième aspect concerne les gaz à effet de serre. C'est un des enjeux majeurs pour la France. On a une loi de programmation qui contient un objectif de réduction des gaz à effet de serre par 4 d'ici 2050. Cet objectif va être très probablement réaffirmé dans la loi de transition énergétique. En tout cas, c'est la logique qu'il y soit et il n'y a pas de raison qu'il ne soit pas réaffirmé. Là, on a un projet structurant majeur pour la Bretagne, qui va coûter entre 3,5 et 5 milliards d'euros. Une question importante, c'est « comment ce projet contribue à l'atteinte du facteur 4 pour notre territoire ? »

Et puis je commençais en disant que c'est très positif qu'on soit autant en amont du projet. En même temps, dans les réponses aux questions posées, on a le sentiment qu'on manque encore beaucoup d'études aujourd'hui. Et c'est sans doute une des limites. C'est-à-dire qu'on parle d'un projet sur lequel on a pour l'instant des grands scénarios, mais, en termes de justification socio-économique, d'analyse environnementale, on manque encore de données. Et c'est limite pour une bonne adhésion à l'un des projets, à l'un des scénarios, de la part de la population, des associations qui peuvent être regroupées au sein de la fédération Ille-et-Vilaine Nature Environnement notamment.

Olivier GUÉRIN, président de la CPDP

Merci. Vous avez parlé un peu du report modal. Il y a des chiffres dans le dossier du maître d'ouvrage, notamment selon les destinations, selon l'importance des liaisons du quotidien, à la fois au niveau interrégional et au point de vue régional. Et vous avez des estimations d'évolution de ce report modal. Vous pouvez donner quelques informations à ce sujet, peut-être ? Pour dire quand même que toutes les études demandées n'existent peut-être pas, mais il y en a un certain nombre et vous aurez l'opportunité de lire le dossier du maître d'ouvrage. Il apporte, sur ces éléments, des informations assez précises.

Benoît FORMSTECHE, RFF

Quelques éléments de précision sur ce qu'on n'a pas abordé dans la présentation. On n'a pas l'illustration sur le report modal. C'est un peu dommage. Il faudra qu'on la rajoute. En tout cas, là, ce qui vous est présenté, c'est le volume total de voyageurs intéressés par le projet. Donc, on voit que, suivant les scénarios, mauve, bleu, vert, on est sensiblement sur le même nombre de voyageurs. Donc au total, le code couleur représente à chaque section... Rennes-Brest en bas, Rennes-Quimper au-dessus, en bleu, et après, Nantes-Rennes et Nantes-Quimper, et la desserte de l'aéroport. Au total,

c'est 18 millions de voyageurs qui sont concernés par le projet à l'horizon 2030. Et ce qui manque sur cette diapositive, c'est le report modal. Le report modal, en gros, suivant les scénarios, cela fluctue entre 1,9 et 2,3 millions de voyageurs. Concrètement, ce sont essentiellement des gens qui se reportent de la voiture sur les liaisons régionales, Nantes-Rennes, Rennes-Brest, Rennes-Quimper, marginalement sur l'avion, sur les Paris-Brest ou les Paris-Quimper. Et donc, concrètement, le projet permet de faire gagner 2 millions de voyageurs pour le transport ferroviaire. Ce qui explique, après, le bilan carbone du projet.

Arnaud GODART, RFF

Si vous le permettez, je voulais compléter aussi sur un autre paramètre, qui est la coordination, vous l'évoquiez dans votre question, entre les différentes autorités organisatrices de transport, leur exploitant. C'est vrai que le ferroviaire, et vous avez parlé de projet structurant, est un mode de transport structurant. Et la coordination avec les autres modes de transport, on pense au car notamment, est un vrai sujet. Et nous avons commencé de manière très anticipée, avec les autorités, à évoquer ces possibilités de complémentarité. Je voulais peut-être citer un exemple concret de travaux réalisés. Par exemple, Antes-Châteaubriant a permis, au niveau de la Loire Atlantique, de réorganiser les dessertes de cars et de les optimiser. Donc, il y a à la fois l'effet report modal que citait Benoît FORMSTECHE, et puis aussi le redéploiement d'un service public de transport, routier en l'occurrence.

Hervé ÉON, Parti de Gauche

Hervé ÉON, Parti de Gauche. J'ai déjà participé à des enquêtes publiques et aujourd'hui, je suis prêt à prendre des paris sur le résultat qui va ressortir.

Olivier GUÉRIN, président de la CPDP

Ce n'est pas une enquête publique. C'est un débat public et c'est différent.

Hervé ÉON, Parti de Gauche

Oui, c'est ce que je voulais dire. Au temps pour les termes... donc, débat public. J'ai déjà participé. Je prends les paris sur le résultat : ce sera le scénario bleu. Pour autant, je vois aussi des projets portés qui peuvent être grisants pour des aménageurs de territoire. Effectivement, on parle d'emprises foncières. D'ailleurs, le monsieur a eu le sourire quand il a été question des 2 500 ha d'emprises foncières, tout à l'heure. Ce que je veux dire par rapport à ça, c'est que quand on voit aussi, au niveau des résultats humains, je me pose la question. Donc, j'ai bien retenu que pour un kilomètre de voie, il y avait une emprise foncière de 10 ha. Alors, je ne sais pas, au niveau des différents projets, que ce soit le mauve, le bleu ou le vert, si on a calculé le nombre d'expropriations que ça représenterait. Et à défaut d'avoir le nombre d'expropriations par projet, est-ce que Monsieur peut nous donner, en statistique, pour un kilomètre de voie ferrée, combien d'expropriations ça représente ?

Olivier GUÉRIN, président de la CPDP

Je ne sais pas si les chiffres peuvent être donnés. Ça dépend beaucoup des terrains. Si ce sont des grands terrains, il peut y en avoir peu. Peut-être pouvez-vous apporter des précisions par rapport au projet qui est en cours de réalisation, la LGV ? Comment ça s'est passé effectivement en ce qui concerne les expropriations ? Surtout, je pense que le problème est un problème réel d'expropriation, mais il est plus pour les agriculteurs, sans doute, un problème de redéploiement. Encore une fois, c'est un sujet qui sera traité lors d'une réunion particulière, à Lamballe. Mais RFF ou les sociétés qui travaillent sur ce sujet ont une certaine expérience. Vous pouvez apporter quelques précisions à ce sujet, la façon dont c'est fait, en ce qui concerne les agriculteurs ?

Arnaud GODART, RFF

C'est d'abord le fruit d'un dialogue très fort. Je me permets juste, en propos liminaires, de renvoyer à la réunion thématique, où nous avons envisagé de donner des exemples précis sur des travaux en cours, potentiellement. C'est sans doute beaucoup plus pertinent et concret. Tout s'appuie quand même sur un dialogue en amont, avec les propriétaires agricoles, mais aussi avec les chambres d'agriculture. Donc, je laisserais Benoît peut-être préciser, mais encore une fois, nous aurons une thématique particulière. On propose de la détailler à ce moment-là.

Edgard BLOT

Edgard BLOT, Cesson-Sévigné. C'est en lien directement avec ces propos. Moi, je voulais en revenir sur la question des emprises. Puisque RFF a répondu par analogie avec la LGVBPL, en citant le chiffre de 2 500 ha. Je pense, pour être riverain de la LGVBPL, que ce chiffre est très optimiste. Alors, c'est vrai que ça a varié. Au moment de l'enquête parcellaire, on était plutôt à 2 700. À un moment, il en manquait et on en a repris. Puis on a en relâche un peu maintenant. Mais ces chiffres-là n'incluent pas la section Connerré-La Milesse, qui était déjà acquise avant, et qui prend 240 ha. Donc, on est plus près de 3 000 ha que de 2 500, à mon avis. Et en plus, encore, ça n'inclut pas les surfaces nécessaires pour les compensations environnementales, qui viendront après et qui consomment de l'espace. Alors, c'est vrai que ça reste des terres agricoles, mais sous très fortes contraintes. Et également, ça n'inclut pas les terres nécessaires dans certains endroits, quand il faut stocker des excédents parfois considérables de matériaux de terrassement. Il y a plusieurs cas sur la ligne en cours de construction. Alors parfois, c'est stocké dans l'emprise, mais parfois en dehors de l'emprise, donc en plus de l'emprise. Donc, c'est des surfaces assez considérables. Tout ça pour dire que même quand on dit « 3 000 ha », ça ne parle pas forcément, ce n'est pas forcément concret. Mais 3 000 ha, c'est 30 km². 3 000 ha, si on fait un tout petit calcul, de perte de production agricole, ceci de manière définitive, en prenant juste un petit équivalent, à 60 quintaux de l'hectare en production de blé... et encore, un agriculteur qui produirait ça passerait pour quelqu'un de pas très performant : ça fait 18 000 t de blé perdues chaque année. Et avec ça, imaginez ce qu'on peut faire en quantité de pain, de baguettes, de nourriture pour le bétail, etc. Tout ça pour dire, et là j'exprime une opinion, que la ressource terre agricole n'est pas une ressource illimitée, qu'on peut consommer à tout va, sans considération à la fois des agriculteurs, mais aussi du potentiel production qui se trouve perdu, et ceci de manière définitive. Je pense que dans les critères de choix, le poids apporté à la consommation de terre agricole, et donc à l'économie de terre agricole, devrait remonter considérablement dans le poids des critères. Et j'ajoute que là-dessus, quand il y a une nouvelle ligne, ce n'est pas seulement l'emprise de la nouvelle ligne, mais c'est aussi un gigantesque remembrement qui est nécessaire parce qu'une nouvelle ligne, c'est un effet de coupure sur la nature, l'environnement, les routes, etc., mais c'est aussi sur les exploitations agricoles. Et pour le LVGBPL, c'est un réaménagement foncier qui prendra 8 à 10 ans et qui porte sur plus de 46 000 ha. Il y a 1,5 km de part et d'autre, 3 km de large. Voilà des précisions, je pense, qui confortent mon opinion.

Olivier GUÉRIN, président de la CPDP

Merci. Encore une fois, c'est un sujet qui sera approfondi, sur lequel des exemples seront donnés. Vous avez témoigné de ce qui s'était passé sur la LGV. Et RFF a une certaine expérience de ces problèmes. Donc, c'est un sujet qui sera approfondi à Lamballe, le 15 octobre.

Pascal BRANCHU, association La Nature en Ville

Pascal BRANCHU, association La Nature en Ville. Deux petites réactions, parce qu'on a entendu, d'une part, à la tribune, que c'était un projet qui était en amont, et d'autre part l'intervention sur la biodiversité, qu'en fait ça datait de 2012 et que le dossier biodiversité était bouclé. Donc, ça me fait réagir. En disant que l'accès aux données... c'est-à-dire à un open data, qui soit mis réellement en lien avec les rapports... parce que comme on le disait tout à l'heure, le rapport, si on n'a pas la base sur laquelle s'appuient ces rapports-là... à un moment donné, il faut qu'on puisse avoir l'objectivation, si on est dans un réel débat public. C'est ma première demande.

La deuxième demande concerne le choix, et là, je m'adresse au président de la région Bretagne, puisqu'on promeut des modes de déplacement doux, comme le vélo, comme mode de transport. Et c'est vrai que les rames bretonnes ne permettent pas de mettre un vélo dans les TGV. Donc si on va vers la Com 21, à Paris, fin 2015, je pense qu'il serait intéressant qu'on ait un engagement aujourd'hui. Alors, on est proche des élections régionales bientôt. C'est peut-être le bon moment pour qu'on arrive à un engagement fort de la région pour que les personnes puissent se déplacer de manière plus autonome, avec un faible impact (l'empreinte carbone dans les déplacements), pour que, dans un rayon de 20, 25 km... ça se fait assez facilement s'il y a des pistes cyclables sécurisées et entretenues, pour que vraiment, on puisse aller, avec les déclinaisons du pétrole, etc., sur un projet de vie qui corresponde aux besoins et moyens des habitants. Merci.

Olivier GUÉRIN, président de la CPDP

Merci. En ce qui concerne les études, vous avez cité l'open data et on s'ouvre effectivement à des sujets beaucoup plus vastes, parce que ce sont les données brutes aussi, qui sont disponibles. Je ne sais pas si vous avez des demandes particulières. Faites-nous-en part pour qu'on voie ce qui peut être disponible, ce qui peut être amélioré.

Une précision simplement : sauf erreur de ma part, en ce qui concerne les TGV, ils dépendent de la SNCF et pas de l'AOT région. Mais je ne sais pas si le président de la région veut intervenir, ou son vice-président, sur le transport des bicyclettes dans les trains, dans les TER. Sur les TGV, peut-être que vous pouvez confirmer ce que je dis : c'est une exploitation SNCF et je ne sais pas ce qui est prévu pour le transport des bicyclettes. Et sur les TER ?

Gérard LAELLEC, vice-président du conseil régional de Bretagne

Sur les TGV, je ne répondrais pas grand-chose parce que nous ne sommes pas autorité organisatrice en matière de TGV. S'agissant des TER, nous en avons acquis. Nous sommes en livraison d'une nouvelle fournée de TER, et évidemment, il y a des emplacements pour les vélos dans les TER. Je crois que ce qu'il faut retenir, c'est que les déplacements au quotidien se développent considérablement, qu'ils vont se développer encore et qu'ils se développeront beaucoup encore d'ici à 2020, et que par ailleurs, il y a lieu de créer toutes les conditions d'usage du vélo, singulièrement autour des gares, singulièrement en utilisant toute une série de modes qui existent, et sur lesquels nous travaillons par ailleurs. C'est-à-dire qu'il ne faut pas voir le projet dont nous débattons ce soir comme un projet qui s'oppose à la bicyclette. Ce n'est pas de ça qu'on débat ce soir. C'est un projet qui est compatible avec la bicyclette, qui est compatible pour aller plus vite aussi que la bicyclette, compatible pour accueillir la bicyclette et compatible pour également rapprocher la pointe bretonne de Rennes et Rennes de la pointe bretonne. C'est bien de ce sujet-là qu'il s'agit. Et je pense que toutes les propositions susceptibles de venir pour améliorer l'utilisation du vélo sont les bienvenues, sans attendre les conclusions de ce débat public, M. Le Président.

Olivier GUÉRIN, président de la CPDP

Merci, M. Le Vice-président. M. Le Directeur régional de la SNCF, sur les TGV, qu'est-ce que peut dire la SNCF ?

Jean-Philippe DUPONT, directeur régional SNCF Bretagne

D'abord, je pense que M. LAELLEC a à peu près tout dit. Donc, non, sur les TGV, c'est difficile de savoir quel sera le matériel qui sera en service à l'horizon 2030, évidemment. Mais là aussi, en ce qui nous concerne, on a un service aujourd'hui qui permet à des cyclotouristes de venir en Bretagne et de mettre le vélo. Et quand on utilise un TGV, c'est pour faire de la longue distance. Il y a une complémentarité évidente à trouver avec l'utilisation des vélos. Et moi, je crois beaucoup au fait qu'on développe, c'est ce qu'on essaie de faire aussi, le concept de vélo-train-vélo. C'est-à-dire que vous allez en vélo dans une gare et vous prenez le TGV, et après vous pouvez reprendre un autre mode de transport. En tout cas, ça me semble être un sujet d'avenir et nous sommes extrêmement sensibles à tout ce que vous avez cité tout à l'heure, le porte-à-porte. C'est un sujet majeur pour la SNCF.

Daniel HARY

Rapidement, sur la LGV entre Le Mans et Rennes, il y a 10 ans, j'étais plutôt pour. Je pensais que ça allait offrir une rapidité. Mais on s'aperçoit que le chantier énorme... quand on va du Mans à Rennes en voiture, on voit cette énorme catastrophe de campagne détruite. 3 000 ha, il faut savoir que ça représente 30 fermes de 100 ha. 30 fermes de 100 ha, c'est au moins 100 emplois et au moins 3 ou 4 fois plus d'emplois induits. C'est donc une catastrophe de production. Donc, il faudrait peut-être réfléchir. Est-ce qu'on a les moyens de ce luxe de vitesse ? Moi, je ne le crois pas. Ça, c'est du spectaculaire et je dis qu'on n'a pas les moyens de faire ça. Alors, si on fait ça et qu'on ne fait pas Notre-Dame-des-Landes, on dira que c'est à moitié gagné. Mais si jamais on fait les deux, c'est un gaspillage monstre. Je crois qu'il ne faut pas négliger plutôt les transports de proximité. Le vélo pour aller à la gare : on ne peut pas aller dans une gare en vélo en étant en sécurité actuellement, que ce soit pour toutes les petites communes de Bretagne. Donc, réfléchissons avant de faire tout ce luxe. Est-ce qu'on en a vraiment les moyens ? Ou alors, on dit carrément qu'on fait une politique de luxe, de vitesse et qu'on se fout des pauvres.

Olivier GUÉRIN, président de la CPDP

Merci. Je ne sais pas si c'est la conclusion, mais je crois que tout le monde a pu intervenir.

Je vous remercie d'avoir participé à ce débat. Je remercie aussi les internautes qui nous ont suivis. Il y en a une cinquantaine qui était devant son ordinateur. Et donc, beaucoup ont posé des questions. Le débat commence aujourd'hui. C'était la première réunion publique. Il se poursuit, je vous le rappelle, sur internet, où vous pouvez obtenir les informations complémentaires, poser des questions, demander des études si elles existent. RFF verra si ces études existent. Et puis, nos prochaines réunions auront lieu à la pointe bretonne, la semaine prochaine, le 17 septembre, à Brest, et le 18, à Quimper.

Merci, bonne fin de soirée.