

**LNOBPL – Liaisons ferroviaires Bretagne- Loire****SYNTHESE DE LA RÉUNION PUBLIQUE THEME « MOBILITE ET  
DEVELOPPEMENT ECONOMIQUE »****Brest, le 17 septembre 2014, 19h00 à 22h00****En tribune****Commission particulière du débat public :**Olivier GUERIN, *président*Martine PATTOU, *membre*Michel MORIN, *membre***Maîtrise d'ouvrage**Stéphane LEPRINCE, *Directeur régional Bretagne – Pays de la Loire (RFF)*Arnaud GODART, *chef de mission LNOBPL (RFF)*Benoît FORMSTECHE, *chef de mission adjoint LNOBPL (RFF)*Cédric LEVREL, *chargé des études techniques (RFF)*Antoine FREMONT, *chargé de mission (RFF)*Sophie DANET, *responsable antenne Rennes (RFF)***Intervenants**Claire GUIHENEUF, *directrice de l'Agence d'Urbanisme du Pays de Brest (ADEUPa)*Françoise LELANN, *directrice d'Investir en Finistère***Présents dans la salle****Commission particulière du débat public :**Paola Orozco-Souël, *membre*

*(Début de la réunion à 19 h 03)*

Olivier GUERIN, président de la CPDP, ouvre la réunion et donne la parole à François CUILLANDRE, maire de Brest, pour un mot d'accueil.

François CUILLANDRE rappelle les enjeux d'accessibilité, de mobilité, de développement économique et d'aménagement du territoire du projet LNOBPL. Il explique que la pointe du Finistère est géographiquement isolée, ce qui rend les connexions difficiles avec les autres territoires français ou européens. Dans ces conditions, l'objectif de placer Brest et Quimper à 3 heures de Paris constitue une priorité centrale. François CUILLANDRE annonce ensuite qu'un cahier d'acteur favorable à un scénario « bleu » aménagé sera prochainement publié par la commune de Brest.

#### Présentation du débat public

Michel MORIN, membre de la CPDP, présente le cadre réglementaire et les principes du débat public, qui porte sur l'opportunité, les objectifs et les grandes caractéristiques du projet. Le débat est animé par la Commission Particulière de Débat Public (CPDP), émanation de la Commission Nationale de Débat Public (CNDP). La CPDP, indépendante et neutre, permet à tout un chacun de s'informer sur le projet et de poser des questions. Son rôle est d'organiser le débat public et d'y garantir la transparence de l'information, l'équivalence d'expression et de participation et le caractère argumenté des avis exprimés. Une fois le débat clos, le maître d'ouvrage, RFF, prendra une décision sur les conditions de poursuite ou non du projet. Michel MORIN rappelle que le débat public se déroule du 4 septembre au 4 janvier 2015. Il décline ensuite les modalités de participation du public lors des réunions ou sur le site internet de la CPDP, à travers les questions/réponses, les avis, les contributions et les cahiers d'acteur. La CPDP a également souhaité impliquer les étudiants et a donc passé des accords avec les universités de Rennes et de Nantes et avec l'UBO. Le débat public fera l'objet d'un compte-rendu (rédigé par la CPDP) et d'un bilan (rédigé par le président de la CNDP). Trois mois après la publication de ces documents, le maître d'ouvrage fera connaître sa décision sur les suites qu'il entend donner au projet.

#### Présentation du projet

Stéphane LEPRINCE rappelle que le projet LNOBPL (2030) vient compléter le projet de LGV Le Mans – Rennes (2017). Ce projet s'inscrit également dans un contexte ferroviaire qui prévoit la construction d'un groupe public intégré (RFF et la SNCF) dès l'année prochaine. Le groupe disposera donc de tous les moyens permettant de répondre aux acteurs du territoire et à la population. En Bretagne, l'objectif de ce groupe public sera de renforcer les transports du quotidien, conformément à la préconisation de la Commission mobilité 21. A ce titre, Stéphane LEPRINCE souligne le besoin de modernisation du réseau et évoque les travaux déjà réalisés sur Rennes-Brest et Rennes-Quimper, ainsi que les travaux actuels de Rennes-Redon. Il ajoute que 85 % du réseau structurant breton sera remis à neuf pour l'arrivée de la LGV en 2017. Stéphane LEPRINCE conclut son intervention sur la nécessaire concordance entre le réseau de transport quotidien et le réseau à grande vitesse.

Arnaud GODART explique que le projet LNOBPL part du constat de dynamisme démographique des régions Bretagne et Pays de la Loire et d'une volonté de maintien de leur attractivité économique. Les quatre axes ferroviaires du projet sont Rennes-Brest, Rennes-Quimper, Nantes-Rennes et Nantes-Quimper. LNOBPL est situé géographiquement à l'ouest de la ligne Nantes-Rennes. Des travaux de modernisation sont actuellement engagés sur différentes lignes et le projet se caractérise par sa connexion au réseau existant et aux futurs pôles d'échange multimodaux. Le projet LNOBPL doit tenir compte de toutes les infrastructures (aéroportuaires, routières) et s'inscrire dans l'intermodalité. Arnaud GODART explique ensuite que les deux facteurs permettant d'évaluer la performance d'un réseau sont le temps de parcours et la capacité (soit le nombre de trains qui peuvent passer sur le réseau en une heure). En l'état actuel des choses, le réseau ferroviaire ne sera pas en mesure de répondre aux besoins de transport en 2030. Partant de ce constat, l'État, les

régions Bretagne et Pays de la Loire, les quatre départements bretons et les métropoles de Brest, Rennes et Nantes ont défini cinq objectifs :

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

#### Présentation des scénarios

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

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

Benoît FORMSTECHEER présente les gains de capacité du projet et les aménagements possibles (non inclus dans le projet) : 1 train supplémentaire par heure pour Rennes (3 avec les aménagements complémentaires) et 2 trains supplémentaires par heure pour Nantes (4 avec les aménagements complémentaires). Benoît FORMSTECHEER présente ensuite les ajouts possibles de prolongements ou d'aménagements, notamment les sections de lignes nouvelles, qui permettent d'accroître les gains de temps de 5 minutes, mais présentent un coût supplémentaire de 500 millions d'euros. Benoît FORMSTECHEER présente ensuite les problématiques environnementales du Finistère, notamment générées par le scénario mauve, à travers le franchissement de la vallée du Douron.

#### Questions

Pascale MOISAN (de Brest) demande des précisions sur les options des scénarios bleu et vert. Elle souhaite savoir si les options de passage par le nord ou par le sud de la Vilaine sont exclusives.

Arnaud GODART acquiesce. Pour ces scénarios, le passage sera soit par le nord, soit par le sud. Les deux options ne sont pas conjointes.

## LNOBPL – Liaisons ferroviaires Bretagne-Loire

Benjamin PONGE [question internet] (de Brest) s'interroge sur le développement de la ligne directe Brest – Nantes, qui inclut Brest-Lorient et Brest-Vannes. Il remarque que malgré sa compétitivité, cette ligne stagne depuis deux ans, à 2 allers — retours par semaine.

Benoît FORMSTECHEX explique que tous les scénarios permettent d'améliorer la relation ferroviaire Brest – Nantes, pour des gains compris entre 5 minutes et 7 minutes.

Olivier GUERIN remarque que le gain de temps sera le plus important en prenant une correspondance à Rennes. Il invite ensuite le directeur régional de la SNCF à se prononcer sur la faible fréquence reprochée à cette ligne.

[Jean-Philippe DUPONT, directeur régional de la SNCF, déclare que l'autorité organisatrice du train en question est formée par les conseils régionaux de Bretagne et des Pays de la Loire. Il précise que la mise en place des « Bibi » (trains hybrides) a permis des relations directes entre Brest et Nantes via Quimper.

Michel PHELEPO (ingénieur général des ponts et chaussées) revient sur les problèmes de capacité et s'interroge sur les modalités de prise en compte de la vitesse, notamment celle des trains de fret. Il se demande également si la topographie du territoire a eu des conséquences sur la définition et le tracé des lignes nouvelles.

Benoît FORMSTECHEX explique que par nature, le train de fret circule à une vitesse assez lente, de l'ordre de 200 km/h. Sur le réseau classique, l'ordonnancement de ces trains pendant une même plage horaire, à la même vitesse et sur une même voie peut donc être contrarié par un train plus rapide, de type TGV. Dans ces conditions, les différents scénarios offrent des doublés de lignes afin d'éviter ce phénomène et de libérer de la capacité. Benoît FORMSTECHEX précise que les lignes nouvelles des scénarios bleu et mauve ne prévoient pas de mixité avec le fret (qui circulera sur les anciennes lignes).

Frédérique BONNARD LE FLOC'H (vice-présidente de Brest Métropole Océane) demande des précisions sur « les conditions d'exploitation particulières » qui permettront de rendre effectif le temps de trajet de 3 h entre Brest et Paris.

Benoît FORMSTECHEX explique que les durées de 3 h 10 avec la ligne LGV et 3 h avec le projet LNOBPL ne seront atteignables qu'avec le meilleur matériel : un TGV entre Paris et Brest sans arrêt intermédiaire avec un horaire optimisé.

Stéphane LEPRINCE précise que ces conditions d'exploitation peuvent être plus ou moins contraignantes (heures de pointe, heures creuses, surchargement).

Gérard LAHELLEC (vice-président du Conseil régional de la région Bretagne) remarque que les trains doivent aller vite, mais doivent aussi desservir tous les territoires. Or, plus un train dessert un nombre important de territoires, moins il arrive vite. Gérard LAHELLEC rappelle qu'entre 1994 et 1998, un TGV Paris – Brest atteignait sa destination au bout de 3 h 55 avec un arrêt intermédiaire. Il rappelle également qu'en termes de fréquence, l'option retenue pour le Brest-Quimper est de multiplier par deux les circulations existantes. Au demeurant, la SNCF est actuellement contrainte par une infrastructure à voie unique qui n'est pas en mesure de supporter davantage de circulation. Des études en cours visent à réaliser des travaux d'infrastructures entre Brest et Quimper pour doubler la circulation des trains.

Bernadette MALGORN (conseillère régionale – groupe droite et centre au Conseil régional de Bretagne et groupe Rassemblement pour Brest) revient sur les temps de parcours en 2017 et remarque que le Paris-Rennes sera à 1 h 26 de temps de trajet, auxquels s'ajoutent 1 h 51 pour le Rennes-Brest. Dans ces conditions, le Paris Brest sera à 3 h 17 et non 3 h 10. Elle souhaite que ce point soit clarifié et demande que le maître d'ouvrage précise davantage la référence aux « conditions d'exploitation particulières » et présente les temps de parcours normaux, indépendamment de ces conditions. Bernadette MALGORN remarque ensuite que selon le site de la CNDP, la date de mise en service du projet LNOBPL porte sur l'année 2030, mais selon le projet mobilité 21, la LNOBPL devrait être mise en service après 2030, avec un début des travaux prévu entre 2030 et 2050.

Arnaud GODART déclare que les conditions d'exploitation particulière ne dépendent pas de LNOBPL, mais des hypothèses qui seront retenues. Il sera cependant possible de les préciser. S'agissant de la mise en place du projet, Arnaud GODART indique que les délais d'étude sont importants. Il rappelle que les discussions relatives à la LGV Bretagne-Pays de la Loire ont eu lieu au début des années 1990. La mise en service de cette LGV est prévue pour 2017 et les délais, d'une trentaine d'années, seront les mêmes pour la LNOBPL.

Olivier GUERIN demande si RFF peut s'engager sur 2030.

Arnaud GODART rappelle les différentes étapes de définition du projet et précise que tous les projets de ce type sont soumis à des aléas. Il ajoute que la phase actuelle est celle de l'opportunité du projet. Dans ces conditions, les différentes étapes de planification tablent sur les environs de 2030 et il n'est pas possible d'être plus précis. Les études techniques, postérieures à l'enquête publique, permettront de déterminer une échéance plus précise.

Lucien JARAUD (étudiant en urbanisme à Brest) revient sur la connexion inter-villes et demande quelles seront les répercussions sur les gares situées entre les métropoles.

Benoît FORMSTECHEUR assure que les dessertes actuelles seront toujours possibles dans le futur. Il illustre son propos en expliquant que les gares situées entre Rennes et Lamballe seront toujours desservies, y compris dans le cas des lignes nouvelles (les trains pouvant regagner le réseau classique par des raccordements). La configuration est identique pour la ville de Redon, qui bénéficie de raccordement depuis Nantes et Rennes.

Alexandre BOITIER (Infirmier) remarque que le projet LNOBPL prévoit de desservir l'aéroport du Grand Ouest, dont la construction n'est pas encore actée. Il s'enquiert des modifications de scénario en cas d'abandon du projet de Notre-Dame des Landes.

Olivier GUERIN explique qu'à la demande de différentes associations et élus, la CNDP a décidé de faire réaliser une expertise indépendante sur une liaison Rennes — Nantes sans passer par Notre-Dame des Landes. Les résultats de cette expertise seront présentés lors des réunions du 27 novembre et du 2 décembre.

Yves LEPAGE [question internet] (Nantes) demande en quoi le gain d'une dizaine de minutes sur la destination finale améliore la mobilité régionale.

Benoît FORMSTECHEUR explique que les gains de temps sont un levier majeur de la performance du système. De façon générale, un cap d'utilisation est franchi, à 3 h, dans les domaines aériens et ferroviaires. Des basculements d'un mode de transport à l'autre ont par exemple été constatés sur les liaisons de Paris à Marseille. Benoît FORMSTECHEUR ajoute que ces 10 minutes gagnées se répercutent sur l'ensemble du réseau.

Michel CANIAUX (délégué général de l'Association Logistique Transport Ouest — ALTRO) demande si le maître d'ouvrage a déjà connaissance des linéaires nécessaires aux rajouts entre Quimperlé et Quimper et entre Morlaix et Landerneau.

Cédric LEVREL acquiesce : les sections supplémentaires envisagées sont inférieures à 30 km de linéaire, ce qui explique la vitesse limitée à 220 km/h (un TGV circulant à 320 km/h nécessite un linéaire d'au moins 50 km). En l'état actuel des choses, le réseau est plafonné à une vitesse inférieure ou égale à 140 km, voire 120 km.

Pascale MOISAN évoque l'ouverture du marché au transport des voyageurs (2019) et demande s'il est pertinent de financer le réseau avec de l'argent public alors qu'il sera exploité par des sociétés privées. Elle demande ensuite si la mobilité dont les Bretons ont besoin sera reportée sur les [autres] régions.

Arnaud GODART précise que l'ouverture du marché est actuellement en cours de discussion. Il remarque ensuite que les gains de trafic permettront de générer plus de recettes pour le système ferroviaire.

### Avis

Olivier GRISERI (Dirigeant ATALAND) souhaite que les ambiguïtés relatives au passage au nord ou au sud de la Vilaine des scénarios bleu et vert soient levées. Olivier GRISERI remarque ensuite que le maître ouvrage ne tient pas compte de l'évolution de l'offre aérienne dans les prochaines années. Il observe que l'aéroport de Brest a bénéficié de certaines

## LNOBPL – Liaisons ferroviaires Bretagne-Loire

améliorations provenant de compagnies nationales et *low cost*. Olivier GRISERI s'enquiert ensuite du prix du billet par rapport au gain de 10 minutes escompté.

Arnaud GODART confirme tout d'abord que les scénarios vert et bleu permettent des options, mais comprennent la section bleue entre Rennes et Lamballe. Le scénario mauve présente un coût plus élevé, car les travaux sont plus importants — des améliorations de courbe qui ne se trouvent pas sur les emprises ferroviaires actuelles — font l'objet de contraintes d'exploitation significatives et doivent être adaptés aux contraintes environnementales. S'agissant du prix du billet, Arnaud GODART déclare qu'il est difficile de répondre à cette question.

Gérard ALLARD [question internet] (France Nature Environnement) demande s'il est possible de préciser, pour chaque scénario, le coût de chaque branche, notamment la branche Rennes-Brest, afin de le rapporter à la minute gagnée.

Cédric LEVREL explique que les scénarios ont été conçus pour répondre à tous les objectifs, non divisés par branche. Le coût est donc global. Cependant, Cédric LEVREL explique que le coût de la branche Rennes-Lamballe pourrait être de l'ordre d'un milliard d'euros, ce qui correspond au ratio moyen de kilomètres de lignes nouvelles.

Pascale MOISAN remarque que les gens auront toujours tendance à privilégier des trajets dont le prix est raisonnable. Elle évoque un trajet Brest-Paris en co-voiturage à 25 euros qu'elle met en perspective du prix d'un billet de train, de l'ordre de 100 euros, voire plus, pour ce trajet.

Évelyne LUCAS (vice-présidente de la CCI de Brest) estime que les scénarios sont déjà « ficelés » et déclare que ces derniers sont insuffisants en termes d'objectifs et de temporalité. Elle explique que Bordeaux et Brest sont à la même distance de Paris, mais que la métropole d'Aquitaine sera à 2 h 5 de Paris en vitesse commerciale en 2017. Elle déclare ensuite que les estimations de temps de trajet de la CCI pour 2017 sont de 3 h 26 et non de 3 h 10. Évelyne LUCAS considère que l'horizon du projet est beaucoup trop lointain et constitue un sérieux handicap pour le développement de l'Ouest breton, tant pour les entreprises que pour l'enseignement et la recherche. Elle évoque une pénalisation de l'ordre de 50 % par rapport au bassin aquitain. Évelyne LUCAS dit ensuite réfuter tous les calculs exposés par le maître d'ouvrage, relatifs à la rentabilité attendue, fonction du nombre de voyageurs. Revenant sur les tracés et les tronçons de lignes nouvelles, elle remarque qu'ils se concentrent sur l'est de la Bretagne et la Loire Atlantique, si bien que les besoins légitimes de l'Ouest breton ne servent qu'à alimenter des facteurs de développement de l'est.

#### Intervention de Claire GUIHENEUF, directrice de l'Agence d'Urbanisme du Pays de Brest (ADEUPa)

Claire GUIHENEUF présente les liens de proximité et d'échanges entre les systèmes urbains, notamment Brest, avec les villes voisines et les villes d'autres régions. De façon générale, Claire GUIHENEUF remarque que toutes les infrastructures matérielles ou immatérielles permettant de multiplier les échanges ou de gagner du temps facilitent le développement. Elle présente ensuite un état des lieux des connexions entre Brest et Paris, qui passent actuellement par une dominante « avion », assez critiquée par les acteurs économiques finistériens, au regard des aspects de coût, de confort logistique (les aéroports sont extérieurs aux villes) et d'empreinte écologique. Ces mêmes acteurs estiment que LNOBPL aura des impacts positifs (contacts facilités, attractivité de la main-d'œuvre ou des étudiants pour la région, tourisme), mais évoquent également des points de vigilance (forte dépendance avec Paris, et interrogation sur la desserte des autres grandes villes). Les acteurs économiques sont donc plutôt favorables au projet, mais s'interrogent sur certains de ces aspects (cadencement, capacité d'arriver à 9 h à Paris, capacité d'accueil des gares, intermodalité avec la voiture, correspondance avec les TER).

#### Intervention de Françoise LELANN, directrice d'Investir en Finistère

Françoise LELANN présente l'association « Investir en Finistère », qui rassemble des organismes et entreprises soucieux de renforcer le développement économique du Finistère. Pour les membres de l'association, la LNOBPL et son objectif de liaison avec Rennes par la LNOBPL sont essentiels. L'association considère également que tout temps gagné entre Rennes et Paris doit être défalqué de l'objectif des trois heures et souhaite que les dessertes intrarégionales (Brest-

Nantes) ne soient pas oubliées. Revenant sur l'objectif initial des 3 h entre Brest et Paris, Françoise LELANN indique qu'il s'agit d'un enjeu d'attractivité pour les cadres du territoire. Elle rappelle également que cette durée de 3 h favorise la bascule entre l'aéroportuaire et le ferroviaire et favorise le développement du tourisme en courts séjours. Elle observe ensuite que selon une étude de l'INSEE, le Finistère pâtit de son éloignement géographique en termes d'investissements, de création d'emplois et de démographie. Pour les entreprises présentes, la LNOBPL offre l'opportunité de se connecter plus facilement aux centres de décision régionaux, nationaux et internationaux, d'attirer les compétences, de développer des marchés, de favoriser le report modal vers le fret ferroviaire. Françoise LELANN présente ensuite un panorama des temps de trajets constatés, en 2009, et indique qu'avec trois arrêts intermédiaires, les durées de trajets demeureront, en 2017, à plus de 3 h 25. Dans ces conditions, l'association Investir en Finistère considère qu'aucun des scénarios ne permet d'atteindre l'objectif des 3 h en desserte commerciale. L'association estime également que les dessertes intrarégionales ne sont pas suffisantes et réfléchit à la présentation d'un scénario alternatif.

Olivier GUERIN demande des précisions sur les gains de temps réels au maître d'ouvrage. Il souhaite savoir quels seraient le scénario et les ajouts présentant les gains de temps les plus importants, en comptant trois arrêts, entre Brest et Paris.

Benoît FORMSTECHEr répond qu'il s'agit du scénario vert, avec un ajout. Les trois arrêts intermédiaires représenteraient environ 15 minutes de temps supplémentaire, ce qui amènerait à 3 h ou 3 h 05, pour un coût de 6 milliards d'euros, pour l'ensemble du projet.

#### Avis (suite)

Hélène MARTIN-BRELOT (université de Brest) dit avoir cru comprendre que l'objectif du projet était de mieux irriguer le territoire breton, mais remarque qu'aucun scénario ne tient compte du centre de la Bretagne.

Arnaud GODART rappelle que le projet comporte plusieurs objectifs, notamment celui de favoriser les relations inter-villes. Il rappelle également que le maître d'ouvrage a prévu d'utiliser le réseau existant, afin :

- d'apporter aux nouvelles liaisons les bénéfices des opérations réalisées, notamment sur Rennes-Brest et Rennes-Quimper,
- de favoriser les trains du quotidien,
- de limiter les impacts environnementaux.

Arnaud GODART ajoute que le projet, qui peut être amélioré, est également basé sur les connexions avec les autres modes de transport. Dans ces conditions, RFF travaille avec les autorités organisatrices de transport dans un contexte multimodal de connexion à des réseaux de cars, des réseaux routiers et des modes de transport doux.

Olivier GUERIN revient sur l'objectif d'amélioration des dessertes intrarégionales et demande comment cet objectif pourrait se conjuguer à la situation actuelle, en termes de cadencement, sans LGV ou sans ligne nouvelle sur les liaisons vers le centre de la Bretagne.

Arnaud GODART explique, à l'appui d'une diapositive, que les pôles d'échange multimodaux permettront de mieux connecter le réseau aux transports doux et permettront d'améliorer les correspondances au sein du ferroviaire. Il ajoute que la LGVBPL de 2017 constitue une étape très importante en termes de structuration horaire.

Serge MICHEL (directeur du projet atlantique 2017) indique que l'échéance 2017 sera marquée par la mise en service des deux LGV Bretagne-Pays de la Loire et Sud-Europe Atlantique. Ces deux lignes permettront d'irriguer l'est et le sud-ouest à partir de la ligne atlantique existante. Les horaires seront modifiés par les 600 km de lignes nouvelles. Le projet vise à répondre aux objectifs de desserte et d'amélioration de l'offre ferroviaire pour l'ensemble des territoires autour des nœuds ferroviaires (Nantes, Rennes, Bordeaux, Toulouse) et autour des nœuds de correspondance (Le Mans, Tours, Morlaix, Redon) pour conjuguer ces derniers à d'autres modes de transport. Cette nouvelle offre permettra d'assurer un meilleur service aux voyageurs en renforçant le cadencement et les offres de correspondance. Serge MICHEL explique que le projet est dans sa phase d'architecture. La grille horaire sera établie en 2015, dans le cadre d'un dialogue avec

## LNOBPL – Liaisons ferroviaires Bretagne-Loire

l'ensemble des collectivités et des représentants des voyageurs. Serge MICHEL revient ensuite sur le temps de parcours Paris-Brest et juge que la perspective de 3 h 10 en aller direct est concrète et réaliste.

Jean LE VOURCH (association Investir en Finistère – ex-Président – référent dossier TGV) insiste sur la nécessité du projet LNOBPL. Il déclare que le désenclavement du Finistère a lieu tous les 30 ans. Les technologies évoluant, un rattrapage doit aujourd'hui avoir lieu, à défaut de quoi le développement du Finistère sera beaucoup plus poussif. Jean LE VOURCH considère que la reconnaissance de Brest comme métropole est une très bonne nouvelle, mais cela implique une liaison Brest-Quimper plus performante. Il remarque que face à Brest se positionne le front commun Rennes-Nantes, soit deux métropoles dont l'attractivité va être sensiblement accrue. Jean LE VOURCH attire l'attention du public sur le fait que le projet LNOBPL est indispensable, notamment pour les jeunes finistériens, qui pourront contribuer au développement du territoire. Il conclut son intervention en expliquant qu'il n'est pas possible de réfléchir uniquement en termes de minutes gagnées. L'entretien du réseau doit être pris en considération, ainsi que le fret.

Pascale MOISAN revient justement sur le fret et demande combien d'argent sera investi dans le fret et dans le ferroutage.

Sophie DANET, responsable de l'antenne RFF à Rennes, en charge des questions de fret, explique qu'elle n'est pas en mesure de donner une réponse chiffrée. En revanche, elle indique que RFF s'est engagé sur le fret en Bretagne aux côtés d'industriels et de transporteurs. Des études sur des plates-formes de fret à l'est et à l'ouest de Rennes sont également réalisées. Sophie DANET explique par exemple que le fret sur Rennes et Morlaix a été relancé via une plate-forme de transport combiné.

Michel MORIN déclare que la CNDP a demandé une expertise complémentaire sur les questions de fret. Cette expertise sera disponible en novembre. Par ailleurs, deux réunions thématiques sur le fret auront lieu à Morlaix et Saint-Nazaire.

Bernadette MALGORN déplore que le dossier du maître d'ouvrage ne comprenne pas l'analyse de l'attractivité des territoires induite par les projets de ligne nouvelle. Elle rapporte avoir demandé que soit prise en compte la deuxième annexe de l'instruction interministérielle sur les analyses socio-économiques des grands projets d'infrastructure, à charge du maître d'ouvrage. Bernadette MALGORN rapporte ensuite avoir vu paraître un livre intitulé « L'Ouest et le rail » et demande s'il a été commandité par RFF et si oui, pour quel coût. Il lui aurait semblé plus utile de financer les études de l'ADEUPa et d'Investir en Finistère.

Antoine FREMONT déclare que « l'ouest et le rail » a effectivement été commandé par RFF. Il a été écrit par des universitaires de Brest, de Nantes et de Rennes. L'objectif de cet atlas est de mettre en évidence les enjeux de territoire associés au projet de ligne nouvelle. Le livre décline les différents facteurs du développement économique, et met en perspective le fait que l'attractivité par le gain du temps de parcours est un facteur parmi d'autres.

S'agissant du coût du livre, Benoît FORMSTECHEER explique qu'il est de 30 000 euros. Il revient ensuite l'annexe 2 de l'instruction interministérielle sur les analyses socio-économiques et explique que cette étude ne figure pas dans les études soumises au débat, car elle n'est pas discriminante vis-à-vis des scénarios. Benoît FORMSTECHEER ajoute que cette étude repose sur une méthodologie remise en question par certains experts. Il indique ensuite que sous réserve de validation du Comité de pilotage, il peut être envisagé d'imaginer un versement [de cette étude] au débat public dans les prochaines semaines.

Olivier GUERIN acquiesce. Il déclare que toutes les études réalisées par RFF doivent, sauf confidentialité, être mises à disposition du public.

Arnaud GODART indique que cette étude repose davantage sur une méthodologie urbaine et routière, mais qu'elle peut tout à fait être mise à disposition du public.

Lucien JARAUD rappelle le contexte de réforme des universités et indique que les réductions de temps de transport ne bénéficieront pas nécessairement à Brest, mais aux villes et aux universités qui sauront se rendre les plus attractives.

Olivier GUERIN remercie les intervenants et clôt la réunion.

*(Clôture de la réunion à 21 h 56)*