

LNOBPL – Liaisons nouvelles Ouest Bretagne - Pays de la Loire**SYNTHÈSE DE LA RÉUNION PUBLIQUE THEMATIQUE
« AMENAGEMENT DU TERRITOIRE »**

Quimper / Ergué-Gabéric, le 18 septembre 2014, 19 h 00 à 22 h 00

En tribune**Commission particulière du débat public**

Olivier GUERIN, *Président*
Paola OROZCO-SOUEL, *membre*
Martine PATTOU, *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)*
Virginie FIORIO, *responsable environnement (RFF)*
Julien GUENNOG, *chargé de mission risques réseau (RFF)*
Cédric LEVREL, *chargé des études techniques (RFF)*
Jonathan DURIEUX (SNCF)

Intervenants

Thérèse SAINT-JULIEN, *géographe, professeur émérite de l'Université de Paris 1, membre du comité scientifique de la LGV SEA*

Ronan MARCEL, *directeur Quimper Cornouaille Développement*

(Début de la réunion à 19 h 01)

Olivier GUERIN, Président de la Commission Particulière de Débat Public (CPDP), ouvre la réunion et donne la parole à Ludovic JOLIVET, Président de Quimper Communauté, pour un mot d'accueil.

LNOBPL – Liaisons nouvelles Ouest Bretagne – Pays de la Loire

Ludovic JOLIVET dresse en premier lieu un constat positif : annoncée en 2017, la concrétisation en 2017 du projet de Ligne à Grande Vitesse (LGV) Bretagne-Pays de la Loire offrant aux Bretons et aux Rennais un gain de temps d'une quarantaine de minutes vers Paris est une avancée, mais elle reste bien évidemment insuffisante en termes d'aménagement du territoire. En effet, la Région Bretagne revendique aussi, pour garantir son équilibre interne, l'égalité de traitement au sein de son territoire, et notamment le fait, conçu comme un véritable service public ferroviaire, que Rennes se trouve à mi-chemin entre Paris et la pointe de Bretagne. Le projet Liaisons Nouvelles Ouest Bretagne-Pays de la Loire (LNOBPL) mérite aussi le soutien de la région afin que le déséquilibre entre l'est et l'ouest du territoire soit le plus faible possible. Il convient de veiller, en outre, à ce que Rennes, aux portes de l'Île-de-France, n'accentue pas ce déséquilibre, et donc de refuser d'être quelque peu relégué aux marges du territoire national.

Le projet LNOBPL, estime Ludovic JOLIVET, représente à cet égard un enjeu stratégique, il doit être posé en toute transparence et susciter des questions. On ne peut qu'espérer en ce sens qu'il ressorte de ces échanges des éclairages nouveaux pour effectuer les choix les plus cohérents. Il faut également espérer que cette gestion nouvelle du territoire ne se fasse pas uniquement dans les administrations parisiennes, trop souvent attachées à une image fautive ou déformée de la Bretagne. Ludovic JOLIVET conclut cette introduction en émettant le souhait que l'Ouest Bretagne soit desservi équitablement et efficacement pour affronter dans les meilleures conditions les enjeux de demain.

Présentation du débat public

Martine PATTOU, membre de la CPDP, présente la Commission Particulière de Débat Public (CPDP), une instance née de la volonté de faire participer le public le plus en amont possible des décisions relatives aux grandes opérations d'aménagement et d'environnement. Le débat public est régi par un cadre réglementaire bien défini (Convention d'Aarhus, Code de l'environnement). Composée de 7 membres et basée à Rennes, la CPDP est nommée par la Commission Nationale du Débat Public (CNDP). Cet établissement public est une autorité administrative indépendante en charge de veiller au respect de la participation du public au processus d'élaboration des projets d'aménagement ou d'équipement d'intérêt national. Le débat public porte ainsi sur les grands projets de l'État, des collectivités, mais aussi, aujourd'hui, des personnes privées et concerne, en amont de la décision du maître d'ouvrage, aussi bien l'opportunité, les objectifs que les caractéristiques principales d'un projet déterminé. Martine PATTOU rappelle à ce titre que la réalisation du projet LNOBPL est prévue à l'horizon de 2030.

S'agissant de l'organisation du débat public, il est préparé et animé par la CPDP en toute indépendance et notamment sans lien avec le maître d'ouvrage. Cette commission est également neutre, c'est-à-dire ne prend pas position sur le projet en tant que tel, pas plus qu'elle n'est animée par de quelconques intérêts en faveur ou contre celui-ci. Son rôle est d'animer le débat pour permettre au public de s'informer et d'exprimer des avis, des critiques ou des suggestions. Le débat lui-même est gouverné par trois principes :

- La transparence, c'est-à-dire le principe que l'information sur le projet doit être disponible en intégralité, notamment sur le site Internet de la CPDP.
- L'équivalence, principe en vertu duquel chaque citoyen peut s'exprimer à égalité avec tout autre participant et dispose du même temps de parole.
- L'argumentation, selon laquelle les positions en faveur ou en défaveur du projet doivent être argumentées.

Dans le cadre de cette démarche, Réseau Ferré de France (RFF), maître d'ouvrage du projet, présentera aujourd'hui le projet LNOBPL, puis répondra aux questions de la salle. Suite au débat, une décision portant sur les principes du projet et les conditions relatives à sa poursuite éventuelle sera prise de telle façon que chacun puisse influencer sur son évolution. Le débat public sur LNOBPL s'étendra sur quatre mois, du 4 septembre 2014 au 3 janvier 2015. Il prendra la forme de seize réunions publiques et d'un atelier, organisés autour de thématiques variées : économie, agriculture, service ferroviaire, rentabilité socio-économique, financement, liaison Rennes-Nantes, fret ferroviaire. Le thème de la réunion de ce soir porte plus particulièrement sur l'aménagement du territoire. En parallèle, une information sera disponible sur Internet (documents du débat, Dossier du Maître d'Ouvrage (DMO), études préalables, etc.). Un système de questions-réponses est également mis en place, la CPDP veillant à ce que le maître d'ouvrage réponde aux demandes dans des délais raisonnables et de manière à la fois précise et complète. Certaines réunions sont également retransmises en direct. Il est aussi à noter, rappelle Martine PATTOU, que la CPDP a fortement encouragé l'implication dans le débat des étudiants issus des pôles universitaires de Brest, de Rennes et de Nantes. À la suite de ces échanges publics, le débat donnera lieu à une évaluation réalisée sur la base d'un questionnaire remis aux participants. Dans les deux mois suivants, la CPDP réalisera un compte rendu tandis que la CNDP rédigera un bilan. Le maître d'ouvrage disposera alors

LNOBPL – Liaisons nouvelles Ouest Bretagne – Pays de la Loire

d'un délai de trois mois pour publier sa décision quant à l'opportunité de poursuivre ou non le projet d'aménagement ou d'y apporter des amendements.

Présentation globale du projet

Stéphane LEPRINCE, Directeur Régional Bretagne-Pays de la Loire de RFF, rappelle en introduction que l'attractivité et l'accessibilité sont des enjeux essentiels pour Quimper, que ce soit pour les collectivités publiques ou les acteurs économiques, de par sa position géographique située à l'extrême ouest de la France. La première étape de la démarche présentée aujourd'hui consistera dans la mise en service, dès 2017, de la LGV Le Mans-Rennes qui permettra de positionner Quimper à 3 h 10 de Paris et offrira un gain de temps de 37 minutes au bénéfice de la Bretagne. Stéphane LEPRINCE précise par ailleurs quelques points relatifs à RFF. En premier lieu, RFF sera amené, en effet, à intégrer le groupe SNCF afin de répondre avec davantage de réactivité aux attentes des voyageurs et aux besoins fonciers des collectivités. En second lieu, ce projet est fortement porté, à l'horizon de 2030, par le gouvernement, d'abord dans le cadre du Pacte d'avenir de décembre 2013, puis à travers le programme « Investir pour la France » lancé en juillet de cette même année. En troisième lieu, il convient d'insister sur les efforts déployés sur le réseau existant, comme en témoignent en particulier les travaux menés par la Commission Mobilité 21. Pour la Région Bretagne, ces efforts de l'État se sont d'ores et déjà concrétisés par l'attribution annuelle de 400 M€ sur le périmètre breton et Pays de la Loire. Ces investissements concernent d'abord le réseau principal, soit les lignes Rennes-Brest et Rennes-Quimper, qui permettront, au moment de l'arrivée de la LGV, de disposer d'un réseau remis à neuf à 80 %. Dans la même perspective, la ligne Rennes-Redon est actuellement en phase de rénovation. Ce projet de lignes nouvelles Ouest Bretagne-Pays de la Loire est pour RFF une nouveauté, dans la mesure où l'enjeu n'est plus uniquement, comme par le passé, de relier deux villes, mais d'impacter l'ensemble du territoire breton et ligérien.

Arnaud GODART souligne, s'agissant du contexte et des objectifs du projet, que les axes concernés portent sur les liaisons Rennes-Brest, Rennes-Quimper, Nantes-Rennes et Nantes-Quimper. Qui plus est, le projet LNOBPL entend tirer parti des améliorations réalisées sur les réseaux existants, par exemple les liaisons Rennes-Brest et Rennes-Quimper, actuellement en cours de finalisation, pour augmenter de 5 minutes le temps de parcours sur ces axes. Il s'agit aussi de développer des pôles d'échanges multimodaux afin d'offrir des interconnexions avec d'autres infrastructures, par exemple la RN164. Le projet de RFF inclut aussi l'ouest de Nantes et Rennes afin de compléter la LGV Bretagne-Pays de la Loire. Le projet LNOBPL, précise en second lieu Arnaud GODART, recouvre plusieurs améliorations relatives aux déplacements, ceci non seulement vers Paris et l'Europe, mais aussi au sein même des territoires. Pour Quimper, en particulier, les projets à l'étude amélioreront de manière significative les liaisons Quimper-Rennes et Quimper-Nantes. Le projet LNOBPL inclut également une échelle de déplacement de proximité autour de Nantes et de Rennes.

En troisième lieu, RFF précise que si l'horizon de 2030 peut sembler lointain, il représente une échéance normale pour ce type de grands projets. De ce point de vue, en effet, le projet LNOBPL répond à plusieurs motivations et à des constats largement partagés : un large dynamisme démographique de l'Ouest (+20 % d'ici 2040) ; le maintien de l'activité économique ; le développement d'infrastructures routières, portuaires, aéroportuaires et ferroviaires déjà réalisées ; la cohésion territoriale *via* un développement équilibré des territoires et la coopération entre les réseaux métropolitains de Bretagne et des Pays de la Loire. Ces objectifs entraîneront nécessairement des déplacements plus importants à différentes échelles territoriales. Pour y répondre, deux critères d'amélioration sont pris en compte par RFF : le temps de parcours et les capacités, c'est-à-dire le nombre de trains possible. RFF constate sur ce sujet que le réseau, en l'état actuel, ne pourra pas répondre aux besoins de transport en 2030. C'est pourquoi cet établissement, en lien étroit avec ses partenaires, s'est fixé des objectifs pour la Bretagne et les Pays de la Loire qu'Arnaud GODART décline successivement :

- Améliorer l'accessibilité de la pointe bretonne en positionnant Brest et Quimper à 3 h de Paris.
- Renforcer le réseau inter-villes et l'irrigation des territoires.
- Rapprocher les capitales régionales Nantes et Rennes en améliorant les fréquences et les temps de parcours.
- Desservir le futur aéroport du Grand Ouest sur toute son aire de chalandise.
- Dégager des possibilités d'évolution du réseau sur le long terme au bénéfice du fret et des voyageurs.

RFF et ses partenaires entendent relever ces défis sans attendre 2030, en particulier avec le lancement de la LGV en 2017 et une série d'actions sur le réseau existant. À plus long terme, ils s'engagent dans le programme dit Grand Plan de

LNOBPL – Liaisons nouvelles Ouest Bretagne – Pays de la Loire

Modernisation du Réseau (GPMR), mené à l'échelle nationale, mais réalisé aussi selon des déclinaisons régionales, en vue d'augmenter la fiabilité du réseau et la régularité des dessertes au quotidien.

Ces efforts, conclut Arnaud GODART, se heurtent toutefois à des limites qui motivent le projet LNOBPL, que ce soit en termes de temps de parcours ou de capacités. Sur le premier volet, Paris-Brest et Paris-Quimper, par exemple, seront reliés en un temps maximal de 3 h 10 en 2017. Quant aux capacités, il existe actuellement un goulet d'étranglement entre Rennes-Lamballe et Rennes-Redon qui se répercute sur les axes principaux. Sans le projet LNOBPL, ce temps de parcours et ces capacités ne pourront pas, *in fine*, être améliorés de manière significative.

Présentation des scénarios

Benoît FORMSTECHEX expose les trois scénarios de RFF destinés à répondre aux objectifs de temps de trajet et de capacités. Ces variantes ont été réparties en trois familles, avec plusieurs objectifs complémentaires : s'appuyer au maximum sur le réseau existant, mais modernisé, et sur les gares TGV qui seront aménagées ; optimiser les coûts en recherchant des solutions communes portant sur les axes, les troncs communs ainsi que sur des aménagements bénéficiant au plus grand nombre ; prendre en compte en amont les enjeux environnementaux dès la conception du projet et le lancement des études, selon le principe : « éviter, réduire, compenser ».

- Le premier scénario, dit scénario mauve, repose sur le principe d'un aménagement au plus proche des voies ferrées existantes. Ses zones d'interventions porteraient principalement sur des zones situées entre Rennes-Redon et Rennes-Lamballe, vers Le Ponthou en Bretagne nord ; à Quimper, sur une zone d'aménagement potentielle entre Quimperlé et Quimper ; entre Redon et Nantes, sur la modernisation de l'aéroport. Au total, ce scénario couvre 250 km de voies à traiter pour un total de 4,2 Md€.
- Le second scénario, dit scénario bleu, repose sur la création de lignes nouvelles. Il consiste à rechercher entre deux gares TGV principales des sections d'aménagements plus longues afin de maximiser les gains de temps et d'atteindre des vitesses de train plus performantes. Pour ce faire, l'objectif consiste à rechercher un tronc commun, en l'occurrence entre Rennes et Redon. Il serait ainsi mis en place une section de ligne nouvelle entre Rennes et Lamballe ainsi qu'un tronc commun entre Rennes et Redon et entre Redon et Nantes. Deux options sont envisagées dans ce cadre. La première, appelée Nord Vilaine, représente une linéaire de 165 km pour un coût total de 3,1 Md€. La seconde, dite option Sud Vilaine, repose sur un tronc commun entre Rennes et Redon, connectées au sud de Redon. Cette option couvre 185 km de réseaux pour un coût de 3,65 Md€.
- Le troisième scénario, dit scénario vert, se fonde sur un principe de construction de lignes nouvelles, mais repose également sur un tronc commun, situé entre les axes Rennes-Brest et Rennes-Quimper, avec un débranchement vers Saint-Brieuc et Vannes. Ce scénario couvre des aménagements plus importants, notamment en termes de linéaires, en vue, notamment, d'améliorer la ligne Nantes-Rennes et la desserte de l'aéroport du Grand Ouest. Il intègre également les options Nord et Sud Vilaine pour un total de 250 à 270 km d'aménagement et un coût estimé entre 5 et 5,5 Md€.

Benoît FORMSTECHEX présente en second lieu les gains de capacité offerts par ces trois scénarios, sensiblement identiques, à travers une comparaison de la situation en 2030 sans le projet LNOBPL et avec ce projet. L'objectif consisterait à ajouter une circulation supplémentaire bénéficiant à Rennes et à Nantes et à renforcer ainsi la fréquence de passage entre ces deux villes. Des aménagements complémentaires pourraient aussi venir renforcer le projet de départ, grâce à un quai additionnel à deux voies en gare de Rennes, un aménagement en sortie directe de la gare sur un tronc commun permettant l'ajout de deux trains supplémentaires. Au final, le projet permettrait donc de passer de sept à huit, puis à dix trains par heure et par sens sur l'axe Rennes-Messac-Redon. Ce même principe s'appliquerait au niveau de la gare de Nantes, avec le barreau Redon vers Nantes-Savenay, commun à Nantes-Rennes et Nantes-Quimper, soit quatre trains supplémentaires. Cependant, les gains de temps sont très différents selon les trois scénarios, bien que tous apportent des performances significatives : 10 à 11 minutes pour la desserte de la pointe bretonne dans les scénarios mauve et bleu ; 15 minutes pour Brest et 23 minutes pour Rennes-Quimper dans le scénario vert, grâce à une vitesse des trains de 320 km/h ; 6 à 7 minutes sur la liaison Nantes-Quimper dans les trois scénarios, avec une desserte systématique de l'aéroport ; de 7 minutes à 25 ou 30 minutes sur la liaison Nantes-Rennes selon les scénarios envisagés.

LNOBPL – Liaisons nouvelles Ouest Bretagne – Pays de la Loire

Benoît FORMSTECHEER présente pour conclure quelques exemples des gains de temps et de capacités pour Quimper selon les trois scénarios : de 3 h à 2 h 48 vers Paris, contre 3 h 10 sans le projet LNOBPL ; 1 h 58 ou 1 h 59 vers Nantes avec une desserte systématique de l'aéroport, contre 2 h 05 actuellement ; en deçà de 1 h 30 vers Rennes, contre 1 h 49 en l'état actuel. Enfin, concernant les enjeux d'insertion locale posés dans le Finistère sud, le scénario mauve, en particulier, permet de desservir Quimperlé et Rosporden avec un gain de temps de 5 minutes. Pour les ajouts prévus, deux options sont également ouvertes, avec une section de ligne nouvelle à 220 km/h au sud qui traverse la vallée de l'Aven et, au nord, le réseau hydrographique de l'Ellé au nord de Quimperlé.

Questions

Sylvie PERON demande à quelle échéance est prévue la réduction du temps de parcours Quimper-Nantes à 2 h 05.

Arnaud GODART indique que le temps indiqué correspond au meilleur temps de parcours possible, avec une desserte de villes intermédiaire légèrement inférieure au service existant. Le projet s'est fondé sur l'hypothèse du meilleur temps de parcours en 2017. Le temps de parcours est également freiné, en l'état, actuel, par les travaux réalisés sur le réseau. De plus, le cadencement des horaires sera mis en place en 2017. Arnaud GODART précise également que ce temps est basé sur une desserte des principales villes (Quimper, Lorient, Vannes, Redon, Savenay, Nantes) dans l'hypothèse d'un matériel roulant bénéficiant de zones relevées à 220 km/h.

Yves ROBIN (élu de Concarneau Cornouaille Agglomération) souhaite, sur la portion du Finistère, que soit privilégié un aménagement entraînant la suppression des passages à niveau le long de la voie existante.

Arnaud GODART estime que les scénarios présentés pourraient opportunément intégrer cette suggestion.

Nicolas MORVAN (conseiller régional de Bretagne) demande comment l'enjeu du mitage peut-il pris être en compte dans les études complémentaires, notamment sur les voies nouvelles entre Lorient et Quimper.

Arnaud GODART rappelle qu'est prévu un aménagement de la ligne existante dans le scénario mauve. De plus, les deux sections de lignes nouvelles correspondent à des ajouts, parallèles aux scénarios de base présentés en première partie.

Cédric LEVREL, chargé des études techniques RFF, précise que la voie ferrée entre Lorient et Quimper implique pour dépasser la vitesse actuelle de 165 km/h, la suppression des passages à niveau. En s'écartant des vallées et des cours d'eau, il est possible de bénéficier d'ouvrages d'infrastructures importants comme la RN 165. Le projet repose donc sur deux solutions pour obtenir des gains de 5 minutes : le relèvement de la vitesse à 220 km/h sur le linéaire ; l'insertion de deux nouvelles sections de lignes au nord et au sud de la vallée existante.

Virginie FIORIO, responsable environnement du projet, indique que la démarche d'éco-conception initiée dans le cadre de ce projet repose sur un diagnostic environnemental prenant en compte les principales thématiques dans ce domaine (enjeux humains et de protection naturelle). À ce stade des études, ce diagnostic prend en compte l'ensemble des sites et milieux cartographiés en collaboration avec les services de l'État et les associations. Le réseau traverse, en effet, des milieux naturels importants et des zones bâties qui sont pris en compte pour évaluer l'opportunité du projet.

Daniel LE BIGOT (conseiller municipal de Quimper) se demande si RFF se fonde sur l'hypothèse de la construction de l'aéroport de Notre-Dame-des-Landes. Il s'enquiert également des technologies de matériel roulant envisagées, notamment du train pendulaire, de la fréquence de ces trains et des solutions prévues en termes d'horaires.

Olivier GUERIN indique que la CPDP a demandé une expertise pour étudier des scénarios alternatifs n'incluant pas la desserte de l'aéroport de Notre-Dame-des-Landes.

Arnaud GODART précise que la ligne Paris-Quimper parcourue en 3 h est effectuée sans arrêts intermédiaires. Ce train sera placé à des heures stratégiques de la journée et de manière peu fréquente afin d'accéder à Paris à 9 h du matin. Mais ces gains de temps s'appliqueront aussi à tous les TGV desservant les différentes villes du territoire et les gares intermédiaires.

Jonathan DURIEUX (SNCF) répond que, selon toutes les études réalisées, le matériel pendulaire n'offre que des gains de temps marginaux pour les lignes courtes et peu sinueuses, alors que les coûts d'infrastructure, d'exploitation et de maintenance sont importants.

LNOBPL – Liaisons nouvelles Ouest Bretagne – Pays de la Loire

René QUÉMÉRÉ (Ergué-Gabéric) souligne que le passage à niveau entre ces deux communes est aujourd'hui fermé et se demande si un dispositif alternatif est envisagé pour permettre aux habitants de traverser ce territoire sans avoir à parcourir près de 30 km supplémentaires.

Arnaud GODART indique que la prise en compte des passages à niveau pour des raisons de sécurité représente une forte préoccupation de RFF. 41 passages à niveau seraient ainsi supprimés sur les axes Rennes-Brest et Rennes-Quimper. Si ce scénario devait être retenu, une phase de concertation plus approfondie serait lancée à travers une enquête publique menée au cas par cas afin d'identifier des solutions de remplacement (ponts, passages sous voie, déviations, etc.).

René QUÉMÉRÉ demande quel est le nombre de cas dans lesquels ces solutions de remplacement seront mises à l'étude.

Arnaud GODART rappelle que près d'une dizaine de passages à niveau sont supprimés chaque année en Bretagne et Pays de la Loire. Cet intervenant souligne toutefois que, dans chaque cas, des solutions ont pu être trouvées suite à une concertation ayant fait l'objet d'un large consensus.

Benoît FORMSTECHEP précise que, dans le cadre du projet LNOBPL, cette problématique se pose exclusivement dans le cadre du scénario dit mauve. L'augmentation de la vitesse à 220 km/h impose ces suppressions et implique des rétablissements routiers ou la création de la voirie nécessaire.

Adrien BINET (Pont-l'Abbé) fait observer qu'un cadencement efficace des trains et la complémentarité TGV-TER permettent d'obtenir une bonne desserte sur l'ensemble de la ligne. Il se demande si l'urbanisation et la construction de réseaux routiers ou ferroviaires ne risquent pas d'entraîner la suppression de terres agricoles dans la région.

Arnaud GODART précise que plusieurs scénarios envisagés permettent de maintenir le même rythme de trains et la même desserte en ordonnant l'ensemble des trains. Dans l'un des autres scénarios, la création d'un train rapide et d'une nouvelle desserte permet de se substituer à trois trains dont la vitesse est plus réduite. L'Ouest ne relève pas encore d'un régime d'horaires cadencés, mais ce système sera déployé à l'occasion de la mise en place de la LGV Bretagne-Pays de la Loire en 2017. Arnaud GODART détaille les avantages du cadencement pour améliorer les performances des lignes et des horaires dans chaque gare.

Virginie FIORIO concède que le projet LNOBPL impliquera par définition la disparition de terres agricoles dans chacun des scénarios envisagés. En moyenne, le projet consomme en largeur 100 m d'emprise pour une ligne nouvelle, soit 10 hectares par kilomètre de lignes. Cependant, des terrassements sont réalisés en dehors des emprises dans la majorité des cas. En fonction de l'impact sur les exploitations, des aménagements fonciers peuvent être envisagés et RFF peut faire l'acquisition de terres en amont.

Olivier GUERIN demande quel est le nombre de fermes supprimées suite à la création de la LGV.

Virginie FIORIO précise qu'une cinquantaine d'exploitations sont impactées sur les 214 km de la LGV Bretagne-Pays de la Loire, par déplacement des bâtiments agricoles ou leur relocalisation au sein des exploitations. Ces procédures ont été menées à l'amiable.

[Question Internet] Jean-Paul LE POHON (conseiller municipal d'Ergué-Gabéric) souhaite savoir quelles sont les liaisons ferroviaires nord-sud de la Bretagne prévues par le projet et ce qu'il en est des liaisons Saint-Brieuc-Pontivy-Auray et Brest-Quimper.

Arnaud GODART indique que le projet LNOBPL établit des connexions avec ces lignes, mais ne les traite pas directement. Cependant, les nombreuses actions menées dans un autre cadre que LNOBPL porteront sur les lignes mentionnées par ce participant.

Julien GUENNOG, chargé de mission risques réseau RFF, précise que l'axe nord-sud est ouvert sur sa partie Auray-Pontivy et fréquenté par des trains de fret sur sa partie sud. La partie nord, entre Saint-Brieuc et Loudéac, est utilisée par des trains touristiques. De plus, une réflexion est menée actuellement dans le cadre des futurs contrats de projets État-régions sur la pertinence de rouvrir l'axe non utilisé entre ces deux parties.

Ludovic JOLIVET souligne que le projet Quimper-Brest s'est vu allouer un budget de 70 M€ par le Conseil régional et le Conseil général dans la perspective de travaux de remise à neuf de la plateforme sur cette ligne. L'axe nord-sud Auray-Pontivy-Loudéac-Saint-Brieuc soulève l'enjeu d'un barreau manquant de Saint-Gérand sur 17 km. Dans le cadre du contrat de plan en cours, 9 M€ ont été mobilisés pour réaliser des travaux sur cet axe afin d'en garantir la pérennité.

LNOBPL – Liaisons nouvelles Ouest Bretagne – Pays de la Loire

Tristan RIBEYRE (Quimper) fait remarquer que TGV souhaite augmenter certains temps de parcours pour réduire ses coûts de péages auprès de RFF. Il se demande quel sera l'impact de ces péages incitant les transporteurs ferroviaires à coupler ses trains avec des tranches venant d'autres villes, telles Brest, avec pour conséquence de faire perdre le gain annoncé de 10 minutes en termes de temps de parcours.

Arnaud GODART souligne que, au stade actuel des études, les effets de la tarification sur le prix du billet ne seraient effectifs qu'à l'horizon de 2030. Grâce à des TGV opérés en coupe/accroche ou avec deux tranches, la structuration de l'horaire aura pour avantage de permettre des alternances systématiques avec, selon les horaires, une priorité donnée à la rame de Quimper ou à celle de Brest.

Gabriel ANDRÉ (CGT Cheminot Quimper) demande, concernant la liaison Quimper-Brest, quelle est la date prévue pour le lancement des travaux de modernisation de cette voie, compte tenu des dégradations affectant cette ligne. Il souhaite également savoir si la perspective annoncée d'un doublement du trafic pour ramener le temps de parcours à 59 minutes demeure en vigueur à l'heure actuelle.

Arnaud GODART répond que les études en cours de finalisation sont venues confirmer la programmation des travaux sur les voies et la signalisation. Par ailleurs, l'état de la voie est traité par RFF comme un enjeu prioritaire pour accroître la performance des trains au quotidien. En l'état actuel, l'échéance de ces opérations est prévue pour 2017.

Ludovic JOLIVET ajoute que la collectivité a fait l'acquisition de trains bi-mode et bi-courant pour relier Rennes et Nantes sans rupture de charge à Quimper. L'objectif était de doubler le nombre de trains entre Brest et Quimper jusqu'à Nantes. L'enjeu actuel est d'optimiser les financements disponibles (70 M€) en tenant compte du fait que les objectifs de départ d'un doublement de tous les trains ne seront pas atteints et que de nouveaux financements seront à identifier pour y parvenir.

Alain LE GUELLEC (ex-cadre dirigeant de la SNCF) estime que les différentes agglomérations desservies pourraient disposer d'un calendrier visant à présenter, pour chaque ville, le temps de parcours optimal vers Paris et Rennes. En second lieu, ce participant s'enquiert de la situation du fret et de son évolution dans le dossier LNOBPL. Il demande, enfin, quels sont les coûts et les avantages des trois projets portant sur Rennes-Brest, Rennes-Quimper et Rennes-Nantes.

Arnaud GODART souligne que, dès l'amont de la conception du projet, RFF a recherché des troncs communs sur ces lignes selon les différents scénarios. Sur ce point, Arnaud GODART peut fournir à toute personne intéressée le linéaire de chacun des scénarios par tronçon. Concernant l'optimisation des temps de parcours sur la branche de Quimper, les principaux scénarios permettent notamment les gains de temps suivants : sur le scénario vert, 23 minutes pour toutes les villes à partir de Vannes sur le TGV et 1/4 h pour les TER ; sur le scénario bleu, 10 minutes à Redon, Vannes, Auray, Lorient, Quimperlé, Rosporden pour le TGV et 10 minutes sur les TER inter-villes. Arnaud GODART peut là encore communiquer à tout participant le détail du DMO pour chaque ville.

Julien GUENNOC ajoute qu'une majorité des acteurs économiques dresse le constat que le fret ferroviaire ne fonctionne pas de manière optimale. C'est pourquoi les collectivités et RFF se sont dotés d'outils pour aider les entreprises à mieux utiliser le fret de marchandises, notamment grâce au développement de plateformes multimodales. RFF accompagne également les entreprises *via* une démarche commerciale.

Interventions des experts

Intervention de Mme Thérèse SAINT-JULIEN, géographe, professeur émérite de l'Université de Paris 1, membre du comité scientifique de la LGV SEA

Thérèse SAINT-JULIEN revient sur d'autres expériences du TGV dans des villes concernées par l'arrivée de LGV. Depuis trente ans, en effet, de nombreuses collectivités ont réalisé des retours d'expériences pour réfléchir à la manière dont ces territoires se sont engagés dans ces aménagements ferroviaires.

Les LGV, rappelle Thérèse SAINT-JULIEN, représentent avant tout des outils de cohésion des macro-territoires. Ils reposent sur des vitesses de déplacement, la dilatation des espaces de déplacement et la montée en puissance des mobilités dans ces espaces élargis, soit une série de critères dont il a été abondamment fait mention dans cette réunion publique. Ces LGV obéissent à des logiques de réseau, dites de point à point, selon une logique spatiale de la grande maille, porteuse de cohésion territoriale aux échelons géographiques supérieurs, que ce soit l'échelon européen ou

LNOBPL – Liaisons nouvelles Ouest Bretagne – Pays de la Loire

national. Elles induisent ainsi une dynamique de métropolisation et de concentration, mais doivent aussi tenir compte du fait que le transport ferroviaire ne couvre qu'une partie (près de 20 %) de la mobilité globale des territoires.

Ces projets sont ainsi confrontés à un paradoxe : articuler la desserte des LGV et l'aménagement du territoire. En effet, la LGV soulève des enjeux nouveaux au sein des villes, notamment pour surmonter la grande hétérogénéité des situations locales d'accessibilité par rapport aux nouvelles lignes, s'accompagnant parfois de gains, mais aussi, dans certains cas, de reculs de l'accessibilité. Dans les villes moyennes, en tout premier lieu, les dessertes ne sont pas toujours à la hauteur des attentes. En second lieu, les villes non desservies par les LGV ont souvent vu leur accessibilité se dégrader. L'aménagement du territoire a donc consisté à relever un défi : atteindre une diffusion plus équitable des gains d'accessibilité, malgré des inégalités territoriales persistantes. Les grandes villes se sont constituées d'emblée en pôles essentiels pour la construction des LGV. Pour les villes moyennes, la problématique centrale a consisté à améliorer leur accessibilité *via* le développement de pôles d'échanges multimodaux, la mise en place de systèmes de rabattement et le choix des gares. L'objectif central a donc été d'œuvrer en lien avec la SNCF et RFF à l'amélioration des connexions entre les réseaux de desserte locale et la LGV.

Ces territoires ont de ce fait eu à relever de vastes défis afin de transformer les gains d'accessibilité acquis grâce à l'arrivée des LGV en gains d'attractivité. Dans ces nombreuses expériences, le dispositif a consisté à conférer à la gare et son quartier environnant des fonctions centrales. Le quartier de gare est ainsi devenu un élément majeur de cette centralité urbaine renouvelée et s'est mis en place à travers le développement de nouveaux services environnants et le lancement de programmes immobiliers résidentiels et d'entreprise.

Thérèse SAINT-JULIEN présente en dernier lieu les principaux résultats obtenus grâce à la mise en place de LGV :

- L'amélioration des cohésions territoriales inter- et intra-régionales.
- Une distribution relativement différenciée des gains d'attractivité, avec des résultats significatifs dans les grandes villes, mais des gains davantage en demi-teinte dans les villes moyennes.
- L'émergence d'une série de tensions et de concurrences interurbaines, notamment entre villes moyennes.

Intervention de M. Ronan MARCEL, directeur, Quimper Cornouaille Développement

Ronan MARCEL présente dans cette intervention les résultats d'une série de travaux réalisés dans le cadre d'inter-agences d'urbanisme et de développement à l'échelle de la Région Bretagne. À la différence d'autres régions, la région se caractérise par une armature urbaine en couronne constituée autour des métropoles Rennes et Brest et d'un chapelet de villes intermédiaires. En second lieu, précise Ronan MARCEL, la métropolisation constitue la réponse, sur le volet territorial, au phénomène de mondialisation propre à des sociétés ouvertes. Pour les entreprises, elle se traduit par des externalisations et le découpage fonctionnel, l'enjeu central consistant dès lors dans leurs capacités de mise en relation et d'assemblage de ces systèmes. Ces capacités se retrouvent le plus souvent dans les métropoles grâce à un marché d'emploi diversifié, une aide à l'innovation et un rayonnement international, mais n'excluent pas les villes intermédiaires où d'autres facteurs peuvent intervenir (attractivité du littoral, paysages, sécurité, qualité des relations sociales locales). L'accès au marché mondial par des acteurs économiques plus modestes (« *pure player* ») est de plus largement favorisé par l'Internet.

Ronan MARCEL met en évidence, en troisième lieu, les principaux facteurs de performance collective de la Bretagne dans les métropoles de la région et dans les villes moyennes. Ce système territorial doit être relié à l'international. La Délégation interministérielle à l'Aménagement du Territoire et à l'Attractivité Régionale (DATAR), poursuit Ronan MARCEL, présente une vision des territoires, définis non plus par leur forme géographique et urbaine, mais par les relations qu'ils entretiennent les uns avec les autres. Sur ce volet, la Bretagne recouvre deux systèmes urbains distincts, centrés autour de Brest et de Rennes, tandis que les Pays de la Loire sont centrés autour de Nantes. Les systèmes breton et ligérien, qu'il s'agisse des métropoles ou des villes moyennes, fonctionnent en lien étroit et entretiennent des relations directes avec la capitale parisienne.

Ronan MARCEL présente en quatrième lieu les dix plus grandes aires urbaines bretonnes et la répartition des flux inter-aires urbaines de la région : relations siège-établissements dans les entreprises ; transferts d'établissements ; relations domicile-travail des salariés ; migrations résidentielles des salariés et des étudiants. Le système urbain breton ne fonctionne donc pas en interne, mais en étroite relation avec les Pays de la Loire et avec Paris. Par ailleurs, la géographie des échanges des aires urbaines bretonnes met en évidence une architecture départementale pour les flux

LNOBPL – Liaisons nouvelles Ouest Bretagne – Pays de la Loire

de proximité (Finistère, Morbihan, Côtes-d'Armor, Ille-et-Vilaine). En Bretagne sud, les zones d'emploi de Quimper, Lorient et Vannes totalisent 360 000 emplois. Elles abritent 29 % de la population, mais représentent 30 % de la croissance régionale, un chiffre supérieur à la moyenne de référence régionale. Ces analyses soulignent que des entreprises innovantes se développent dans des territoires non métropolitains, notamment dans l'industrie agro-alimentaire et le BTP. Néanmoins, l'éloignement géographique est cité par certaines entreprises, notamment à l'extrémité de la pointe bretonne, comme un facteur négatif, notamment pour attirer des emplois de cadres à forte spécialisation.

Ronan MARCEL présente en conclusion les zones d'influence des principales gares TGV en Bretagne. Il fait remarquer que, au-delà de 3 h, le transport ferroviaire n'est plus compétitif au regard des déplacements en avion. Les attentes des usagers, enfin, portent d'abord, comme l'ont rappelé d'autres intervenants, sur la compétitivité horaire, fréquence et prix ainsi que sur les horaires clés.

Avis

Yves ROBIN demande si les trois scénarios présentés par RFF pourraient être combinés.

Arnaud GODART acquiesce.

Adrien BINET estime que la société mondiale se trouve dans une forme d'impasse en raison, précisément, de cette nécessité d'accélérer sans cesse ses relations.

Armelle HURUGUEN (Vice-Présidente du Conseil général du Finistère) souligne que l'on donne aux macro-territoires des fonctions qui ne sont pas celles que prévoyaient les LGV. Elle insiste sur la nécessité de développer dans le Finistère l'intermodalité grâce à des pôles d'échanges multimodaux. Par ailleurs, le barreau Brest-Quimper est essentiel, juge cette participante, dans la mesure où il constitue une boucle bretonne importante pour l'exploitation des lignes proposées aux habitants. Elle annonce que les collectivités du Finistère et des Côtes-d'Armor communiqueront prochainement un cahier d'acteur pour que cette ligne nouvelle soit mise en place selon le meilleur scénario possible.

Véronique MUSOT (Présidente de l'association TER Brest-Quimper) estime qu'un autre scénario devrait porter davantage sur l'axe ouest-nord Bretagne et Pays de la Loire. Cette participante estime que le Finistère demeure trop séparé des Pays de la Loire. Il faudrait ainsi développer, selon Véronique MUSOT, un axe Nantes-Brest passant par Quimper et sans doute moins orienté vers Paris. Elle regrette que ce scénario ne soit pas abordé dans les variantes présentées par RFF.

Jean-Pierre BIGORGNE (Quimper) souligne que le nombre de voyageurs stagne sur le réseau TGV tandis que la SNCF met en place une nouvelle politique tarifaire pour les billets de train. Cette approche est délicate dans la mesure où les coûts de LGV sont élevés et où RFF supporte une dette importante. La SNCF dispose d'un droit d'usage qui l'amène à augmenter le prix des billets de TGV. Les publics jeunes, en particulier, n'utilisent plus, de ce fait, le TGV. Cet enjeu est d'autant plus problématique que, dans le même temps, l'orientation générale consiste à favoriser le report modal afin de réduire le trafic automobile. Jean-Pierre BIGORGNE demande que soit communiqué l'impact des trois scénarios présentés sur le péage futur.

Une participante estime qu'une dépense de près de 4 Md€ pour un gain de 10 minutes sur le temps de parcours est disproportionnée. Selon cette participante, la ligne Brest-Nantes-Bordeaux et la liaison Nord-Sud demeurent négligées dans les différents scénarios envisagés aujourd'hui. Il serait possible d'imaginer, par exemple, la construction d'un pont sur L'Élorn entre Brest et Quimper. Elle considère également que les voyageurs qui utilisent les lignes vers Paris et ceux qui utilisent le train à Carhaix, Quimperlé ou Rosporden ne relèvent pas de la même clientèle. La question est donc, pour cette participante, de déterminer à quel public devront bénéficier les investissements réalisés.

Martine PETIT se déclare en accord avec les deux précédentes interventions sur les coûts élevés des investissements présentés. Elle demande si le projet LNOBPL reposera sur un partenariat public-privé. Pour de nombreux participants, estime cette participante, le projet devrait davantage s'orienter vers l'égalité des territoires, alors que celle-ci est loin d'être acquise dans des villes moyennes telles que Quimper.

Gérard LAHELLEC (Vice-Président du Conseil Régional de Bretagne) réitère son soutien au projet LNOBPL dans la mesure où il bénéficie à tous les territoires. La modernisation, et donc la vitesse, est un facteur qui profite à l'ensemble de la région. Pour Gérard LAHELLEC, les dépenses exposées par le maître d'ouvrage ne sont pas excessives, car le projet d'investissement permet des gains de plusieurs fois 10 minutes sur les deux axes et de 25 minutes sur l'axe Rennes-Nantes. Le gain de temps global s'élève à 45 minutes. Par ailleurs, le projet LNOBPL n'implique pas de renoncer à

d'autres projets, notamment sur la liaison Brest-Quimper. La ligne Carhaix-Guingamp est à l'heure actuelle en phase de remise en l'état et la ligne Plouaret-Lannion est remise à neuf dans la perspective d'une égalité des territoires. Enfin, les tarifs TER génèrent une dynamique exceptionnelle, notamment pour les tarifs jeunes.

Martine PATTOU remercie l'ensemble des intervenants et des participants et clôt la réunion.

(Clôture de la réunion à 21 h 52)