

LNOBPL – Liaisons ferroviaires Bretagne-Loire**VERBATIM DE LA RÉUNION PUBLIQUE THEME « AMENAGEMENT DU TERRITOIRE »****Quimper, le 18 septembre 2014, 19 h à 22 h****En tribune****Commission particulière du débat public :**

Olivier GUÉRIN, président
Martine PATTOU, membre
Paola OROZCO-SOUEL, 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 LNOBPL (RFF)*
Julien GUENNOC, *chargé de mission risques réseau (RFF)*
Cédric LEVREL, *chargé de projets, en charge des études techniques LNOBPL (RFF)*
Jonathan DURIEUX, *ingénieur d'affaires – Stratégie et Développement - Direction Déléguée aux Grands Projets à Paris (SNCF)*

Intervenants :

Thérèse SAINT-JULIEN, *de l'Université de Paris 1, membre du comité scientifique de la LGV SEA*
Ronan MARCEL, *directeur de Quimper Cornouaille Développement*

Introduction de la réunion publique :

Ludovic JOLIVET, *maire de Quimper*

Suite à des problèmes techniques liés à l'enregistrement de cette réunion, le début de certaines interventions est tronqué. Veuillez nous excuser pour la gêne occasionnée.

Ludovic JOLIVET, maire de Quimper

Mesdames et Messieurs, chers amis et collègues, Monsieur le Vice-président du Conseil régional, Mesdames et Messieurs, je suis bien évidemment ravi de vous accueillir, et je salue mon collègue, maire d'Ergué-Gabéric, puisque nous ne sommes pas sur la commune de Quimper, mais bel et bien sur la commune d'Ergué-Gabéric.

Quimper Communauté est heureuse d'accueillir cette importante réunion publique consacrée à ce que l'on considère comme une question vitale pour notre territoire. C'est-à-dire de quelles liaisons ferroviaires bénéficieront la Bretagne et les Pays de la Loire, vers l'extérieur comme l'intérieur, à l'horizon de 2030. Plusieurs scénarios seront donc exposés ce soir, Monsieur le Président. Vous avez donc tout loisir – vous-mêmes, ici, dans la salle – pour examiner et poser un certain nombre de questions. Pour ma part, je m'en tiendrai à des considérations d'ordre générales, mais pas neutres pour autant. Premier constat positif, mais à relativiser. Première chose — c'est annoncé en 2017 : la concrétisation du projet de LGV Bretagne – Pays de la Loire nous fera gagner, c'est vrai, une quarantaine de minutes de temps de parcours entre Rennes et Paris. C'est bien. C'est bien. Mais c'est bien évidemment loin d'être suffisant en termes d'aménagement du territoire. Alors pourquoi ce relatif manque d'enthousiasme, dans un premier temps ? Même si, bien évidemment, nous soutenons les trois heures Quimper-Paris. Alors pourquoi un manque d'enthousiasme maintenant ? Tout simplement parce que cette quarantaine de minutes constitue bel et bien un gain pour l'ensemble des Bretons. Elle représente, en réalité, un gain de temps surtout les Rennais.

J'attends que tout le monde rentre ; je vous en prie, Messieurs Dames. Vous savez, c'est comme les trains : on commence à l'heure...

Donc je vous ai dit que c'est essentiellement un gain de temps pour les Rennais. Et parce que quand je viens de Paris, et que je descends du TGV à Rennes, je perçois clairement l'amélioration portée par la nouvelle ligne. Mais quand je reste à bord du train et que je vais en direction de Quimper, cette amélioration se dilue, s'affaiblit et, finalement, s'efface. Certes, j'ai gagné une quarantaine de minutes entre Paris et Rennes. Mais, ensuite, le train a ralenti très nettement.

Alors que voulons-nous ? Nous ne sommes pas jaloux — de personne, pour commencer. Nous ne sommes pas jaloux des Rennais, même s'ils sont les premiers à bénéficier des infrastructures. On n'est pas jaloux. Mais nous demandons, tout simplement, l'équité, l'égalité de traitement au sein de la région Bretagne. Nous revendiquons, et cela me paraît en tout cas bien légitime, que Rennes se trouve à mi-chemin, à équidistance entre Paris et la pointe de Bretagne, pour ce qui concerne un véritable service public ferroviaire. C'est donc cela le véritable aménagement du territoire par le rail. Alors cette équidistance ferroviaire — une heure et demie entre Paris et Rennes et autant pour aller de Rennes à Quimper ou à Brest — est seule à garantir l'équilibre interne de la Bretagne, qu'il ne faut pas perdre de vue.

Pourquoi le projet de lignes nouvelles Ouest Bretagne – Pays de la Loire mérite-t-il notre soutien résolu ? Parce qu'il faut tout simplement se contenter, effectivement, de quarante minutes. Mais il faudrait aussi accentuer, bien sûr, pour que le déséquilibre entre l'est et l'ouest de la Bretagne soit le plus faible possible. Il faut aussi faire attention à ce que le fait que Rennes, qui est tournée et qui « lèche », finalement, les portes de l'Île-de-France, n'accroisse pas ce sentiment de déséquilibre, de décroissement, de fossé entre l'est et l'ouest. Et le peuple de l'ouest breton se sent, aujourd'hui, un peu malmené. Nous refusons aussi cette fausse fatalité. Nous refusons d'être mis, parfois, au « rencard » — un peu bordurés, sortis du jeu. Les lignes nouvelles Ouest Bretagne – Pays de la Loire représentent, on le considère, un enjeu stratégique pour nos territoires. En tout cas, pour ce débat, ce soir, tout est sur la table. Les enjeux seront présentés ; des questions pourront être posées. En tout cas, on ne peut qu'espérer de ce débat la lumière ; la lumière pour bien choisir. Et si nous avons quelques faiblesses, on sait très bien que la faiblesse, ou en tout cas que la lumière, jaillit aussi d'une faiblesse. Donc bon débat. J'espère que ce sera fructueux. Il est important, en tout cas, que l'on sache, ensemble, aménager ce territoire. Que ce ne soit pas uniquement dans les bureaux parisiens. Parfois, les Parisiens — il n'y a pas que des Parisiens dans la salle, bien évidemment — ont une idée fautive de la Bretagne, et une idée encore plus fautive de l'Ouest breton. Il n'y a pas de 250 kilomètres... Il n'y a pas 80 kilomètres entre Rennes et Quimper. Certaines pensent, à Paris, qu'il y a 80 kilomètres. Il y en a 250. Il n'y a pas vingt kilomètres entre Brest et Quimper ; il y en a presque 80. Donc on a une image parfois fautive. Et quand ceux qui décident ont une image un peu fautive du territoire, de la carte de France, on peut commettre un certain nombre d'erreurs. En tout cas, j'espère que la lumière jaillira et que nous trouverons une solution pour que l'ouest de la Bretagne soit bien desservi, équitablement desservi. Et que nous participions aussi aux enjeux qui arrivent devant nous. Merci beaucoup.

Martine PATTOU, membre du CPDP

La commission nationale du débat public est une instance née de la volonté de faire participer le public, très en amont des décisions, pour les grandes opérations d'aménagement et d'environnement. Le débat public est régi dans un cadre réglementaire assez précis. Deux principaux textes régissent son organisation : la Convention d'Aarhus, qui date de 1998 ; le code de l'environnement, qui définit les contours de l'organisation du débat public.

La commission nationale du débat public est une autorité administrative indépendante, chargée de veiller au respect de la participation du public au processus d'élaboration des projets d'aménagement ou d'équipement d'intérêt national. Un sondage Sofres récent, de mai 2014, fait ressortir que 96 % des Français souhaitent être consultés directement pour les décisions et les projets les concernant. Ce qui est quand même énorme. Aujourd'hui, ce n'est quand même pas très souvent que cette consultation est mise en place. Mais ça se développe dans beaucoup d'endroits, je pense.

Le débat public porte sur les grands projets de l'État, des collectivités, mais aussi des personnes privées. Je crois que ce n'était pas comme ça, tout à fait, au début. Alors le débat public porte sur l'opportunité, sur les objectifs et sur les caractéristiques principales du projet. Il se déroule très en amont de la décision du maître d'ouvrage. Donc l'opportunité, cela veut dire que le débat public doit définir si, réellement, il est opportun de faire ce projet. Et je pense que l'on doit amener à questionner sur cette opportunité. Les objectifs qui ont été définis, dans notre cas, vous seront présentés tout à l'heure. Les caractéristiques principales, également. Ce qui est intéressant, c'est qu'on est très en amont ; ce n'est pas comme l'enquête publique, qui se situe à un moment où le projet est déjà décidé. Là, on est très en amont. C'est un projet, ici, qui va se réaliser à partir de 2030, à l'horizon 2030.

L'organisation du débat public : le débat public est préparé et animé par une commission particulière, la CPDP, qui est nommée par la Commission nationale du débat public. Elle est indépendante. Elle n'a pas de lien avec le maître d'ouvrage et n'a aucune partie prenante dans le projet. C'est-à-dire qu'on ne juge pas ; on n'est pas intéressés, on n'a pas d'intérêts dans les décisions qui vont être prises ou évoquées. Elle est neutre. C'est donc ce que je disais : elle ne prend pas position sur le projet. La commission particulière, ici, est composée de sept membres, que Monsieur le Président GUÉRIN vous a présentés tout à l'heure, et basée à Rennes.

Le rôle de la CPDP – donc la Commission particulière du débat public. La CPDP anime le débat pour permettre au public de s'informer sur le projet, d'exprimer des avis, des critiques, des suggestions.

Trois principes régissent le débat : d'abord la transparence, l'équivalence et l'argumentation. La transparence, ça veut dire que toute l'information sur le projet est disponible et que, sur Internet, vous avez tous les documents : le dossier du maître d'ouvrage, les études qui ont permis d'établir ce document, toutes les études annexes et tout le débat que les internautes veulent bien proposer.

L'équivalence, ça veut dire que chacun peut s'exprimer d'une manière équivalente, avec le même temps de parole. C'est-à-dire que chacun, quel que soit son rôle, s'exprime en tant que citoyen. Là, ce sera une minute pour les questions, trois minutes pour les avis. Mais ce sera : chacun s'exprime de la même façon. Donc une manière équivalente.

Et l'argumentation, ce n'est pas un sondage, le débat, ou un référendum. Les positions « pour » ou « contre » le projet seront argumentées par chacun. L'idée, c'est d'entendre le « pour », le « contre », pour que chacun puisse se faire un avis. C'est ça qui est important ; c'est que vous puissiez avoir un avis personnel qui, éventuellement, pourra faire évoluer le projet.

Le maître d'ouvrage, ici, est Réseau Ferré de France. Il a rédigé un dossier. Il va présenter son projet et répondre aux questions. Après le débat, il y aura une décision quant aux principes et aux conditions de poursuite, ou non, du projet. Donc on est très en amont. Vous pourrez vraiment donner des avis, discuter, amender, influencer sur ce projet.

Alors le débat public dure quatre... Il a duré quatre mois, du 4 septembre... Donc il a démarré le 4 septembre, à Rennes, et il durera jusqu'au 3 janvier 2015. Il y aura seize réunions publiques et un atelier, avec parfois des thématiques : le développement économique, le tourisme, l'agriculture, les emprises foncières, le service ferroviaire. Là, ce sont des réunions thématiques. D'autres réunions seront sur la rentabilité socio-économique, la liaison Rennes-Nantes et le fret ferroviaire. Ces trois dernières choses font l'objet d'expertises, qui ne sont pas encore... Dont on n'a pas encore les résultats, qu'on aura un peu plus tard. Donc elles seront abordées à Morlaix et à Saint-Nazaire le 19 pour le fret ferroviaire... Le 5 novembre et le 19 novembre. Pour le thème de la liaison Rennes-Nantes, ce sera le 27/11. Et l'idée est d'avoir une proposition d'une liaison Rennes-Nantes sans passage par Notre-Dame-des-Landes. C'était une demande. Et le troisième sujet, la rentabilité socio-économique et le financement, donnera lieu à une réunion le 2/12, le 2 décembre, à Rennes. Là, on aura les résultats des expertises qui ont été demandées suite à ce débat public.

Le thème d'aujourd'hui est plus spécifiquement l'aménagement du territoire. Donc parallèlement à la présentation qui va être faite aujourd'hui, sur Internet il y aura une information importante. Vous aurez... Vous avez déjà les documents du débat, les dossiers du maître d'ouvrage. Et tout ça peut être consulté... Toutes les études réalisées. Tout ça peut être consulté, par chacun, sur Internet. Il y a un système de questions-réponses qui est mis en place. Donc la CPDP veille à ce que, si vous posez des questions, le maître d'ouvrage y réponde dans un temps relativement court, et d'une manière précise et complète. Il y a aussi des espaces de discussion ; vous pouvez aller sur Twitter. Et certaines réunions – mais pas celle d'aujourd'hui – sont retransmises en public... Sont retransmises en direct, pardon.

Pour ce débat public, on a souhaité une implication des étudiants dans le débat. Donc des étudiants de Brest, de Rennes et de Nantes vont participer au débat. Hier, à Brest, ils étaient une quarantaine, présents dans la salle ; ils sont intervenus. Je pense que c'est quand même très intéressant que des étudiants, pour lesquels c'est vraiment le sujet – ce sont eux qui vont profiter de ces améliorations, si on peut dire, de ces projets. Donc c'est vrai qu'on a souvent l'impression que c'est toujours un peu le même public qui participe, et qu'il est très important d'arriver à faire participer d'autres personnes. Alors les étudiants, c'est une chose. Mais je pense que chacun d'entre vous doit pouvoir amener, dans son entourage, des gens à participer à ce débat public, de manière à ce qu'il ait un retentissement et un rayonnement plus importants.

Ensuite, il y aura une évaluation de ce débat public. Des questionnaires vous ont été remis ; essayez d'y répondre. À la suite du débat public, qui dure quatre mois donc, du 4 septembre au 3 janvier 2015, dans les deux mois, la Commission particulière du débat public va établir un compte-rendu, qui essaie d'être le plus objectif possible, de rendre compte de tous les échanges qui ont eu lieu. La commission nationale rédigera un bilan. Ensuite, le maître d'ouvrage dispose d'un délai de trois mois – ce qui nous amènera, je pense, à mai 2015 – pour publier sa décision quant à la poursuite, ou non, du projet. Ou des amendements ; ou la manière dont il va continuer le projet.

Voilà pour ce qui est du débat public. Je vais maintenant passer la parole à RFF. Dans un premier temps, je crois que Monsieur LEPRINCE va intervenir. Donc je laisse la parole à Monsieur LEPRINCE et, ensuite, à Monsieur...

Stéphane LEPRINCE, Directeur régional Bretagne – Pays de la Loire, RFF

Bonsoir à tous. Merci de me donner la parole pour cette réunion, qui est la troisième réunion publique du débat public. Un peu, aussi, symbolique, puisque nous sommes depuis deux jours – hier nous étions à Brest, ce soir nous sommes à Quimper. Et on sait que, pour ce territoire, c'est juste essentiel, cette attractivité. Vous êtes à l'extrême ouest de la France, et la question de l'accessibilité est juste essentielle. C'est pour vous un long combat, qui a été mené par l'ensemble des acteurs. Et on comprend évidemment, que ce soit les acteurs économiques ou que ce soit les activités, que, pour vous, c'est vraiment très, très important.

Alors une première étape sera franchie en 2017 avec l'arrivée, la mise en service de la LGV Le Mans – Rennes, qui va permettre de mettre votre ville, Monsieur le Maire, à 3h10 de Paris. Et c'est vrai que ce projet LNOBPL a vocation à aller plus loin et, quelque part, à être l'aboutissement de cette accessibilité qui vous tient tant à cœur et qui est si essentielle pour l'activité économique.

Arnaud GODART et Benoît FORMSTECHEER vont vous présenter, tout à l'heure, de façon détaillée, le projet.

Tout d'abord, je voudrais revenir sur quelques points. Vous savez que nous sommes en train d'évoluer, à Réseau Ferré de France, puisque nous allons intégrer la SNCF, le groupe SNCF, dans les prochains mois pour constituer l'entreprise SNCF Réseau. Nous sommes convaincus, et on l'a déjà vu dans la préparation du débat, que ça va nous permettre de mieux intégrer, aussi, les attentes, et d'être plus réactifs dans vos attentes au quotidien, Monsieur le Maire, et sur des sujets fonciers et autres, en particulier. Ça, c'est un point qui nous paraît important pour vous.

Ensuite, le deuxième point que je voulais souligner, c'est que ce projet est un projet fortement porté, aujourd'hui, par le gouvernement. Il a d'abord été souligné et mis en avant dans le Pacte d'avenir signé en décembre dernier. Et puis, à travers le plan « Investir pour la France », lancé en juillet 2013, ce projet a été programmé dans les projets à réaliser après 2030. Alors 2030, ça peut vous paraître loin. Mais vous verrez, et c'est l'expérience même de la LGV en cours, que 2030, c'est un peu demain. Et cette phase de débat est aujourd'hui essentielle pour tenir cette date.

Je souhaitais encore préciser deux choses. La première, c'est... concernant les efforts qui sont faits sur le réseau existant. Vous savez que la Commission Mobilité 21 largement insisté sur la nécessité de s'appuyer sur le réseau existant ; vous verrez que c'est le cas dans ce projet. Je crois que, en Région Bretagne, grâce à l'effort de la région et l'État, nous avons pu déjà faire de nombreux efforts sur le réseau existant. Ce sont, par exemple, 400 millions d'euros d'investissement, qui sont aujourd'hui investis tous les ans sur le périmètre breton et Pays de la Loire. C'est juste très important. C'est un investissement deux fois plus important qu'il y a trois ans. D'abord le réseau principal — je parle en particulier des lignes Rennes-Brest et Rennes-Quimper, en très bon état — qui va permettre, pour l'arrivée de la LGV en 2017, d'avoir à peu près 85 % de ce réseau remis à neuf. En ce moment même, on est en train, par exemple, de rénover totalement la ligne entre Rennes et Redon — ce qui vous cause, évidemment, quelques désagréments, même si les travaux sont faits de nuit. (...). Ça, c'est fait, évidemment, pour que, à l'arrivée de la LGV, on puisse avoir un réseau dans le meilleur état.

Ce projet de ligne nouvelle Ouest Bretagne – Pays de la Loire, je voudrais souligner que c'est, pour nous, un projet un peu nouveau. On a l'habitude de faire des lignes nouvelles qui relient deux villes. Je crois que, aujourd'hui, ce qu'on veut faire, et c'est un peu les nouveaux projets qui sont devant nous, les enjeux qui sont devant nous, ce pas seulement pour deux villes, en ignorant le reste. Toute la difficulté et tout l'enjeu de ce débat, aujourd'hui, c'est justement que ce projet puisse servir à tout le territoire breton et ligérien (...). Et vous verrez que c'est ce qu'on a essayé de faire, avec des scénarios un peu contrastés. En tout cas, pour nous, cette période de débat est juste essentielle. On est là pour recueillir — comme ça a été dit par la Commission — vos attentes et surtout, je pense, faire évoluer notre projet. Même si les équipes ont beaucoup travaillé pour proposer quelque chose. Mais aussi, c'est, je pense, la force de l'exercice : pouvoir débattre pendant ces quatre mois. On espère que vous serez nombreux à donner votre avis.

Pour nous, 2030, c'est un peu demain. Alors je vous souhaite un bon débat ce soir, et je laisse la parole à Arnaud. Merci à vous.

LNOBPL – Liaisons ferroviaires Bretagne-Loire

Arnaud GODART, RFF

Merci. Bonjour à tous. Je suis Arnaud GODART, le chef de mission du projet liaison nouvelle Ouest Bretagne – Pays de la Loire. À ce titre, je pilote l'équipe en charge des études pour RFF. Je suis accompagné de Benoît FORMSTECHE, mon adjoint, qui répondra à vos questions techniques. Dans la salle également, des collègues RFF-SNCF qui pourront intervenir.

J'appuie les propos de Stéphane LEPRINCE, notre directeur régional, pour vraiment exprimer l'importance de ce débat public pour construire ensemble ce projet. Rien n'est figé, aujourd'hui. Loin de là. Il s'agit encore de l'améliorer et d'en confirmer bien l'opportunité.

Avant de vous présenter les scénarios d'aménagement proposés, je vous propose de bien préciser le contexte et les objectifs de ce projet. Les axes concernés sont Rennes-Brest, Rennes-Quimper, Nantes-Rennes, Nantes-Quimper. Ce projet a pour caractéristique d'être connecté au réseau existant. Cette caractéristique a pour fonction de tirer profit des améliorations, réalisées depuis de nombreuses années, sur le réseau existant. Par exemple : Rennes-Brest, Rennes-Quimper, phase une, actuellement en cours de finalisation, qui permet d'avoir modernisé ces axes et d'améliorer le temps de parcours, dans ces axes, de cinq minutes. Il s'agit aussi des pôles d'échanges multimodaux, réalisés aussi avec les partenaires, qui permettent ces connexions avec d'autres infrastructures.

Et justement, c'est bien une autre caractéristique de ce projet. C'est d'avoir tenu compte, aussi, d'autres infrastructures qui, elles-mêmes, ont fait l'objet de nombreux projets et de nombreuses améliorations. Encore d'autres, planifiées dans les années à venir ; je pense par exemple à la RN164, bien sûr.

Nous avons un projet se situant à l'ouest de Nantes et Rennes. Il arrivera en complémentarité de la LGV Bretagne – Pays de la Loire, que nous voyons ici en « bleu pointillé », et dont la mise en service est prévue en 2017. Ce projet adresse différents types de déplacements. Nous avons pour objectif d'améliorer les déplacements vers Paris et l'Europe, mais aussi, Stéphane LEPRINCE l'a rappelé, internes au territoire. Et nous sommes à Quimper aujourd'hui. Le projet, pour faire court et ne citer que quelques exemples, améliorera de manière significative les liaisons Quimper-Rennes et Quimper-Nantes, par exemple.

Mais aussi, ce projet adresse une quatrième échelle de déplacement : la proximité autour de Nantes et autour de Rennes. Nous avons un projet en 2030. À l'échelle ferroviaire, 2030, c'est demain. Nous avons des études à engager. Cette échéance de travaux est un délai tout à fait classique sur ce type de grand projet. Et ceci nous permet – Madame PATTOU l'a souligné – d'engager ce débat en toute sérénité, pour encore améliorer ce projet grâce à votre contribution.

Pourquoi ce projet ? Quelles sont les motivations de ce projet ? Ce projet répond à des constats largement partagés sur le territoire, tout d'abord caractérisé par un large dynamisme démographique, deux fois plus fort que la moyenne nationale à l'échelle, pardon, à l'échelle du territoire. Donc Bretagne – Pays de la Loire, 20 % ; pour une croissance démographique d'une dizaine de % à l'échelle nationale, d'ici 2040. Avec un enjeu extrêmement fort de maintien de l'attractivité économique. Ceci malgré les efforts déjà réalisés – le combat dont parlait Stéphane LEPRINCE – sur les différents types d'infrastructures réalisées : routières, portuaires, aéroportuaires, ferroviaires bien entendu. Mais l'effort doit encore être maintenu. Il s'agit également d'assurer la cohésion territoriale — un développement équilibré des différents territoires — et de maintenir, d'accentuer la coopération dans le réseau de villes du territoire Bretagne et Pays de la Loire. Ceci a des implications directes et très précises sur les déplacements – sur les infrastructures, et ferroviaires notamment. Il y aura forcément, et mécaniquement, plus de déplacements ; ceci dans les différentes échelles que nous situons précédemment.

Il conviendra donc d'améliorer ces déplacements sur deux critères, qu'il est important, ici, de bien pointer. Puisque nous le verrons tout au long de notre échange, aujourd'hui, il s'agit d'améliorer les déplacements et les infrastructures en termes de temps de parcours et, également, en termes de capacité. Capacité étant le nombre de trains possibles par heure, par exemple. Ces deux critères permettent d'évaluer la performance de notre infrastructure, ferroviaire en l'occurrence. Et nous savons aujourd'hui que ce réseau, tel qu'il est aujourd'hui, ne répondra pas aux besoins, à l'horizon 2030, que nous venons d'esquisser.

C'est pourquoi les partenaires ont fixé des objectifs pour permettre de définir le projet LNOBPL. Je me permets d'insister sur le caractère partenarial de ce projet, porté par l'État, les deux régions Bretagne et Pays de la Loire, les quatre

départements bretons, le département de Loire-Atlantique et les trois métropoles : Brest, Rennes et Nantes. Et RFF, bien sûr. Ces partenaires ont fixé les objectifs suivants au projet : améliorer l'accessibilité de la pointe bretonne – mettre Brest et Quimper à trois heures de Paris ; renforcer le réseau inter-villes et l'irrigation du territoire – ce sont les relations, dont nous parlions, internes à la Bretagne et Pays de la Loire. Il s'agit de rapprocher les capitales régionales de Nantes et Rennes, d'améliorer les fréquences et de réduire les temps de parcours. Il s'agit également – quatrième objectif – de desservir l'aéroport du Grand Ouest ; ceci pour l'ensemble des utilisateurs de Bretagne et Pays de la Loire. Enfin, il s'agit de dégager des possibilités d'évolution à long terme, notamment en termes de capacité – ceci pour le bénéfice du fret et des voyageurs. Ceci à l'échelle de Bretagne et Pays de la Loire. RFF a donc proposé des adaptations du réseau pour lui permettre de répondre à ces objectifs, en 2030.

Nous n'attendons pas, bien entendu, 2030 pour agir. Dès à présent, nous l'avons vu, la LGV Bretagne – Pays de la Loire sera mise en service en 2017, avec un gain de 37 minutes, pour le bénéfice de l'ensemble de la Bretagne. Nous avons, ici, des exemples de travaux en photos. En parallèle, des actions sont menées depuis de nombreuses années sur le réseau classique, de façon à pouvoir accueillir la LGV dans les meilleures conditions et irriguer les territoires de la grande vitesse. Il s'agit – Stéphane LEPRINCE en a parlé – de l'opération Rennes-Brest, Rennes-Quimper phase une ; Rennes-Redon, actuellement même en cours de travaux. On pourrait aussi évoquer Plouaret-Lannion ou Carhaix-Guingamp, qui sont actuellement même en travaux. À plus long terme, Réseau Ferré de France engage un programme nommé « grand plan de modernisation du réseau », à l'échelle nationale, avec une déclinaison régionale, en cours, qui vise à améliorer, là encore, la fiabilité du réseau, à améliorer la régularité des trains. Ceci au profit des trains du quotidien, notamment.

Malgré tous ces efforts, des limites sont constatées et motivent, donc, le projet LNOBPL. Quelles sont ces limites ? Les limites concernant les deux critères que nous soulignons tout à l'heure : la capacité, le nombre de trains possibles, et les temps de parcours. Je propose de commencer par les temps de parcours pour illustrer les limites identifiées. Paris et Brest, Paris et Quimper seront à 3 h 10 en 2017. Il ne sera pas possible de faire moins que 3h10 sans LNOBPL. Nantes et Rennes seront à 1 h 14 en 2017. Il ne sera pas possible de faire moins sans LNOBPL. Nous avons vu les temps de parcours ; qu'en est-il de la capacité, le nombre de trains possibles ? Nous avons, ici, précisé le nombre de trains par heure, par sens, en heure de pointe. Nous avons identifié un goulot d'étranglement entre Rennes-Lamballe et Rennes-Redon. Ceci rejaillit sur les axes Rennes-Brest et Rennes-Quimper. Nous n'aurons pas, sans LNOBPL, la capacité de mettre plus de trains que cinq trains par heure ou sept trains par heure, dans les conditions que je vous citais précédemment. Entre Nantes et Rennes, nous avons aujourd'hui un train par heure. La situation sera inchangée sans LNOBPL.

Nous avons essayé, le plus précisément possible, le constat sur la situation, les enjeux. Je laisse maintenant le soin à Benoît FORMSTECHE de nous présenter ces solutions proposées.

Benoît FORMSTECHE, RFF

Merci. Bonjour à tous. Je vais vous présenter, maintenant, les scénarios, tel qu'ils ont été étudiés au cours de nos études, en réponse aux limites du réseau que vient de vous énoncer Arnaud GODART, et en réponse aux cinq objectifs définis par les partenaires du projet.

Ce soir, trois familles de scénarios sont présentées. Ces trois familles, avant de présenter leurs caractéristiques techniques, physiques et, après, leurs apports, quelques principes qu'il nous semble important de rappeler dans la méthodologie d'élaboration.

Tout d'abord, les scénarios répondent à l'ensemble des objectifs, des cinq objectifs assignés au projet, qui sont complémentaires. Donc les temps de parcours et la capacité, sur ces leviers notamment. Deuxième principe, Arnaud GODART l'a déjà dit : on s'appuie au maximum sur l'existant, sur le réseau qui est modernisé, amélioré. Rennes-Brest, Rennes-Quimper, notamment ; les opérations réalisées ces dernières années. Donc on essaie de s'appuyer sur les opérations de relèvement de vitesse pour prolonger l'effort engagé. Ça passe aussi par les gares. C'est-à-dire que la particularité de l'ouest, c'est d'avoir un nombre important de gares TGV qui irriguent le territoire. Donc on s'appuie un maximum sur ces gares et on propose des aménagements, qui ménagent les dessertes et permettent de desservir toujours ces gares. Troisième grand principe important : la recherche d'optimisation maximum des coûts. Cela passe par plusieurs pistes : rechercher des solutions communes. C'est-à-dire des aménagements qui peuvent bénéficier à deux axes. Rechercher des troncs communs. Mais également essayer de rechercher des situations, des zones

d'aménagement qui bénéficient au plus grand nombre, pour maximiser – on va dire – les avantages pour tous les usages, aussi bien pour la pointe finistérienne que pour les villes intermédiaires, par exemple. Et enfin, un grand principe qui a aussi édicté la recherche de ces scénarios : c'est, dès l'amont, prendre en compte les enjeux environnementaux dans la conception même du projet, selon les principes « d'éviter, réduire, compenser ». C'est-à-dire d'avoir, dès le début, les enjeux comme ligne de conception, en recherchant des options de passage qui évitent les grands enjeux – si possible.

Je commence tout de suite avec la première grande famille de scénarios, qu'on appelle donc le scénario mauve et qui repose sur un principe de construction, d'aménagement, plus proche de l'existant. Le petit schéma qui figure en bas vous montre un peu le principe. C'est vraiment celui qui est le plus dans la continuité de l'aménagement qui a été opéré sur le réseau classique, sur ces dernières années. Donc on a essayé d'aller au-delà en prolongeant la recherche de sections de vitesse à 220 km/h, comme cela a pu être fait sur des zones de relèvement – sur la branche sud, par exemple, entre Auray et Hennebont, qui a été fait dans le cadre de Rennes-Brest et Rennes-Quimper phase une. Donc on prolonge cet effort. Sauf que cet effort, pour être prolongé, se fait sur des zones qui vous sont présentées sous la forme d'interventions plus lourdes. C'est-à-dire qu'on est arrivé un peu au maximum des performances de notre réseau dans ces emprises. Ce sont des aménagements plus conséquents de rectification de courbes. On peut sortir des emprises ferroviaires, ou même imaginer, plus loin, des petites shuntes ou des petites déviations de quelques kilomètres.

Les zones d'intervention figurent, là, sur la carte. Principalement des zones situées entre Rennes et Redon, Rennes et Lamballe, en sortie de la gare de Rennes. Un aménagement pour la Bretagne nord vers Le Ponthou, où on a une zone particulièrement favorable à une petite shunte. Plus particulièrement, dans la zone de Quimper, une longue zone d'aménagement potentiel et efficace entre Quimperl et Quimper. Et après, la modernisation entre Redon et Nantes, et la desserte de l'aéroport. À total, comme vous le voyez sur la diapositive, c'est 250 kilomètres de voies traitées, avec des rectifications, des petites sections de lignes nouvelles, pour un total de 4,2 milliards d'euros.

Deuxième famille de scénarios : ce sont les créations de lignes nouvelles, un autre principe de construction. Là, le petit schéma vous représente un peu le fonctionnement. Là, entre deux gares – on va dire – TGV principales, on recherche une section d'aménagement plus longue – quelques dizaines de kilomètres – pour maximiser les gains de temps. Cette recherche de sections de lignes nouvelles peut être suivant les secteurs, autorise les vitesses jusqu'à 320 km/h. Donc on peut imaginer 220, 250, 320, suivant les objectifs de performance qu'on s'assigne.

Le principe de construction, dans la recherche d'optimisation des coûts, est de rechercher un barreau commun, un tronçon commun. Dans le cas du scénario bleu, le tronçon commun recherché est entre Rennes et Redon. Vous avez en premier lieu une section de ligne nouvelle, telle qu'elle est présentée là, entre Rennes et Lamballe, pour améliorer la desserte de Brest. Deuxième tronçon : un barreau commun entre Rennes et Redon et, ensuite, Redon et Nantes. Là, figure une première variante, qu'on a appelée l'option Nord Vilaine. Il s'agit bien de deux variantes qui vont vous être présentées. Donc ça nous a semblé intéressant et important de porter à connaissance la nécessité d'avoir deux variantes pour la zone de la Vilaine. Une variante Nord Vilaine, car elle correspond à un raccordement au nord de Redon, au niveau de la Vilaine. Cette variante est dictée par un principe — enfin, on va dire les enjeux liés à la vallée de la Vilaine. Cette variante représente un linéaire de 165 kilomètres avec le barreau Rennes-Lamballe, pour un coût total de 3,1 milliards d'euros. Deuxième variante possible, qui est exclusive de la première — c'est le choix entre le nord ou le sud Vilaine : toujours le même aménagement entre Rennes et Lamballe. Donc ça ne change pas ; une soixantaine de kilomètres. Et après, la recherche d'un barreau commun entre Rennes et Redon, qui se connecte au sud de Redon. D'où le nom de l'option Sud Vilaine. Et après, une desserte vers Nantes, commune. Cette option-là est un petit peu longue — 185 kilomètres au total — pour un coût nécessairement plus élevé : 3,65 milliards d'euros. Et les performances sont sensiblement les mêmes. Le petit schéma, pour terminer, vous présente les deux options de passage, Nord et Sud Vilaine. Je me permets d'insister, parce que ça peut être un peu contre-intuitif : on a bien un scénario de ligne nouvelle qui se retrouve moins cher que l'amélioration de l'existant – scénario mauve – qui était à 4 milliards d'euros.

Troisième scénario qui vous est présenté ce soir : c'est également une ligne nouvelle, que l'on appelle le scénario vert. Toujours le même principe constructif — recherche de sections de lignes nouvelles — avec un autre principe de tronçon commun. C'est le tronçon commun entre les axes Rennes-Brest et Rennes-Quimper. Donc, vous voyez, en sortie de Rennes, la recherche d'un tronçon commun qui part vers le centre Bretagne et, après, la nécessité de se débrancher vers Saint-Brieuc et vers Vannes. L'aménagement est déjà plus important, avec des linéaires assez conséquents. Mais

comme vous l'a présenté Arnaud tout à l'heure, le projet répond à plusieurs objectifs. Donc là, c'est essentiellement l'objectif d'améliorer les dessertes de Brest et Quimper. Pour répondre aux objectifs d'amélioration de la ligne Nantes-Rennes et de la desserte de l'aéroport du Grand Ouest, on retrouve également les options Nord et Sud Vilaine de lignes nouvelles. Au total, toujours le même principe : les deux variantes, Nord et Sud Vilaine. Donc, au total, on a un scénario vert beaucoup plus ambitieux, avec 250 kilomètres d'aménagement – voire 270 par l'option Sud Vilaine –, pour un coût total de 5 milliards, ou 5,5 milliards d'euros.

Maintenant, je vais vous présenter les performances et possibilités offertes par ces différents scénarios.

Premier levier, qu'avait indiqué Arnaud : les gains de capacité. C'est-à-dire le nombre de trains qu'on pourra faire circuler par heure, par sens. Les trois scénarios offrent sensiblement les mêmes performances. C'est plutôt l'apport du projet en lui-même qui vous est présenté, quels que soient les scénarios. Le schéma qui est à l'écran présente, de manière simplifiée, l'étoile de Rennes – ce que l'on appelle dans le langage ferroviaire –, avec toutes les branches de lignes qui partent de Rennes. La colonne de gauche, c'est la situation en 2030 sans le projet ; la colonne de droite, avec le projet LNOBPL. On voit que, si on prend la ligne Messac-Guipry, qui part ensuite vers Redon et vers Quimper, ou Nantes, on est limité à sept trains par heure, par sens. C'est en heure de point le maximum qu'on puisse faire, du fait de la mixité des circulations : des TGV rapides, des trains périurbains qui desservent Messac-Guipry, par exemple, et des trains un peu caboteurs, aux plus longues distances, qui pourraient s'arrêter à Redon ou à Vannes. Avec le projet, les apports qui vous seront indiqués... figurent en rouge. Donc on rajoute une circulation supplémentaire. On passerait de sept à huit trains par heure et par sens, qui bénéficient à toute la branche sud et à la branche vers Nantes. Cette circulation supplémentaire permet de renforcer la fréquence entre Nantes et Rennes et, par exemple, de ne pas avoir à arbitrer entre une fréquence à la demi-heure, par exemple, vers Quimper ou vers Nantes, au départ de Rennes. Des aménagements complémentaires sont aussi possibles en gare de Rennes. Ces aménagements permettent d'aller au-delà du projet. Il faut bien s'entendre que, sans le projet, ils n'auront aucun effet. Donc ces aménagements, c'est traiter la capacité supplémentaire en gare de Rennes, avec un quai supplémentaire, avec deux voies ; un aménagement en sortie directe de la gare, sur un tronç commun de quelques kilomètres. Et si on fait ces aménagements avec le projet, on peut encore rajouter deux trains. C'est ce que vous figure le schéma. Ça veut dire qu'on passerait de sept à huit, puis dix trains, sur l'axe Rennes-Messac-Redon. Donc c'est un apport assez significatif : près de 50 % de trains en plus par heure, par sens. Donc trois trains par heure. Sur la journée, si cette heure se répète, ça représente mécaniquement près d'une dizaine, voire une vingtaine de trains sur toute une journée.

Le même principe vous est également présenté pour la gare de Nantes. On retrouve le barreau Nantes-Savenay, vers Redon, qui est commun à Nantes-Rennes et également Nantes-Quimper. Donc on retrouve le même apport, un peu plus significatif : plus de trains grâce au projet, plus quatre trains grâce au projet, plus quelques aménagements en gare de Nantes.

Maintenant, le deuxième levier qui permet de mesurer la performance des scénarios. Là, ce sont les gains de temps. Ils sont significativement différents suivant les scénarios. Donc on présentera les performances sur quelques relations, en termes de gains suivant les scénarios, pour un petit peu les discriminer.

La desserte de la pointe bretonne, sur les axes Rennes-Brest, Rennes-Quimper : on voit que les scénarios mauve et bleu sont sensiblement performants, dans les mêmes proportions – dix à onze minutes de gain permis. Dix minutes sur le scénario mauve, avec un linéaire d'aménagement assez long, mais des trains qui roulent au maximum à 220 km/h. Onze minutes sur le scénario bleu, avec des sections de lignes nouvelles plus courtes, mais où les TGV circulent à 320. Le scénario vert, avec le tronç commun – si vous vous souvenez – qui dessert Saint-Brieuc directement et Vannes directement, est beaucoup plus performant, du fait de son linéaire et d'un aménagement à 320 k/h. Quinze minutes pour Brest et 23 minutes pour Rennes-Quimper, Paris-Quimper. Donc un saut de performances assez significatif.

Enfin, le troisième axe, dans l'aire d'étude : la liaison Nantes-Quimper. Là, les trois scénarios sont assez homogènes. Ils font gagner de l'ordre de six à sept minutes. Ce qui peut sembler un peu moindre, mais avec une desserte systématique de l'aéroport au passage. Donc si on compare : sans arrêt à cet aéroport, ce serait plutôt de l'ordre d'une dizaine de minutes.

Et, enfin, la liaison Nantes-Rennes, dernier axe amélioré, qui, dans le cadre du scénario mauve, a des gains de performance assez modestes, de l'ordre de sept minutes. Handicapée – on va dire – par le linéaire assez important de la

LNOBPL – Liaisons ferroviaires Bretagne-Loire

ligne. Après, les scénarios bleu et vert représentent des gains assez significatifs de 25 minutes, dans une hypothèse d'un matériel roulant à 250 km/h, et vingt minutes si on roule à 220, voire quasiment trente minutes de gains sinon imagine un service entre Rennes et Nantes opéré à 320 km/h.

Pour aller au-delà des gains de temps, notamment pour améliorer l'accessibilité de la pointe bretonne, il a été étudié des ajouts possibles. Ce sont des compléments. Enfin, on va dire des ajouts aux trois familles de scénarios, qui vous sont rappelées sur la carte. Ces ajouts sont de deux natures. Ce sont soit des prolongements de sections de lignes nouvelles ou d'aménagements au niveau de Lamballe et de Redon, qui contourneraient ces deux villes : soit des sections de lignes nouvelles, plutôt dans le territoire – enfin, à 100 % dans le territoire finistérien —, entre Quimper et Lorient, Quimperlé, et entre Brest et Morlaix. Alors ces sections sont des... Chaque aménagement fait gagner cinq minutes, individuellement. Et donc il y a quatre aménagements. Et chaque aménagement coûte 500 millions d'euros. Donc c'est à ajouter aux différents scénarios. Cette petite pastille vous présente un peu sur quel scénario on peut les envisager, ces aménagements. On voit que le contournement de Lamballe ne fonctionne qu'avec le scénario bleu, puisque le scénario vert se raccorde déjà à Saint-Brieuc ; et le scénario mauve ne permet pas cette option. Ce sont quelques clés pour aller un peu plus loin.

Pour Quimper, toujours sur les mêmes leviers de gains de temps et de capacité, quelques exemples, sur les différents scénarios, de performances possibles au départ de Quimper. Le premier tableau vous présente des temps de parcours de Quimper vers quelques villes du territoire. La ligne du milieu, on en a déjà parlé, la liaison vers Paris sans le projet LNOBPL : 3h10, le meilleur temps possible, sans arrêt. Avec les scénarios mauve et bleu, on tient l'objectif des trois heures, toujours sans arrêt, sous ces conditions d'exploitation particulières. Le scénario vert, plus performant sous ce même régime d'exploitation, serait à moins de trois heures – 2h48. Mais il peut aussi être intéressant de voir d'autres relations, qui correspondent au maillage régional. Par exemple, les liaisons avec Nantes. On voit qu'on est à 2h05 actuellement, sans le projet LNOBPL. On pourrait descendre à 2h. C'est un gain — un peu moins de deux heures — de quelques minutes, mais avec desserte systématique de l'aéroport. Un accès à l'aéroport qui vous est présenté en dessous. On pourrait être à distance ferroviaire, en temps ferroviaire, à 1h42 – on va dire 1h45 environ de l'aéroport. Et d'autres temps qui peuvent être intéressants : les relations avec Rennes, où on pourrait descendre sous 1h30, par exemple, dans le cadre du scénario vert. 1h26. L'amélioration de la capacité, qui vous est rappelée, vers Rennes et Paris, avec un sillon rajouté entre Rennes et Redon, notamment, qui bénéficie à l'axe de Quimper et à l'axe de Nantes, au départ de Rennes.

Enfin, pour terminer, il me semble intéressant de vous présenter les questions d'insertion locale sur les variantes que nous avons étudiées, les familles de scénarios qui se posent directement dans le territoire, ici, dans le Finistère Sud. Elles concernent essentiellement le scénario mauve, dans sa composante d'aménagement entre Quimper et Quimperlé, où on voit que l'on a un linéaire d'aménagement possible assez important, qui consiste à un relèvement de vitesse à 220 km/h sur un linéaire assez important. Donc ce scénario mauve permet de ne pas contourner Quimperlé ni Rosporden au passage. Il représente un gain de temps de cinq minutes. Autre scénario possible : c'est le scénario... un ajout, tel qu'il vous a été présenté... Les deux options sont possibles pour les ajouts, pour gagner cinq minutes supplémentaires. Donc une section de ligne nouvelle à 220km/h également, au sud de la ligne, qui intercepte quelques zones à enjeux. Je ne l'ai pas rappelé au début de mon propos, mais les zones à enjeu environnemental sur l'aire d'étude, à cet endroit, sont principalement constituées des vallées importantes. Là, on voit que le scénario, cet ajout-là intercepte, ou traverse la vallée de l'Aven. Et sur l'aménagement qui pourrait passer au nord, donc qui contournerait Quimperlé, on voit que le réseau hydrographique est intercepté, et notamment l'Ellé, au nord de Quimperlé, et l'Isole, un peu loin, qui figure — pas très bien — sur la carte d'ailleurs. Voilà les principaux enjeux d'insertion.

Maintenant, je vais repasser la parole à Arnaud, pour la conclusion.

Arnaud GODART, RFF

Nous nous sommes attachés à vous présenter, le plus rapidement et le plus synthétiquement possible, le projet. Je rappelle que vous disposez des documents du maître d'ouvrage, le DMO, comme on dit, et puis la synthèse. L'ensemble des études est aussi sur le site de la CPDP.

Mais qu'attendons-nous – RFF – de ce débat ? D'abord de partager avec vous les objectifs. Nous les avons vus, de deux ordres principalement : capacité, temps de parcours. De recueillir, auprès de vous, des avis sur l'opportunité du projet ;

dans quelles mesures, effectivement, ces propositions répondent bien aux objectifs. Il s'agit, enfin, d'enrichir les scénarios proposés. Nous avons, Benoît l'a dit, des vitesses – par exemple – qui peuvent varier entre 220 ou 320 km/h. Nous avons des ajouts possibles pour encore des gains de temps supplémentaires, des compléments pour des gains de capacité complémentaires, et bien sûr, grâce à vous, un échange à avoir sur les problématiques d'insertion agricole, foncière notamment. Tout ceci, je me permets de le rappeler, à un niveau d'études extrême en amont, qui caractérise ce débat.

Nous vous remercions pour votre attention.

Martine PATTOU, membre du CPDP

Merci beaucoup de cette présentation. Nous allons passer dans une deuxième partie, qui est le débat proprement dit, avec des questions qui devront durer une minute. Et ensuite les interventions de deux experts. Madame Thérèse SAINT-JULIEN, géographe, professeure émérite de l'Université de Paris 1 et membre du comité scientifique de LGV SEA. Ensuite, l'intervention de Monsieur MARCEL, Ronan MARCEL, directeur de Quimper Cornouaille Développement. Et, ensuite, un deuxième temps de débat – encore 25 minutes + 25 minutes – pour des questions qui dureront une minute et des avis qui pourront durer trois minutes.

Pour participer au débat de ce soir... Donc, là, on entre dans les questions orales, qui dureront, on a dit, une minute maximum. Chacun devra se présenter de manière – puisque ce n'est pas enregistré – qu'on puisse vous identifier. On vous demande de ne pas dépasser le temps de parole. Vous pouvez aussi faire des questions écrites, et elles seront... Je crois qu'on vous a distribué des formulaires, au début de la séance, et que vous pouvez les remettre aux hôtesse.

Vous pouvez poser vos questions.

Sylvie PERON

Bonsoir. Sylvie PERON. Je suis usagère du train — je disais — quand je le peux. Et j'ai une question. Je suis surprise du temps que vous annoncez. Quimper-Nantes : 2h05. C'est à quelle échéance ? Puisque vous l'annoncez comme avant le projet, mais ce n'est pas aujourd'hui. Aujourd'hui, c'est 2h30, dans le meilleur des cas. Quand ce n'est pas trois heures...

Arnaud GODART, RFF

Le temps indiqué correspond au meilleur temps de parcours possible, avec une desserte de quelques villes intermédiaires, mais peut-être un peu moins qu'un service existant. Et peut-être qu'aujourd'hui, les temps de parcours peuvent être handicapés par des démarches travaux, ou...

Sylvie PERON

Oui, mais deux... À ma connaissance... Je fais assez régulièrement le trajet Quimper-Nantes. J'aimerais bien pouvoir le faire en 2h05. Mais je ne vois pas... Je suis désolée. Dans le meilleur des cas, c'est 2h30, actuellement, et quand il n'y a pas de changement à Redon. Et avec un changement à Redon, c'est facilement... C'est souvent trois heures. Sur la synthèse, vous présentez que le temps de trajet... Sur la synthèse, page 5, vous mettez que le temps en voiture est égal au temps en train entre Quimper et Nantes. On fait toujours plus vite en voiture. Et vous annoncez même sur la synthèse que le temps entre Quimper, pardon, entre Brest et Nantes est plus rapide en train. Franchement, là, pour faire plus vite, en train, entre Brest et Nantes, qu'en voiture, il faut avoir une voiture qui n'avance pas. Là, franchement...

Arnaud GODART, RFF

Oui, effectivement, ces éléments de données sur les temps de parcours méritent d'être précisés. Nous sommes partis – il faut bien partir d'une hypothèse –, nous utilisons les meilleurs temps de parcours, ça, il faut effectivement le prendre en compte. Et les meilleurs temps de parcours en 2017. Aujourd'hui, nous avons des travaux sur le réseau, au travers des opérations réalisées avec les partenaires, un petit peu partout sur le réseau, qui handicapent effectivement les temps de parcours. Donc il y a une conjoncture plutôt bonne sur le fond, mais qui pénalise les temps de parcours. En 2017, nous aurons aussi un autre paramètre, qui sera la mise en place du cadencement. Nous avons effectivement pris les meilleurs temps de parcours et un horizon avec cadencement, et sans travaux. Effectivement, cette hypothèse n'est pas celle qui est constatée aujourd'hui, en 2014.

Benoît FORMSTECHE, RFF

Pour préciser les choses, aussi, c'est sur la base – je parle de mémoire – d'une desserte des principales villes. Donc, à priori, de Quimper, on doit faire la desserte de Lorient, Vannes, Redon, Savenay et Nantes. Et dans l'hypothèse d'une opération avec un matériel roulant bénéficiant aussi des zones relevées à 220 – je parlais, tout à l'heure, de Auray et Hennebont. Donc l'hypothèse d'un TER qui circule à 220 km/h. Ce qui semble, à l'horizon 2030, envisageable. Si vous voulez, on peut aussi vous répondre plus précisément et aller chercher les données précises sur la grille de dessertes, et fournir une réponse un peu plus détaillée sur la base des études.

Martine PATTOU, membre du CPDP

D'autres questions ? Oui, Monsieur ?

Yves ROBIN, élu de Concarneau Cornouaille Agglomération

Bonjour. Monsieur ROBIN, élu du territoire de Concarneau Cornouaille Agglomération. Je vais plutôt m'intéresser à la portion finistérienne — si je puis dire — que vous nous présentez. Donc l'aménagement, le long de la voie existante, c'est ce qu'il faut privilégier, en supprimant tous les passages à niveau, si possible. Ça, c'est une des solutions qui permet — parce qu'aujourd'hui, on parle d'aménagement du territoire — que nos deux villes intermédiaires soient privilégiées. Parce que je viens de voir des scénarios où Rosporden serait, quelque part, éjecté. Ou l'autre, c'est Quimperlé. Sinon il faut suivre la voie express. C'est sûr qu'il suffit de faire une autoroute ferroviaire le long de l'autoroute existante...

Arnaud GODART, RFF

Je ne sais pas si cela appelle, effectivement, un commentaire. Sauf que nous intégrons toutes vos remarques. Effectivement, ce scénario apporte localement du bénéfice...

Yves ROBIN, élu de Concarneau Cornouaille Agglomération

Non parce qu'il existe des scénarios où on ne fait rien dans cette zone-là.

Nicolas MORVAN, Conseiller régional de Bretagne

Oui, Nicolas MORVAN, Conseiller régional. Je voulais intervenir, effectivement, un peu sur la même question ou, en tout cas, au même stade, sur la dernière carte que vous avez pu nous montrer, pour exprimer un scepticisme sur l'insertion des voies nouvelles, qu'on pourrait qualifier de Lorient-Quimper – qu'elles passent, d'ailleurs, au sud de Quimperlé ou qu'elles passent au nord de Quimperlé. Notamment leur insertion environnementale. Et puis leur insertion, quand on connaît le mitage qui existe dans cette zone. Quand on essaie de regarder, de zoomer sur ce que vous nous avez présenté, là, on voit bien quand même que les enjeux environnementaux et sociaux sont extrêmement lourds. Et donc un scepticisme sur cette possibilité-là.

Martine PATTOU, membre du CPDP

Mais dans un premier temps, on a dit que c'était des questions. Donc il faudrait bien formuler les questions et, ensuite, les avis.

Nicolas MORVAN, Conseiller régional de Bretagne

Tout simplement l'enjeu mitage, l'enjeu environnemental : comment est-ce qu'on peut le prendre en compte ? Et comment on peut l'estimer ? Quelles sont les études complémentaires qui pourraient être faites ?

Arnaud GODART, RFF

Pour vous répondre, avant de laisser la parole à notre responsable environnement, juste repréciser... Si on peut remettre la carte à l'écran... Juste pour rappeler qu'il y a l'aménagement de la ligne existante dans le cadre du scénario mauve ; c'est ce qui apparaît en hachures sur la carte. Et après, les deux sections de lignes nouvelles, effectivement, ont des contraintes environnementales d'insertion — que va vous présenter ma collègue —, mais correspondent à des ajouts. C'est-à-dire que ce n'est pas dans les scénarios de base bleu et vert.

Cédric LEVREL, RFF

Bonjour. Je suis Cédric LEVREL. Je suis en charge des études techniques, donc avant de passer la parole à Virginie FIORIO, qui est plutôt en charge du volet environnemental et qui vous répondra plus précisément sur les thématiques soulevées, je voulais décrire un petit peu comment on avait réfléchi à ces solutions techniques.

Il faut savoir qu'en Lorient et Quimper, la voie ferrée fait à peu près 65 kilomètres ; qu'elle est plafonnée, comme je l'ai entendu, à 160 km/h. Pourquoi 160 km/h ? Parce qu'on y a maintenu les passages à niveau. Pour passer au-dessus de cette limite de 160 km/h, on est obligé de les supprimer. D'autre part, on se base sur un réseau qui est, lui, historique, qui a 150 ans, et qui a été tracé comme a été tracé la plupart du réseau breton : à proximité des cours d'eau. Pourquoi à proximité des cours d'eau ? Parce que la contrainte, pour réaliser un tracé ferroviaire, est la faible pente, en fait. Il faut savoir que le réseau breton est, à peu près, sur des pentes à dix pour mille, soit 1 % de pente. Donc vous imaginez que si on s'écarte des vallées des cours d'eau, on se retrouve avec des ouvrages d'infrastructures importantes, comme la nationale 165, qui était évoquée tout à l'heure, qui franchit les différentes vallées.

Donc les deux solutions qui ont été exposées ici... Celle d'améliorations au plus proche de l'existant : essayer de remonter la vitesse à 220 km/h sur l'ensemble du linéaire. Et puis les deux solutions de lignes nouvelles au nord et au sud de la vallée existante – elles, sur des portions d'à peu près trente kilomètres — offrent des portions de lignes nouvelles à 220 km/h, qui font gagner les cinq minutes exposées. Pourquoi ces trente kilomètres, qui induisent naturellement le contournement de Quimperlé pour l'une d'entre elles et, dans les deux cas, une insertion dans un milieu relativement sensible ? Que je te laisserai présenté... Parce que les trente kilomètres permettent, à 220 km/h, de gagner ces cinq minutes.

Virginie FIORIO

Pour revenir sur cette carte zoomée, sur l'insertion locale. Je voudrais juste rappeler que, effectivement, dans le cadre de ce débat, on essaie d'être le plus transparent possible et de montrer les enjeux qu'on trouve que la zone d'études. C'est vrai qu'on a initié une démarche – on va dire – d'écoconception. C'est-à-dire essayer de prendre en compte, très en amont, les enjeux environnementaux. Donc, pour ça, on a déjà réalisé un diagnostic, que vous pouvez lire. Le document est en ligne sur le site Internet. Donc un diagnostic environnemental qui prend en compte les principales thématiques. Vous avez parlé du mitage. Effectivement, dans l'environnement, il y a l'aspect humain ; on n'oublie pas. Tout ce qui est bâti, zones d'activités, zones industrielles, risques industriels : tout ça est pris en compte dans ce diagnostic. Les enjeux de milieux naturels : là, pour l'instant, à ce stade des études, on prend en compte ce qu'on connaît déjà. C'est-à-dire tous les sites qui ont été cartographiés, étudiés. On a travaillé avec les services de l'État, mais aussi avec les associations pour avoir une bonne connaissance de ces enjeux. Là, effectivement, il y a un certain nombre de sites qui sont recensés : le réseau Natura 2000, les ZNIEFF, les arrêtés de protection de biotopes... Donc des sites qui sont connus ; on les a pris en compte. Et puis tout ce qui est milieu physique. Ce sont les périmètres de protection de captages d'eau potable, les cours d'eau qui ont été cités, tout à l'heure, par Benoît... Dans le cadre de cas ajouts ou du scénario mauve, on doit en franchir plusieurs. On a cité l'Aven, l'Isole, l'Ellé, la vallée du Jet en sortie de Quimper... Donc il y en a un certain nombre. On a essayé d'avoir un diagnostic le plus complet possible à ce stade des études.

Évidemment, ce diagnostic va être affiné. Mais c'était déjà pour, dans les scénarios qu'on vous propose, essayer de prendre en compte ces enjeux pour en éviter un certain nombre, déjà, parmi les enjeux majeurs. Parfois, c'était possible. Parfois, ça ne l'est pas. L'idée, après, si on poursuit les études, c'est de trouver au sein de ces scénarios, de définir des fuseaux d'études, puis des tracés, et de continuer d'éviter le plus possible ces enjeux. Alors quand cela ne sera pas possible, on essaiera de réduire ces impacts. Quand on franchit une rivière, par exemple, on choisit des ouvrages hydrauliques adaptés, en fonction de la rivière. Est-ce qu'elle déborde ? Est-ce qu'elle est en zone inondable ? Est-ce qu'il y a des zones humides ? Est-ce qu'il y a des animaux, comme la loutre, qui circulent ? Donc on prend en compte tout ça. Et puis, si on n'a pas réussi à réduire ces impacts, on est dès fois obligés de compenser. C'est le cas quand on traverse ou qu'on impacte des zones humides. Aujourd'hui, sur la LGV-BPL, on compense – en gros – un hectare de zone humide impacté. On peut compenser jusqu'à deux hectares.

Sur ce secteur-là, pour conclure mon intervention quand même, on traverse effectivement des cours d'eau importants, des zones humides, des zones inondables et des zones bâties. Ça peut être en sortie de Rosporden, ou juste avant, sur

LNOBPL – Liaisons ferroviaires Bretagne-Loire

la partie de Loge Nahennou Nord, avec le franchissement de l'Ellé ; effectivement, il y a des zones bâties. On le signale ; ça fait partie du débat, effectivement, de prendre en compte tout ça pour dire si ce projet est opportun, ou pas.

Daniel LE BIGOT, Conseiller municipal de Quimper

Daniel LE BIGOT, Conseiller municipal de Quimper. Dans les trois scénarios que vous nous avez présentés, à chaque fois vous faites référence à l'aéroport de Notre-Dame-des-Landes. Alors je voudrais savoir si vous avez des indications, si vous avez une certitude que cet aéroport va être construit. Auquel cas, effectivement, ça vaut le coup que vous travailliez là-dessus. Mais si ce n'est pas le cas, vos hypothèses s'avèrent sans doute fausses, sur ce point-là. C'est la première question.

Deuxième question : qu'en est-il, aujourd'hui, des technologies du matériel roulant ? À savoir, on nous a quand même beaucoup parlé, il fut un temps, du train pendulaire, qui permettait donc de gagner la vitesse sans forcément d'en réduire l'ensemble des courbes, ou bien sans les réduire de manière si prononcée qu'actuellement. Or, aujourd'hui, on a l'impression que vous êtes simplement sur la structure des voies ferrées, et non pas sur le matériel roulant, pour gagner en temps.

Ma troisième question concerne un petit peu ce qui a été dit par les uns et les autres. Pour pouvoir obtenir les gains de temps que vous avez évoqués, quelles seront les fréquences des trains ? C'est à dire : est-ce que vous pensez que ce sera un train Paris-Quimper direct ? Et auquel cas il faut dire franchement que la desserte du territoire entre Quimperlé et Quimper ne sera pas faite de la manière dont elle est faite aujourd'hui. Mais je pense qu'il faut le dire clairement : quel sera le nombre d'arrêts ? Quel sera le nombre de trains qui auront à faire le trajet direct ?

La dernière question, donc, c'est : si l'important, pour les gens qui sont par ici, sur Quimper comme ceux qui sont sur Brest, est de pouvoir aller faire une journée de travail à Paris quand on a besoin de le faire, de partir le matin et de revenir le soir, en concurrence directe, à ce moment-là, avec la ligne aérienne, ça veut dire qu'il faut pouvoir arriver à Paris vers les 9h du matin et partir de Paris vers les 18h le soir, à quelques choses près... Est-ce qu'il n'y a pas d'autres solutions que simplement le gain de vitesse ? Est-ce qu'il n'y a pas également des questions d'horaires, que vous n'avez pas forcément mis en place et sur lesquels on aimerait bien que la SNCF, en l'occurrence, se prononce ? Des questions d'horaires pour faire un aller-retour dans la journée, et qu'on puisse même, éventuellement, travailler dans le train – ce qui n'est pas toujours possible aujourd'hui, quand on veut disposer de prises...

Martine PATTOU, membre du CPDP

Là, vous avez trois questions...

Olivier GUÉRIN, président de la CPDP

Je vais répondre que la première question, sur la desserte de Notre-Dame-des-Landes. C'est effectivement le projet qui est présenté par RFF. Mais la Commission particulière du débat public a reçu des demandes, d'élus et associations, d'examiner, d'étudier un autre scénario, d'autres scénarios, sans la desserte de Notre-Dame-des-Landes. À la demande la Commission particulière, la Commission nationale du débat public a décidé une expertise complémentaire — elle est en cours — sur une desserte alternative, qui passe soit par Châteaubriant, soit par Redon, sans desserte de Notre-Dame-des-Landes. Cette desserte alternative, cette variante au projet présenté par RFF, sera discutée à Nantes et à Rennes les 27 novembre et 2 décembre. Ce seront deux réunions qui seront retransmises par Internet et qui pourront donc être suivies en direct. Des questions pourront être posées en direct. Voilà sur la première question, mais il y en a trois autres...

Benoît FORMSTECHE, RFF

Avant de passer la parole à un collègue qui vous répondra plus sur les technologies de matériels roulants, juste une précision sur le Paris-Quimper en trois heures. Don les hypothèses qui... Les résultats qui vous sont présentés concernent effectivement, comme on l'a dit, un Paris-Quimper sans arrêts intermédiaires. Donc ce sont des conditions de desserte et d'exploitation très particulières. Donc évidemment, il ne s'agit pas d'un train systématique. Mais, nous, on vient avec une solution d'infrastructure qui permet de le tracer – comme on dit –, de l'offrir. Il peut – et c'est assez intéressant, car je pense que ça rencontre également la demande en réalité... Donc il sera forcément placé, on va dire, à des moments stratégiques dans la journée, et de manière peu fréquente. Et donc il répond en ça aux besoins de

LNOBPL – Liaisons ferroviaires Bretagne-Loire

desservir, d'arriver à Paris avant 9 heures. C'est-à-dire que ce train, qui est sans arrêt, avec, on va dire, des marges réduites, est fait pour circuler dans un environnement avec le moins de trains possibles. Il faut qu'il parte tôt pour arriver tôt à Paris pour ne pas être perturbé, par exemple, ou perturber le fonctionnement de la gare de Rennes en heure de pointe du matin. C'est-à-dire vers... Donc ça cadre assez bien avec, je pense, avec la demande d'acteurs économiques pour faire l'aller-retour sur la journée. Mais évidemment, les gars de temps qui vous sont proposés, après, s'appliquent aussi à tous les TGV, qui pourront toujours être opérés et desservir toutes les villes. C'est en ce sens que les scénarios vert, mauve et bleu s'attachaient à rechercher des solutions, en sortie de Rennes, se connectant avant Redon, avec Lamballe. Afin que les dix minutes bénéficient au Paris-Quimper en trois heures – on va dire – « bolide », mais également à tous les Paris-Quimper qui desservent Redon, Vannes, Auray, Lorient, Quimperlé, Rosporden, pour citer toutes les gares intermédiaires. Je pense que ce sont deux objectifs qui ne sont pas antinomiques, et qui se complètent assez bien dans le cadre du projet.

La différence entre les trois scénarios... Dans le scénario mauve, la moitié du gain de temps est opéré en Rennes et Redon, l'autre moitié étant entre Quimperlé et Quimper. De fait les autres gares intermédiaires n'auraient que cinq minutes de gain de temps.

Je passe donc la parole à Jonathan DURIEUX de la SNCF, qui pourra peut-être vous donner quelques éléments sur les technologies de matériels roulants.

Jonathan DURIEUX, SNCF

Oui, alors effectivement, le pendulaire, on y a déjà réfléchi, depuis de longues années. Ce qu'il faut bien comprendre, en fait, c'est que le matériel pendulaire est un matériel qui compense les dévers qui existent sur l'infrastructure pour permettre d'avoir une vitesse plus importante que celle qui est pratiquée avec un matériel classique. Alors quand on a expliqué ça, on comprend bien que le matériel pendulaire est favorable pour, en fait, des lignes très longues, très sinueuses. Et pour les lignes courtes, et qui sont moins sinueuses, les gains de temps observés sont quand même assez marginaux. Donc, du coup, dans le cas présent — on y reviendra —, on n'est pas, en fait, sur une ligne extrêmement longue. Les choses ont été approfondies sur des lignes – par exemple, entre Paris et Toulouse. Mais malgré cela, à chaque fois on a constaté, et en tout cas des études ont conclu à un rapport coût/efficacité qui n'était pas satisfaisant. Et pour ça, il y a plusieurs raisons. C'est qu'on pense souvent au coût des matériels roulants ; mais il y a quand même des coûts d'infrastructures. Puisqu'en fait il faut rectifier la voie, un petit peu comme c'est le cas pour le scénario mauve par exemple, ici. Donc ces coûts d'ajoutent. Et puis, parmi les coûts qui s'ajoutent, il y a aussi ceux des coûts d'exploitation du matériel roulant et de maintenance, avec la problématique d'hétérogénéité des parcs, qui est un élément qui n'est évidemment pas favorable. Dans le cadre de LNOBPL, peut-être ce qu'il faut signaler aussi, c'est que le matériel pendulaire ne circule pas à plus de 250 km/h. Ça veut dire que les gains de temps qu'on pourrait avoir seraient perdus sur les sections de lignes où on peut circuler à une vitesse, je dirais, plus importante. Donc ça serait franchement dommage de se priver de ces apports qui sont, en fait, les lignes nouvelles existantes.

René QUÉMÉRÉ

Bonsoir. René QUÉMÉRÉ, citoyen d'Ergué-Gabéric et de Saint-Évarzec. Il se trouve qu'entre ces deux communes-là, il y a un passage à niveau. Et vous envisagez de supprimer les passages à niveau pour gagner de la vitesse – si j'ai bien compris. Ce passage à niveau est fermé depuis le début de la semaine. Alors ma petite expérience d'aujourd'hui : j'ai fait trente kilomètres de plus. J'ai donc passé une bonne demi-heure de plus en voiture, et je ne suis pas le seul dans ce cas-là. Ce passage à niveau est utilisé par des milliers de personnes par jour, matin, midi et soir. Si vous fermez ce passage à niveau-là, comme d'autres, est-ce que vous envisagez de mettre autre chose à la place pour permettre aux gens qui vont directement d'Ergué-Gabéric – côté nord – au sud, et inversement. Est-ce que vous envisagez de mettre quelque chose à la place ? Pour éviter à ces usagers-là, dont je suis, et ça me coûte trente kilomètres... et puis voilà.

Arnaud GODART, RFF

Monsieur, si vous permettez, juste pour bien comprendre le contexte : le passage à niveau est actuellement fermé pour quelle raison ? Travaux ferroviaires ou...

René QUÉMÉRÉ

Travaux ferroviaires, oui, sur le... Je ne connais pas la raison exacte. Une des voies a été rénovée pendant l'hiver. Et là, c'est de nouveau fermé pour une semaine, pour, je suppose, améliorer encore ce qui a été fait. Ça, ça ne me dérange pas. Mais qu'on soit bloqué une semaine, ce n'est pas mon problème – pourvu que ce ne soit pas la situation d'après-demain, 2017 ou quelque chose comme ça. Parce que... Aménagement du territoire... Passage à niveau fermé sans autre solution, c'est une catastrophe. Sur le plan de l'agriculture, des propriétés, des exploitations qui exploitent d'un côté et de l'autre : comment vont-ils faire ? Vingt kilomètres par ci ou par-là ? Enfin, toutes ces questions-là, que vous connaissez fort bien.

Arnaud GODART, RFF

Oui, effectivement, nous les connaissons puisque les passages à niveau, pour des questions de sécurité, font partie des fortes préoccupations de RFF, qui en supprime un certain nombre, un nombre certain. Et dans la région tout particulièrement. Je rappelle que Rennes-Brest, Rennes-Quimper phase une, dont nous parlions tout à l'heure, c'est 41 passages à niveau supprimés sur les axes, et notamment celui dont vous parlez. Alors c'est vrai que nous sommes aujourd'hui en phase de débat public, bien en amont. Et si le scénario mauve – c'est bien de ça dont on parle – était choisi, nous arriverons ensuite dans des phases de concertation plus détaillées. Et notamment pour la question des passages à niveau, nous avons une enquête publique, au cas par cas, vis-à-vis des passages à niveau. Une enquête commodo/incommodo qui détermine les avantages et inconvénients des suppressions des passages à niveau, et qui détermine aussi, par la concertation, les meilleures solutions à trouver. Qui peuvent être des passages dénivelés, supérieurs – un pont —, un passage sous voies, des rectifications de voiries. Ceci avec les acteurs riverains : des riverains privés, mais aussi la profession agricole, souvent bien concernée comme vous le suggérez, de façon aussi à engager peut-être des modifications de parcelles, du remembrement... Ceci fait effectivement partie des choses délicates, certes, mais que nous avons l'habitude de mener en concertation avec les acteurs concernés.

Olivier GUÉRIN, président de la CPDP

Vous pouvez quand même préciser. C'est une politique, donc, de suppression des passages à niveau. Dans combien de cas — quel pourcentage ? — il y a des solutions de remplacement. Parce que ce qui est reproché, ce n'est pas la fermeture du passage à niveau ; c'est qu'il n'y a pas de remplacement. Il vous dit que, parfois, il y a des emplacements. Mais, proportionnellement, vous le faites assez souvent. Est-ce que c'est dans un cas sur deux ? Vous pouvez donner quelques indications quand même sur la politique actuelle, et ce qui se fait effectivement ?

Arnaud GODART, RFF

Je rappelle que nous avons 2000 passages à niveau en Bretagne et Pays de la Loire. Nous en supprimons régulièrement. Je ne sais pas si... Je ne veux pas dire de bêtises sur le nombre exact par année, mais je crois que c'est une bonne dizaine. Et le chiffre est faible. Je le rappelle : nous en avons supprimé 41 entre Rennes, Brest et Quimper dans les dernières années dans RBRQ. Proportionnellement, nous avons trouvé des solutions à chaque fois. Il s'agit de trouver la meilleure solution. Encore une fois, il y a trois solutions. On passe au-dessus ; on passe en dessous de la voie ferrée ; on dévie. Les solutions ont systématiquement été trouvées. Et je pense, sous le contrôle bien sûr des acteurs ici présents, que les solutions ont été à chaque fois l'objet de concertations, et consensuelles in fine.

Benoît FORMSTECHE, RFF

Juste pour préciser. Dans le cas de notre projet, la problématique se pose exclusivement sur le scénario mauve. C'est une des explications du coût du projet, des quatre milliards d'euros pour aménager le réseau existant. Donc ce qui n'est pas spécialement – on va dire — naturel quand on pense à cette solution, c'est parce que les aménagements, tels qu'ils sont proposés, consistent à des rectifications de courbes où on sort des emprises. Et après, on supprime les passages à niveau, parce qu'on relève la vitesse à 220 km/h. Donc ça veut dire que sur 250 kilomètres, on supprime les passages à niveau et on fait des rétablissements routiers sur les routes départementales, sur les routes communales fréquentées. Et quand on ne fait pas de rétablissement, physiquement à l'endroit du passage à niveau, on crée la voirie nécessaire pour se reporter sur un autre ouvrage, qui peut être à deux kilomètres. Mais pas de détours de trente kilomètres. Je pense que ce n'est pas tolérable. Et généralement, ce sont des allongements de parcours de quelques kilomètres maximum. Mais pas dans les proportions exceptionnelles que vous vivez actuellement, qui sont temporaires, si j'ai bien compris.

Adrien BINET

Bonjour. Adrien BINET, citoyen de Pont-l'Abbé. J'avais deux questions ; je vais essayer de les poser en une minute. La première question rejoint un petit peu celle de Daniel LE BIGOT sur le « cadencage » des trains et sur la complémentarité entre les TGV et les TER. Parce qu'effectivement, pour qu'un train aille vite, il ne faut pas qu'il s'arrête. Par contre, il faut desservir tout le monde. Donc si on a une bonne complémentarité entre TGV et TER, on peut quand même desservir tout le monde et aller vite d'un bout à l'autre de la ligne. Je pense que c'est une solution qui permet de faire gagner du temps et qui, à mon avis, ne coûte pas cher.

La deuxième question concerne les voies nouvelles et l'emprise que cela va avoir sur les terres agricoles. Vous savez que c'est quand même une problématique extrêmement importante dans notre pays, où une surface énorme disparaît tous les ans sous la pression de l'urbanisme et de la construction de routes et de voies ferrées, et autres. Et là, on en rajoute encore. Je pense qu'à l'horizon 2030, on aura besoin de toutes les terres agricoles de la Bretagne. Et ce n'est peut-être pas le moment d'en supprimer.

Arnaud GODART, RFF

Excusez-nous, on cherche des illustrations concernant votre première question, déjà, en termes de cadencement. Je vais laisser Benoît voir effectivement avec vous, si je peux m'exprimer ainsi, la problématique de cohabitation entre des trains lents et des trains rapides, qui renvoie au sujet capacitaire, que nous adressons aussi.

Olivier GUÉRIN, président de la CPDP

Pardon. Vous reprendrez après, si vous le voulez bien. D'autant plus que, sans micro, on ne peut pas retransmettre. On va d'abord répondre à votre première question.

Benoît FORMSTECHE, RFF

Oui, alors la première question... D'abord, un petit graphique qui illustre, pour que l'on comprenne un peu tous la problématique du ferroviaire. Donc vous avez, dans le graphique de gauche, l'illustration d'une grille théorique. Donc on va d'une gare A à une gare B, entre sept heures et huit heures. Et on a toujours le même rythme de trains, la même desserte. On arrive donc à ordonner tous les trains, comme il faut, espacés des mêmes minutes. Et on arrive à offrir, par exemple, là, sept trains, je crois. Dans le graphique de droite, on arrive avec un nouveau train, une nouvelle desserte, un train rapide, qui est le train rouge. Et donc qui vient perturber cette grille, et qui appréhende la capacité. Ça, c'est pour le concept. On voit qu'il prend la place de trois trains plus lents. Une autre illustration que je pourrais donner... C'est sur le fonctionnement du cadencement. Je vais chercher mon diaporama, mais c'est un petit peu fastidieux, excusez-moi... C'est une animation. Les grands principes du cadencement. Ça me paraît intéressant de faire un peu de pédagogie sur ce concept, qui, comme vous le rappelez, intéressant en termes de service ferroviaire, et qui peut être une vraie valeur ajoutée. Dans l'ouest, on n'est pas encore dans un régime d'horaires cadencés. Ce sera déployé à l'occasion de l'arrivée de la LGV BPL en 2017. Le fonctionnement est assez simple. Dans une gare principale, par exemple la gare de Rennes, autour de la minute « zéro » — voilà, dix heures —, les trains arrivent tous en même temps. Donc ils sont tous physiquement dans la gare au même moment. Ils arrivent les uns après les autres, mais dans un intervalle très court, autour d'une minute symétrique. Et là, vous voyez que tous les trains, qui viennent de A, B, C, peuvent... Les gens peuvent communiquer de quai à quai et remonter dans un autre train. Quelques minutes plus tard, les trains repartent dans un ordre établi — mais on va dire d'abord les trains rapides, et après, les trains lents —, donc repartent dans l'autre sens, et les voyageurs ont pu faire tous les échanges possibles. C'est donc le grand concept du cadencement. Ça permet effectivement des performances assez significatives. Dans l'ouest, on aura les deux grandes gares régionales, Nantes et Rennes, qui seront donc structurées fortement autour de cette minute-là. Mais ce principe de cadencement et de correspondances optimisées se duplique également dans les gares de correspondance plus modestes. On peut citer... Au niveau de Plouaret, il y aura des correspondances optimisées vers les branches desservant en antenne le réseau. L'objectif étant, donc, d'offrir un service optimum. Après, je ne sais pas si cela répond totalement à votre question. Mais le projet intègre cette dimension-là, aussi, dans les offres de services.

Et après, sur la question des emprises agricoles, je vais peut-être passer la parole à ma collègue environnementaliste, qui pourra vous donner quelques principes sur le sujet, et quelques informations.

Virginie FLORIO

Oui, donc concernant l'agriculture en Bretagne, c'est vrai que la Bretagne consacre plus de 60 % de son territoire à l'agriculture. Donc forcément, effectivement, je ne peux pas vous dire le contraire. Un projet de cet ordre-là consomme forcément des terres agricoles. Alors c'est vrai que la Bretagne, en dix ans, a perdu pas mal de sa surface agricole utile. On parle d'urbanisation, l'artificialisation des terrains. C'est vrai que je ne peux pas vous dire le contraire. Un projet comme le projet qu'on vous présente ce soir, effectivement, c'est de la ligne nouvelle. Pour les scénarios... Enfin, on parle de scénarios de lignes nouvelles pour les scénarios bleu et vert. Mais pour le scénario mauve, qu'on dit au plus proche de l'existant, on a aussi des tronçons de lignes nouvelles. Donc, grosso modo, on consomme, en largeur, à peu près cent mètres d'emprise. Pour une voie ferrée, il faut compter ça. Cent mètres de large pour une ligne nouvelle ; donc dix hectares par kilomètre de ligne. Je dirais que pour les trois scénarios, on est à peu près sur les mêmes proportions. Puisqu'on est au plus proche de l'existant, mais de toute façon on refait des terrassements en dehors des emprises, la plupart du temps. Donc évidemment, quand ça se passe comme cela, il y a – on verra si ça se fait – des aménagements fonciers. On pourrait faire... On analyse les impacts sur les exploitations agricoles. En fonction de l'impact, effectivement, elles peuvent être déplacées, des bâtiments reconstruits, des terres... Et puis un aménagement foncier. Donc si on prend l'exemple de la LGV BPL qui est en cours de construction, c'est ce qui s'est fait. Et RFF, dans ce cadre-là, a acquis des terres bien en amont, d'ailleurs, de la DUP. Et ça s'est fait à l'amiable, de manière à pouvoir faire des échanges. J'explique ça, ce qui n'empêche pas de consommer des terrains, évidemment.

Olivier GUÉRIN, président de la CPDP

Vous pouvez, sur la LGV, indiquer combien de fermes ont été supprimées ?

Virginie FLORIO

Je crois qu'on avait une diapo là-dessus. Mais, de mémoire, supprimer : le terme est un peu fort. Mais je crois qu'on a une cinquantaine d'exploitations, sur les 214 kilomètres de la LGV BPL. On a une cinquantaine d'exploitations qui ont été fortement impactées, dont la moitié – donc 25 – qui ont dû être déplacées. Enfin, les bâtiments agricoles ont dû être déplacés. Pour les 25 autres, souvent, on a... Enfin, déplacer, ça veut dire qu'on a vraiment déplacé l'exploitation. Sur les 25 autres, le bâtiment a été relocalisé au sein de l'exploitation ; on a fait des échanges de terrain. C'est ça. Mais c'est vrai qu'il n'y a pas eu de démarches d'expropriation. Disons que, à ce jour, il n'y a pas eu de procédure qui a été menée à son terme. C'est-à-dire que tout a été fait, globalement à l'amiable.

Martine PATTOU, membre de la CPDP

Merci. On a eu une question écrite, je crois.

Paola OROZCO-SOUËL, membre de la CPDP

Oui, tout à fait. C'est Monsieur Jean-Paul LEPON, Conseiller municipal, qui souhaite savoir, en fait, ce que le projet prévoit en matière de liaison ferroviaire nord-sud de la Bretagne, mais également ce qu'il en est de la liaison Saint-Brieuc-Pontivy-Auray et de la liaison Brest-Quimper.

Arnaud GODART, RFF

J'ai mal entendu le début de la question ; je vous prie de m'excuser.

Olivier GUÉRIN, président de la CPDP

Une liaison nord-sud Bretagne...

Arnaud GODART, RFF

D'accord.

Paola OROZCO-SOUËL, membre de la CPDP

Ce que le projet prévoit, exactement.

Arnaud GODART, RFF

Alors je propose deux temps dans la réponse. Au niveau du projet de liaison nouvelle Ouest Bretagne Pays de la Loire ; ce qui nous réunit aujourd'hui. Le projet établit des connexions avec ces lignes, mais ne traite pas ces lignes. Nous n'avons sur ce projet, dont nous avons précisé le périmètre, aucune action sur ces lignes-là. Ceci étant, au travers des autres actions que nous menons en dehors de ce projet — et elles sont nombreuses. En partenariat avec la région, les départements bien entendu, nous avons des actions à mener sur ces lignes. Et je laisse peut-être Julien GUENNOC nous expliquer les projets sur ces tronçons particuliers.

Julien GUENNOC, RFF

Bonsoir à tous. Concernant, en particulier, l'axe nord-sud dont il est question... Cet axe nord-sud, il est ouvert sur sa partie Auray-Pontivy, et circulé par des trains de fret. Donc en fait, on a un axe nord-sud qui aujourd'hui est divisé en deux parties. La partie sud, Auray-Pontivy, avec des circulations de trains de marchandises ; et la partie nord, entre Saint-Brieuc et Loudéac, qui est utilisée par des trains touristiques. Donc, aujourd'hui, on a deux parties distinctes avec, entre les deux, une section qui n'est plus circulée. Donc des réflexions sont menées, et vont être menées dans le cadre des prochains contrats de projet État région — afin de réfléchir, de se poser la question de la pertinence de la réouverture de cet axe, dans son intégralité.

Paola OROZCO-SOUËL, membre de la CPDP

Et puis nous avons ici... Monsieur Jean-Paul essayait de savoir – pardon – où vous en êtes par rapport à la liaison Saint-Brieuc-Pontivy-Auray, et par rapport à la liaison Brest-Quimper.

Gérard LAHELLEC – Vice-président du Conseil Régional de Bretagne

Si vous me permettez, Monsieur le président, je souhaiterais répondre !

Olivier GUÉRIN, président de la CPDP

M Lahellec, en tant qu'autorité organisatrice...

Gérard LAHELLEC – Vice-président du Conseil Régional de Bretagne

Organisatrice, et qui finance ! Donc nous sommes quand même fondés à apporter quelques éclaircissements sur le sujet. Le projet Quimper-Brest n'est pas le projet dont on parle. Mais cela dit, cela ne veut pas dire que le projet Quimper-Brest nous désintéresse. Puisqu'il y a, à cette date, 70 millions d'affectés par le Conseil général et le conseil Régional, dans la perspective de la réalisation de travaux de remise à neuf de la plateforme entre Quimper et Brest. Les études sont terminées ; elles ont coûté cinq millions d'euros. Donc il est temps de rendre les conclusions. Et donc ce projet-là se réalisera.

S'agissant du nord-sud, c'est-à-dire Auray-Pontivy-Loudéac-Saint-Brieuc, il y a le barreau manquant de Saint-Gérand. C'est-à-dire qu'il y a 17 kilomètres qui ne sont pas réalisés, qui ne sont pas en voie ferrée. Où la voie n'existe plus. Dans le cadre du contrat de plan du projet en cours, les collectivités se sont mobilisées pour faire inscrire neuf millions d'euros de réalisation de travaux de cet axe, afin de garantir la pérennité de cet axe. C'est-à-dire que ne soit pas remise en cause l'hypothèse possible de sa réouverture, demain. Donc voilà la réponse qui méritait d'être donnée à ces deux questions.

Martine PATTOU, membre du CPDP

Non. On va peut-être passer au débat, non ? On continue avec les questions. D'accord.

Tristan RIBEYRE

Bonsoir. Tristan RIBEYRE, citoyen quimpérois et utilisateur TGV régulier. Je voulais revenir sur l'aspect temps de parcours, et péage, et tarif. Je sais que c'est un peu compliqué entre la SNCF et RFF, que chacun a ses prérogatives. Actuellement, nous sommes d'accord que seul le TGV permet de relier Paris à Quimper. Et TGV, actuellement, souhaite augmenter certains de ses temps de parcours pour diminuer ses coûts, en payant moins de péages à RFF. Ce qu'il fait, par exemple, sur Grenoble. Puisqu'actuellement, en partant de Grenoble le matin, on met 2h56 pour arriver à Paris. Et à

partir du 15 décembre, on mettra 3h05 – justement pour raccrocher le train à une rame venant d'Avignon. Et donc actuellement, pour faire Paris-Quimper, et donc par Rennes, il y a souvent un TGV qui se raccroche à Brest. Ce qui nous fait un stationnement en gare de Rennes d'une dizaine de minutes. Ma question porte sur le fait que ces travaux vont avoir un coût. Est-ce qu'il va y avoir une répercussion des péages, qui va inciter le transporteur ferroviaire à coupler ses trains, avec des tranches qui viennent de Brest, par exemple ? Ce qui minimiserait évidemment l'avantage des dix minutes de gagner, puisqu'on les attendrait, de toute façon, à Rennes. Je vous remercie.

Benoît FORMSTECHE, RFF

Pour vous faire une réponse un peu technique, au stade de nos études, évidemment, les effets du projet en termes de tarification sur le prix du billet... Vous comprendrez qu'un horizon 2030, on en est encore un peu loin.

Sur les modalités d'exploitation, je pense que le service qui sera déployé en 2017 promettra, on va dire, pas mal de choses. Effectivement, l'intérêt, aujourd'hui, vous avez fréquemment, je pense, des TGV qui sont opérés en... On appelle ça en « coupe-accroche », avec deux tranches. Donc une rame allant vers Quimper, une rame allant vers Brest. Je pense que dans la structuration même de l'horaire, et c'est tout l'intérêt, c'est de permettre des alternances systématiques. Avec, prioritairement, la rame de Quimper sur certains horaires. Prioritairement la rame de Brest, en tête, sur d'autres horaires. Je pense que ça sera un fonctionnement assez structuré et homogène, qui sera permis dès le cadencement.

Je ne sais pas si un complément... Vous souhaitez apporter...

Gabriel ANDRÉ, Secrétaire CGT Cheminot Quimper

Bonsoir. Gabriel ANDRÉ, CGT Cheminot Quimper. Je souhaiterais rebondir sur, justement... On a parlé de la liaison Quimper-Brest, qui est – je ne veux pas dire oubliée du projet, mais qui est quand même, pour les Finistériens, très importante. Cette ligne permet évidemment de relier les deux cités, Quimper et Brest. Mais également Brest et Nantes. Maintenant, j'entends que la modernisation de cette voie sera faite. Logiquement, les travaux devaient débiter dès cette année. Ils ont été reportés en 2015. Aujourd'hui, nous n'avons plus de date. Nous aimerions savoir quand, justement, ces travaux débiteront. Sachant qu'il y a quand même urgence. La ligne, effectivement, est dégradée ; elle n'attend pas. Et on constate des limitations de vitesse qui se multiplient. On va rouler très prochainement à 80 km/h, entre Châteaulin et Quimper, au lieu de 120 km/h. Il y a déjà une limitation à 60 km/h. Hier matin, la ligne a été inspectée par un engin de vérification du rail ; pas moins de sept ordres de limitation de vitesse ont été remis au conducteur. Hier et aujourd'hui. Donc je pense vraiment qu'il y a urgence pour cette ligne. Et nous aimerions savoir quand, effectivement, les travaux débiteront.

Arnaud GODART, RFF

Monsieur LAHELLEC a apporté des éléments de réponse pour confirmer la programmation de travaux. Des études sont en cours, et en cours de finalisation, comme ça a été dit. Ces travaux concernent la voie ; vous en faites part. Mais aussi la signalisation, qui est aussi en question quant à l'amélioration des dessertes.

Gabriel ANDRÉ, Secrétaire CGT Cheminot Quimper

Également : ce projet de modernisation prévoyait le doublement du trafic, et de ramener le temps de parcours, qui aujourd'hui est d'une 1h14, à 59 minutes. Est-ce que ce projet est toujours en vigueur ? Oui, justement, on passe à un autre projet ? J'entends dire que le projet de doublement des voies entre Landerneau et Hanvec serait annulé. Donc à partir de là, il n'y aurait plus de doublement de trafic. Il n'y aurait plus de gains de temps...

Benoît FORMSTECHE, RFF

Ce que je peux vous dire sur ce dossier, que RFF, avec la région et le département Finistère, suit de très près, c'est que l'état de la voie, en particulier, nous semble, comme vous le disiez, sujet prioritaire pour la performance actuelle des trains du quotidien. Donc effectivement, c'est l'une de nos priorités. Nous l'avons affirmé tout à l'heure. Les travaux seront réalisés et sont programmés. Avec cette échéance qui serait plutôt en 2017, pour être précis, et qui en fait est conditionnée par des problématiques de ressources, de programmation de travaux. Avec les travaux, nous pourrions, nous l'avons prévu, montrer – et vous le savez sans doute mieux que moi encore – tous les travaux réalisés sur le réseau

LNOBPL – Liaisons ferroviaires Bretagne-Loire

ferroviaire en Bretagne. La programmation de travaux est donc un vrai sujet de gestion de ressources et de priorités bien entendu techniques. Les études viennent, et vont très vite se conclure. Et nous allons donc pouvoir programmer. Nous sommes aujourd'hui en 2014. Quand on finit une étude, nous programmons les travaux à trois ans.

Gabriel ANDRÉ, Secrétaire CGT Cheminot Quimper

Et sur le doublement ?

Arnaud GODART, RFF

Je pense qu'il est peut-être intéressant d'avoir la voix du prescripteur – si je puis dire.

Gérard LAHELLEC – Vice-président du Conseil Régional de Bretagne

Les choses ne se sont pas passées exactement comme ça. Pardonnez-moi d'être un peu bavard ce soir. En réalité, nous avons acheté des trains bimodes, bicourant pour aller de Brest à Nantes sans rupture de charges à Quimper. Et notre objectif était de doubler le nombre de trains entre Brest et Quimper. Donc nous avons fait notre cahier des charges en disant : il faut étudier les conditions à créer pour nous permettre de doubler le nombre de trains allant de Brest à Quimper, puis jusqu'à Nantes. Et les études ont été faites sur la base de cet objectif de doublement. Sauf que les études ont révélé, dans un premier temps, qu'il fallait non plus 35 millions, mais 60. Non plus 60, mais 70. Non plus 70, mais 90. Non plus 90, mais 110 millions. Nous n'avons pas les 110 millions. Nous disposons des 70, voire des 80. Et les deux financeurs essentiels sont le département et la région. Donc la question qui se pose, c'est de ne pas laisser tomber les 70 millions et d'optimiser l'utilisation des 70 millions. Mais nous savons qu'avec les 70 millions, nous ne pourrions pas faire le doublement absolu de tous les trains. Nous serons plus près de dix trains par jour que de douze. Mais lorsque nous aurons trouvé les millions qui manquent, nous arriverons au doublement, voire au triplement. Mais je vous... Je me dois la vérité. Voilà où nous en sommes aujourd'hui. Et nous attendons la réponse définitive à ces questions-là sous une quinzaine de jours, à peu près — m'a-t-on dit ce matin.

Martine PATTOU, membre du CPDP

Une dernière question ?

Alain LE GUELLEC

Oui. Alain LE GUELLEC, ex-cadre dirigeant de la SNCF. Je trouverais bien – et je ne sais pas si c'est possible —, vis-à-vis des principales agglomérations qui seront desservies, de disposer d'une espèce « d'arbre à boules » qui donnerait pour chacune des gares, chacune des villes, le meilleur temps de parcours pour leur relation avec Paris et pour leur relation avec Rennes. On est dans un débat sur l'aménagement du territoire et, aujourd'hui, une partie des territoires ne savent pas ce qui va se passer pour elle, en matière de meilleur temps de parcours.

Deuxième point : un des enjeux que vous avez évoqué au départ était un enjeu concernant le fret. Lorsqu'on regarde – et je l'ai parcouru en diagonale, parce qu'il est un peu épais – le dossier, il n'y a rien concernant le fret dans votre dossier. Aucun état des lieux, ni sur la situation ni sur l'évolution. Donc dire que cette ligne va répondre à des enjeux concernant le fret ne me paraît pas évident. Et j'attends votre réponse.

Troisième point, un peu de fond. Vous avez là, finalement, trois domaines : un Rennes-Brest, un Rennes-Quimper, et un Rennes-Nantes...

Olivier GUÉRIN, président de la CPDP

S'il vous plaît, ne dépassez pas votre temps de parole pour votre question.

Alain LE GUELLEC

Alors j'arrête de suite. Ces trois projets pourraient être considérés comme un peu indépendants. Êtes-vous en capacité de me donner les avantages et les coûts de chacune de ces trois opérations, prises indépendamment l'une de l'autre ?

Benoît FORMSTECHE, RFF

Je vais commencer par, peut-être, la dernière question. La réponse sera assez courte. En fait, comme vous l'avez vu, dès l'amont et la conception du projet, on a recherché au maximum des troncs communs entre Rennes et Redon, par exemple, entre Rennes-Lamballe, Rennes-Saint-Brieux et Rennes-Vannes pour le scénario vert. Et donc la réponse sur les coûts intégrés... Dans la conception même, on parle de coûts globaux. Alors on peut vous donner des tailles de sections de linéaires, voilà, physiquement. Mais pour répondre un peu rapidement, techniquement, on sait bien qu'il y a des coûts communs quand vous faites un grand chantier. Des bases travaux qui profitent à toutes les branches. Voilà, c'est une manière un peu simple – une manière de répondre. Donc on peut vous fournir le linéaire de chaque scénario par tronçon.

Concernant « l'arbre à boules » et les dessertes de... des « déguns » (mot incompris 1h48min58sec), qui permettraient de visualiser les gains pour chaque scénario... Ces éléments figureront dans certains documents, mais... Enfin, ce qu'il faut peut-être retenir quand même dès le début, c'est que... Que ce soit le scénario — si on prend la branche de Quimper — le scénario vert fait gagner 23 minutes à toutes les villes, de Vannes à Quimper, sur le TGV. En TER, si on imagine des TER qui empruntent cet itinéraire-là, on serait sur des gains de temps de l'ordre du quart d'heure, s'ils circulent à 200 km/h. Le scénario bleu, qui se connecte à Redon, fait gagner dix minutes à Redon, Vannes, Auray, Lorient, Quimperlé, Rosporden, pour le TGV. Il fait gagner aussi, de l'ordre d'une dizaine de minutes, sur des services TER Intervilles qu'on pourrait imaginer emprunter la ligne nouvelle et se reconnecter à Redon, au-delà. Je crois que dans le DMO, il y a quelques éléments un peu plus précis. Après, on peut entrer un peu plus dans le détail et produire des tableaux détaillés pour chaque ville.

Et pour le fret, je passerai la parole à mon collègue Julien GUENNOC.

Julien GUENNOC, RFF

Oui, pour le fret, pour le transport de marchandises. Tout d'abord, une première chose : les acteurs du ferroviaire — les acteurs publics et acteurs économiques du territoire — partagent le constat qu'on ne fait pas assez... Ou le fret ferroviaire ne marche pas suffisamment bien aujourd'hui. Mais ce constat partagé, les collectivités et RFF se dotent d'outils pour aider les entreprises à faire du fret. Se dotent d'outils. Je pense notamment à des exemples récents, avec des investissements réalisés à Morlaix, avec la plateforme multimodale de Kérivin. Également à Rennes. Et c'est à la base... C'est à partir de ces outils qu'on va pouvoir donner aux entreprises et aux transporteurs la capacité de développer le fret ferroviaire. En plus des outils, c'est-à-dire des infrastructures, RFF accompagne aussi les entreprises via une démarche commerciale. C'est-à-dire que nous allons voir les entreprises ; nous leur proposons des solutions ; nous leur proposons des sillons pour réaliser du transport de qualité et performant, avec le fret ferroviaire.

Martine PATTOU, membre du CPDP

Bien. Merci beaucoup. Je crois que nous allons maintenant passer à la partie du thème, à proprement parlé, d'aujourd'hui, qui est l'aménagement du territoire, avec la présentation par les experts. D'abord Madame Thérèse SAINT-JULIEN.

Thérèse SAINT-JULIEN, membre du comité scientifique de la LGV SEA

J'avais toute liberté pour choisir mon sujet. Je suis géographe. Et je me suis dit que je n'allais pas parler de la Bretagne. Je n'allais pas parler des Pays de la Loire, parce que vous connaissez tout ça mieux que moi. En revanche, j'ai pensé qu'il était peut-être intéressant, ici, de savoir un peu ce qui se passait dans toutes les autres expériences en France du TGV. Toutes les villes qui ont été, de près ou de loin, comme vous, concernées par l'arrivée d'une ligne à grande vitesse ont réfléchi, ont étudié, ont investi. Et, aujourd'hui, on a des retours d'expérience. C'est-à-dire qu'il y a du temps qui est passé. Pour le TGV, le début, c'était en 1981. Donc il y a du temps qui est passé. Et je me suis dit qu'il était peut-être intéressant, aujourd'hui, de réfléchir à ce qu'il était advenu de ces territoires, qui avaient été concernés plus tôt que vous par la ligne à grande vitesse. Alors, associer les deux mots LGV et aménagement du territoire me paraît toujours très risqué. Me paraît toujours très risqué, parce que les choses ne vont pas exactement de soi. Et c'est de ça que je voudrais vous parler, ce soir. En insistant, peut-être, sur la situation des villes moyennes dans tout ça, parce que les grandes villes – je crois – s'en tirent très bien.

Les lignes à grande vitesse sont – je le rappelle, même si vous savez tous. Mais je crois qu'on le sait, et on ne veut pas le savoir... Les lignes à grande vitesse sont avant tout des outils de cohésion pour les macro-territoires, pour les grands territoires. Les lignes à grande vitesse n'ont jamais été conçues pour irriguer les « petites mailles » du territoire. Donc on sait tous, on connaît tous les vitesses de déplacement, la dilatation des espaces de ce déplacement, la montée en puissance des mobilités... On n'a parlé que de ça depuis le début de la séance, finalement.

Ces LGV ont des logiques réticulaires. C'est-à-dire que ce sont des logiques de réseaux, qui fonctionnent de point à point. C'est une logique spatiale de la grande maille, et elle est porteuse de cohésion spatiale aux échelons géographiques supérieurs. Les lignes à grande vitesse apparaissent dans les documents européens comme porteuses de cohésion territoriale à l'échelon européen. Et dans les documents français d'aménagement du territoire, le LGV apparaît comme porteur de cohésion à l'échelon national. Ceci a pour effet d'induire une logique de métropolisation et de concentration. Sachant bien entendu que le transport ferroviaire est bien peu de choses par rapport à toute la mobilité qui se déplace sur nos territoires. Et ça, il ne faut jamais l'oublier. Selon les territoires, c'est 17, 18, 19 % de la mobilité qui est assurée par le train. Donc c'est finalement peu de choses. C'est important, mais c'est peu de choses dans la manière dont les territoires sont façonnés.

Donc quand on est du côté de l'aménagement du territoire, on est confronté à un vrai paradoxe. C'est articuler la desserte des lignes à grande vitesse et l'aménagement du territoire. Le TGV, dans l'image mentale des Français, entre autres, il a fait un peu ce que la carte Navigo a fait pour les Franciliens. C'est-à-dire qu'on montait dans un TGV, et donc tout le monde profitait du TGV. Il y a dix ans, on montait dans le TGV, et on avait un TGV ou on n'avait pas un TGV. Donc en réalité, la ligne à grande vitesse pose de nouveaux problèmes. Et ces problèmes-là, les villes qui ont été approchées par la grande vitesse ont été confrontées à ce problème. D'abord, il y a un problème de l'accessibilité des villes. Et l'on a aujourd'hui en France, dans les zones qui sont équipées par la grande vitesse, une grande hétérogénéité des situations urbaines. Selon les villes, on constate que l'accessibilité est très inégale. Et qu'il y a pu y avoir, parfois, des petits gains d'accessibilité absolus. Des gains d'accessibilité, mais en relatif, parfois, des reculs de l'accessibilité.

Alors d'abord, il y a les villes qui sont desservies par la ligne à grande vitesse et qui sont des villes relativement moyennes. Celles-là, si la ligne passe, le TGV va s'arrêter ; mais les dessertes ne seront pas toujours à la hauteur des attentes. Ensuite, il y a les villes qui se sont trouvées hors des lignes à grande vitesse. Et donc, en général, leur accessibilité s'est dégradée. Leur accessibilité s'est dégradée parce que sur la ligne traditionnelle, la SNCF a eu tendance à mettre moins de trains, etc.

Donc l'aménagement du territoire a consisté à passer à une diffusion plus équitable des gains d'accessibilité. Évidemment, on n'est jamais dans l'égalité, puisqu'on n'est pas localisés au même endroit. On est en bout de ligne ; on est au milieu de la ligne ; on est près d'une grande ville ; on n'est pas près d'une grande ville... Il n'y a pas d'égalité dans le territoire – mais au moins une équité. Et donc à quels problèmes ont été confrontées les villes ? Les grandes villes, en général, ont été des pôles, dès le départ, fondamentaux de la construction de la ligne LGV. Les grandes villes n'ont pas trop eu à se poser ces questions ; elles ont eu bien d'autres. Pour les villes moyennes, la grande question a été d'améliorer leur accessibilité en étant capable de drainer des clients pour la ligne LGV. Et donc les villes moyennes se sont penchées sur la question de l'amélioration du pôle d'échange multimodal. C'était évidemment l'une des solutions qui n'étaient pas toujours à leur portée, mais qui étaient en tout cas inscrites dans leur projet. Donc les villes moyennes ont cherché, comme vous le faites en Bretagne, l'amélioration de la performance des lignes qui n'étaient pas les lignes à grande vitesse, les systèmes de rabattement et le choix des gares – qui a été déterminant pour les villes moyennes. Soit que la ville moyenne conservait sa gare centrale et avait une desserte TGV qui arrivait jusqu'à la gare ; soit que la ville moyenne perdait sa gare centrale pour la ligne à grande vitesse. Et en conséquence, il y avait tout un travail... Il y a eu tout un travail, ou il n'y a pas eu tout un travail de connexion entre l'ancienne gare et la nouvelle gare, entre la répartition des flux de mobilité des TER vers les TGV, etc. Et là, toutes ces questions ont introduit une très grande hétérogénéité entre les villes moyennes, qui, de près ou de loin, étaient en général assez directement concernées par la ligne LGV.

Depuis quelques années, l'expérience a payé. Et sans doute que la LGV Atlantique bénéficie d'expériences qui ont été malheureuses dans un certain nombre de cas, où la ligne LGV s'était tellement émancipée des villes de l'ancien réseau que l'on avait des gares « betteraves » et des villes qui n'avaient plus... Qui étaient assez éloignées des gares TGV. Donc je crois sur le TGV atlantique, on a pratiquement toujours combinaison de l'ancienne gare et de la gare LGV. Le gros travail de toutes ces villes, en particulier des villes moyennes, a été d'essayer de travailler avec des moyens parfois

pas très importants. Et, évidemment, avec la SNCF et RFF, pour essayer d'améliorer ces connexions entre les réseaux de dessertes locales et la ligne à grande vitesse. Sachant que les décalages dans le temps sont considérables, entre le moment où on entrevoit le projet, le moment où on le finance et le moment où on le réalise. C'est un premier point extrêmement important, l'hétérogénéité des accessibilités. Et le premier problème rencontré par les villes moyennes a été celui-là, qui crée aujourd'hui une très grande hétérogénéité des situations.

Du coup, des défis ont été à relever. Les défis à relever par les villes ont été, une fois que le projet de meilleure accessibilité a été pris en compte, de transformer les gains d'accessibilité. Qui, dans l'absolu, sont toujours très importants quand une ligne LGV arrive ; même si on n'est pas sur une gare de LGV, les quarante minutes de Rennes, vous les aurez quand même gagnés à la fin. Vous les gagnerez comme Rennes les gagne. Mais la grande difficulté des villes a été, ensuite, d'essayer de transformer les gains d'accessibilité en gains d'attractivité. Là, les choses sont complexes. Les effets mécaniques n'existent pas. Et donc toutes les villes ont essayé de réfléchir aux articulations possibles qui établiraient un lien entre ce qui pouvait être un gain d'accessibilité et ce qui pouvait être des investissements d'aménagements susceptibles de transformer ces gains d'accessibilité en gains d'attractivité, et donc en développement local. C'est sans doute là que les enseignements sont les plus intéressants. En ce qui concerne les très grandes villes, le système LGV était initialement fait pour elles. Et, dans l'ensemble, elles en profitent beaucoup. Et c'est tant mieux, parce que tout le territoire français en profite par la même occasion. Les grandes villes ont mis en œuvre des projets extrêmement complexes. Mais elles ont tiré parti, souvent, au mieux de ce changement extrêmement important dans la desserte ferroviaire. Alors tout le monde pense à Lyon ; on peut penser à Lille. On peut penser à l'Île-de-France, d'abord, qui a complètement changé de physionomie avec le LGV. On peut penser à Marseille et à Bordeaux en ce moment, à Rennes bien sûr, etc.

Donc quelles hypothèses ont été... Les hypothèses ont été, donc il y avait un lien entre accessibilité et attractivité. Mais tous les observateurs, tous les spécialistes ont dit : attention, il n'y a pas d'effets mécaniques. Pourquoi il n'y a pas d'effets mécaniques ? Parce que d'abord, comme je le disais au départ, dans la mobilité générale de la population, le train est un vecteur seulement. Donc il est très difficile de décomposer les effets et de trouver ce qui serait l'effet TGV au milieu de tout le reste. Ça, tout le monde s'y est essayé ; personne n'a réussi. Et, deuxièmement, parce que, quand on veut passer de l'accessibilité à l'attractivité, on trouve beaucoup d'autres paramètres – qui sont les contextes locaux et les contextes régionaux. Qui, du point de vue du territoire, sont extrêmement (...) donner des évolutions qui seront différentes.

Alors le premier objet du dispositif pour transformer l'accessibilité en attractivité... Le premier objet du dispositif a été, à peu près partout, la recherche de la création d'une centralité de la gare, d'une centralité du quartier de la gare. Alors quand je dis centralité, cela veut dire que, voilà, il va y avoir beaucoup plus de personnes qui vont venir, qui vont repartir de la gare, qui vont y rester, etc. Qu'est-ce qu'elles viennent y faire ? Elles vont y manger. Elles vont y consommer des services, etc. Donc qu'est-ce qu'on va leur offrir, et comment une centralité urbaine va pouvoir se développer dans et autour de la gare ? Alors, dans la gare, je crois que ça concerne plutôt mes voisins. Mais dans le quartier de la gare, ça concerne vraiment les villes, les régions, etc. Et donc presque toutes les villes, pratiquement toutes les villes ont affiché un projet de quartier de gare, qui est un petit peu devenu comme le symbole, comme l'image du renouveau de la ville. Et d'un renouveau qui serait lié à la ligne à grande vitesse. Dans les grandes villes, à ma connaissance, il n'y a que la ville de Strasbourg qui n'a pas succombé. La ville de Strasbourg n'affiche aucun projet urbain en relation avec la ligne LGV. Mais c'est à l'échelle de ces villes de tailles très rares. Et dans les villes moyennes, c'est pratiquement... Presque toutes les villes ont tenté de bénéficier de ces retombées.

Ce quartier de gare bénéficie d'une conjonction heureuse. La ligne à grande vitesse arrive ; la gare est souvent refaite, réaménagée, modernisée. Souvent, le quartier de la gare est un quartier qui a vieilli, qui n'est pas nécessairement le quartier le plus attractif. Mais il a cet avantage : il est péricentral. C'est-à-dire qu'il était périphérique quand on a fait la première ligne de chemin de fer. Ce quartier a une très grande valeur dans la ville. Et donc la nécessité de le rénover, de le repenser en rapport avec la ville actuelle et en rapport avec l'opportunité de la ligne LGV, fait que, très souvent, les villes affichent... Les villes moyennes ont affiché des projets de quartier de gare. Par exemple, c'est le cas de presque toutes, mais prenons le cas de Reims, qui a beaucoup travaillé sur son quartier de gare. Travailler sur le quartier de gare, c'est bien entendu travailler sur toutes les accessibilités, bien sûr. Mais je laisse ça de côté. Mais c'est surtout avoir des programmes d'immobilier d'entreprise, d'immobilier résidentiel et d'activités de services qui seraient susceptibles de

donner sens à la nouvelle centralité de la gare. Donc on retrouve ça un peu partout. Tout ça est très difficile à mettre en place ; chaque ville essaie de le penser minutieusement. D'abord, l'immobilier résidentiel, il faut le penser bien sûr en fonction du quartier de gare à rénover, (...). Et, deuxièmement, il faut s'adapter aux habitudes résidentielles locales, bien entendu. L'immobilier d'entreprise, on espère... On espère... L'espoir n'est pas toujours satisfait... On espère que la LGV va attirer des jeunes entreprises très compétitives, très dynamiques, qui vont « booster » le milieu local. Et les services qu'on offre à la mobilité, ce sont en général des services... Parfois des services culturels, souvent des services à vocation touristique. Donc on a cette répétition des outils qui sont utilisés.

Maintenant, qu'est-ce qu'on peut dire des résultats ? Pour les résultats... Je ne sais plus où j'en suis... Incontestablement, ces lignes à grande vitesse contribuent à améliorer les cohésions territoriales, interrégionales et intrarégionales. Incontestablement. Cette mission de départ se retrouve... Vous avez prononcé tout à l'heure, dans le débat, plusieurs fois : aller à Paris. Vous n'avez pas dit : aller à Strasbourg. Vous auriez pu dire aller à Strasbourg... Bref. Donc cet effet, sur la cohésion territoriale, elle a joué, sans aucun doute. Mais, évidemment, les convergences entre gains d'accessibilité et gains d'attractivité, eux, ont été beaucoup plus distribuées sur le territoire de manière beaucoup plus discriminante. Je l'ai dit tout à l'heure, et je le redis ici. Les effets de convergences, on ne sait pas trop bien comment ils fonctionnent, mais il est sûr que, pour les grandes métropoles, ils fonctionnent à peu près. On ne dit pas qu'il y a des effets du TGV sur le projet. Mais projets et lignes à grande vitesse ont tendance à avoir des dynamiques qui s'articulent assez vite. En revanche, en ce qui concerne les villes moyennes, il faut dire que les efforts qui ont été faits par les villes moyennes donnent des résultats, souvent, en demi-teinte. Ils donnent des résultats souvent en demi-teinte parce que, d'abord, la mobilité résidentielle ne répond pas toujours immédiatement aux attentes des investisseurs, qui ont anticipé sur le renchérissement des prix. Donc, souvent, ils ont acheté des terrains à des prix beaucoup plus élevés que le marché local parce qu'ils misent sur le renchérissement des prix avec l'arrivée du TGV. Donc, ensuite, il faut absolument que cet immobilier soit vendu, ou soit loué. Et donc il y a eu des expériences — dans l'est de la France en particulier, où la démographie est moins attractive que dans les régions de l'ouest — difficiles. Et par exemple, à Reims, la région et la ville de Reims ont été obligées de faire des offres extrêmement avantageuses pour occuper, pour valoriser cet immobilier résidentiel. Parce que l'abonnement TGV est quand même assez cher. Donc, voilà, on a fait venir des gens de Paris en leur disant : on vous paiera votre carte TGV, votre carte mensuelle, pour aller travailler à Paris tous les jours, etc. Donc du côté de l'immobilier résidentiel, ça a été un peu compliqué. Et le plus souvent, c'est la redistribution locale de la population qui a permis de sauver les programmes immobiliers.

Pour l'immobilier d'entreprise, ça a été un peu la même chose. Partout, on note qu'il n'y a aucune commune mesure entre les prévisions — qui disent : 70 % d'emplois exogènes et puis 30 % d'emplois endogènes, en général. Il n'y a pas... voilà.

Olivier GUÉRIN, président de la CPDP

Madame, est-ce que je peux vous demander de parler bien près du micro, s'il vous plaît ?

Thérèse SAINT-JULIEN, membre du comité scientifique de la LGV SEA

Oui, pardon. Oui.

Olivier GUÉRIN, président de la CPDP

Et puis si vous voulez bien envisager de conclure... Excusez-moi.

Thérèse SAINT-JULIEN, membre du comité scientifique de la LGV SEA

Oui, je vais conclure. Et, ensuite, j'en terminerai. Il y a une grande question que se sont posée toutes les villes moyennes. C'est d'essayer de valoriser le tourisme par le TGV. Donc, là, il y a eu beaucoup d'expériences qui ont été faites. Les expériences qui ont abouti sont les expériences qui ont visé le tourisme urbain — et sur des objets touristiques bien identifiés, et qui étaient dotés d'une certaine célébrité antérieure. C'est-à-dire que beaucoup d'opérations de valorisation touristique, qui ont essayé d'explorer de nouvelles voies de domaines touristiques, jusqu'à présent n'ont pas tellement de suites.

Enfin, je conclurai. Et je dirais qu'il y a aussi, avec l'arrivée des LGV, des tensions et des concurrences qui apparaissent et qu'on n'a pas toujours, peut-être, évaluées avant. Souvent, des villes moyennes qui étaient près d'un grand pôle se

sont vues dans une situation difficile. Soit que la LGV les rapprochait tellement d'un grand pôle - comme Reims, ou comme ce sera le cas à Angoulême avec Bordeaux – qu'elles se trouvent prises, presque, dans l'aire urbaine de la métropole. Ce qui n'était pas au départ nécessairement leur projet. Soit qu'il y ait une forte concurrence de la voiture quand ces villes sont trop proches des grands pôles. Et que, donc, les coûts routiers et les coûts ferroviaires sont trop différents pour que, finalement, l'arrêt à proximité du grand pôle soit toujours aussi fréquenté qu'on pouvait l'espérer.

Je concluais en disant, donc, que pour les villes, il y a beaucoup d'actions qui ont été entreprises. Il n'y a pas d'effets mécaniques à attendre. Il y a des résultats, mais des résultats divers – et, parfois, qui apparaissent un peu émiettés. Et en 1974, PLASSARD et BONNAFOUS disaient, à propos des autoroutes : il n'y a pas de corne d'abondance apportant richesse et prospérité aux régions desservies. Je crois qu'on peut dire la même chose du TGV. Simplement, il y a des opportunités nouvelles qui apparaissent. Et à chaque collectivité... Aux collectivités territoriales de savoir les reconnaître et les saisir.

Je vous remercie.

Martine PATTOU, membre du CPDP

Merci beaucoup. Maintenant, la parole est à Monsieur Ronan MARCEL. Si vous pouvez être... Tenir un petit peu dans les temps pour qu'il reste du temps pour les échanges et les questions...

Ronan MARCEL, directeur de Quimper Cornouaille Développement

Je vous promets d'essayer. Merci. Bonsoir.

Olivier GUÉRIN, président de la CPDP

Pardon. Vous parlez bien près du micro, s'il vous plait, pour qu'on vous entende.

Ronan MARCEL, directeur de Quimper Cornouaille Développement

Je vais essayer comme ça.

Donc aménagement du territoire, ou développement du territoire, le but de l'affaire est d'inscrire son territoire dans une dynamique positive, d'éviter son déclin et son déclassement. Le développement du territoire va être de deux natures : un développement démographique et un développement économique. En matière de développement démographique, ce qu'on constate, c'est qu'il y a deux types de territoire qui se développent aujourd'hui en France. Ce sont les métropoles et les littoraux. Et en matière de développement économique, on le trouve, en général, dans les métropoles, dans les *clusters* – quand on a un système économique spécialisé dans un territoire. Ce qui va être le cas, par exemple, de l'aliment chez nous. Et aussi dans des territoires de forte attractivité résidentielle. Donc la mise en relation est une nécessité de plus en plus essentielle pour une société et une économie ouvertes et mondialisées. Et notre enjeu d'accessibilité, il est à toutes les formes de grande vitesse. Que ce soit la grande vitesse ferroviaire, aérienne, autoroutière et, aussi, numérique, par les réseaux à très haut débit. Ceci étant dit, je vais vous témoigner d'un certain nombre de travaux qu'on a faits, des travaux collectifs en interagences d'urbanisme et de développement à l'échelle de la région Bretagne, ces dernières années. C'est ça que je vais évoquer.

Cette première carte, pour parler de l'armature urbaine et de la métropolisation. À la différence d'autres régions qui sont souvent monocentrées sur une capitale régionale, on voit qu'ici, on a une armature urbaine en couronne autour de la péninsule bretonne, avec des métropoles – Rennes et Brest – qui ne sont pas exclusives de l'animation et du développement du territoire. Mais on a un chapelet de villes intermédiaires. Donc là c'est un premier niveau d'armature urbaine. Il y a des armatures de proximité qui les complètent. J'ai fait des petits cercles autour des villes. Les cercles bleus, c'est la zone de trente kilomètres autour de la ville, qui représente à peu près une demi-heure de temps de trajet et qui est le bassin de vie de proximité. Au-delà de ces trente kilomètres, on peut se poser des questions de migration résidentielle, et d'aller habiter plus près. Et puis autour des métropoles, il y a des cercles en pointillés — donc autour de Rennes et de Brest – qui sont tracés à cent kilomètres. Ce qui fait à peu près 1h30 de trajet et qui montre aussi l'espace de rayonnement des fonctions urbaines plus rares qu'on trouve dans les métropoles.

La notion de métropole doit être un peu précisée. On va dire que la métropolisation, c'est le pendant, en organisation territoriale, de la mondialisation. Donc on se retrouve dans des sociétés ouvertes, mondialisées ; et pour l'activité

économique, pour les entreprises, souvent beaucoup d'externalisations et découpages des fonctions d'entreprises – y compris avec l'étranger. Et la clé du système est évidemment la capacité de mise en relation et d'assemblage de ces systèmes pour faire de la production et de l'activité. Cette clé du système et cette capacité de développement va être sur cette mise en relation et assemblage. Et on constate qu'on la trouve plutôt dans les métropoles, parce qu'on a là des marchés de l'emploi qui sont beaucoup plus grands, plus divers ; qu'on a des fonctions rares qui permettent d'aider la recherche, l'innovation ; et qu'on a une capacité de rayonnement beaucoup plus importante, y compris de rayonnement international. Donc c'est comme ça qu'on arrive à qualifier les métropoles en dehors de la forme urbaine et de la quantité de population agglomérée.

Ceci étant, les fonctions métropolitaines – donc cette capacité de mise en relation et d'assemblage —, on les trouve aussi dans des villes intermédiaires. Parce qu'il y a d'autres éléments qui comptent, d'autres facteurs qui jouent. On l'a dit tout à l'heure : les littoraux sont eux-mêmes des territoires attractifs ; et Dieu sait si la Bretagne est formée de littoraux. Et ils sont attractifs y compris pour les talents qui apportent une plus-value économique au territoire. Les paysages, les rapports sociaux, la sécurité, etc. comptent aussi pour la localisation des individus, y compris pour ceux qui participent à la création de richesses. De même, l'échelle humaine de la ville, par rapport à de trop grandes métropoles qui finissent par avoir des problèmes de thrombose urbaine, parfois. Et puis l'accès... La compétitivité française, elle est sur l'image, l'innovation, plus que sur les prix. Donc la valeur d'image est extrêmement importante. Et puis l'accès aux marchés mondiaux devient possible, aussi, pour des petits aujourd'hui, par Internet, par les paiements sécurisés. On appelle ça les *pure players* en matière d'Internet. Mais ça permet aussi, sans passer par la grande entreprise, par la grosse structure et par la métropole, d'avoir accès à un certain nombre de marchés. Donc voilà la carte de Bretagne, telle qu'on peut la voir ici. Ce qui veut dire que la performance collective de la Bretagne dépend à la fois des métropoles bretonnes, qui doivent progresser en fonction des équipements les plus rares, et aussi en qualification croissante des villes moyennes, qui doivent continuer à progresser dans leurs fonctions métropolitaines, au service de leur territoire d'influence. Le tout doit être relié ensemble. Donc que ce schéma de villes puisse continuer, et de plus en plus travailler ensemble. Et le tout doit être relié, évidemment, à l'extérieur, pour être en prise sur le monde. Et d'autant plus quand on est tout au bout de la péninsule, comme ici à Quimper.

Après ce petit point sur la métropolisation... Image suivante... Des travaux qu'on a faits sur les systèmes urbains bretons. Donc ce sont des cartes de la Datar de 2012, de territoire 2040, qui présentent une nouvelle vision des territoires – non pas par leurs formes géographiques et urbaines, mais par les relations qu'ils entretiennent les uns avec les autres et qui débouchent sur une notion de systèmes urbains. C'est-à-dire les territoires qui travaillent ensemble. Alors, vue du plan national, en Bretagne : c'est la carte du haut, à gauche, sur les systèmes urbains de proximité. On a en Bretagne deux systèmes urbains distincts, qui sont : celui centré autour de Brest, et celui centré autour de Rennes. Et on voit aussi le système urbain centré autour de Nantes, pour les Pays de la Loire. Mais ensuite, quand on passe sur la carte qui est en dessous, les transversales inter-systèmes : dès qu'on se préoccupe de savoir comment ces systèmes communiquent entre eux, on voit qu'on a des systèmes breton et ligérien, qui fonctionnent de manière assez étroite ensemble. Et puis la troisième carte, avec non pas des flèches, mais des points rouges et orangés, montre les relations à Paris de chacune des aires urbaines concernées par ce système. Et on voit qu'en Bretagne, les métropoles, mais aussi les villes moyennes, qui ne sont pas en couleur rouge, mais en couleur orangée juste après, ont elles-mêmes beaucoup de relations directes avec Paris.

Ensuite, ça, c'est un travail qu'on a fait en 2014, entre les agences de développement d'urbanisme bretonnes et l'Insee Bretagne, pour essayer de travailler à l'échelle subrégionale sur ces questions de systèmes urbains. Et qui a donné lieu à deux parutions de la revue Octant de l'Insee, en avril 2014. Le point numéro un : c'est un travail sur les dix plus grandes aires urbaines bretonnes. Et c'est le tableau de gauche qui montre les flux qui ont été regardés. C'est-à-dire les relations siège-établissements dans les entreprises, les transferts d'établissements d'entreprises, les relations domicile-travail pour les salariés, les migrations résidentielles pour les salariés, donc, déménagent dans une autre aire urbaine, et les migrations résidentielles des étudiants. Alors ce qu'on voit pour les aires urbaines bretonnes... Donc l'ensemble des aires urbaines bretonnes, tous ces mouvements... La couleur orangée/brune, c'est les relations avec les autres aires urbaines bretonnes. La couleur bleue, c'est avec les aires urbaines ligériennes, des Pays de la Loire. Donc, très souvent, Saint-Nazaire et Nantes, en ce qui nous concerne. Laval pour Rennes, etc. Et donc on vit que ces relations avec les aires urbaines ligériennes sont tout à fait significatives par rapport au système breton, qui ne fonctionne pas en circuit fermé sur lui-même. Ce qui est en vert, ce sont les relations avec l'aire urbaine de Paris — qui sont extrêmement

déterminantes, en particulier pour les flux économiques. Et puis... Quant aux autres aires urbaines de très grandes métropoles régionales ou de villes moyennes en France, on n'a pas de caractéristiques particulières. Si, on en a une, entre Brest et Toulon, pour la Marine nationale. Donc, voilà, pour montrer que le système urbain breton ne marche pas que pour lui-même, en intra. Il marche aussi beaucoup avec les Pays de la Loire et beaucoup avec Paris. Deuxième... Donc voilà ce qui était la conclusion du numéro d'Octant.

Le deuxième, c'est la géographie des échanges des 56 aires urbaines — donc la totalité des aires urbaines bretonnes — qui montre une architecture départementale pour les flux de proximité, qu'on va trouver là... Finistérienne, Morbihannaise, Costarmoricaine, et puis d'Ille-et-Vilaine. Et par contre, je n'ai pas ressorti toutes les cartes, mais pour les flux plus liés à l'activité économique, on trouve des relations qui sont plus au niveau régional, ou transrégional. J'ai choisi juste cette carte-là pour l'illustration. Donc voilà pour cette histoire de systèmes urbains bretons.

Un troisième point, plus spécifique à la Bretagne sud. Si vous voulez bien passer un autre tableur... Donc, là, c'est un travail qu'on a fait avec les agences de Lorient, Vannes et Quimper, pour essayer de trouver... Un travail d'atlas, qui a été fait à l'appui d'une préparation de thèse d'un doctorant qu'on accueille, pour regarder comment les entreprises innovantes trouvent les moyens de se développer dans des territoires non métropolitains. C'est quand même une question un peu de fond : c'est-à-dire comment ça marche quand ça marche ici. Donc la Bretagne sud, c'est intéressant parce que c'est tout ce qui est l'ouest de Redon, sur la ligne sud-bretonne. C'est très lié à ligne ferroviaire. On a analysé les trois zones d'emploi de Quimper, Lorient et Vannes, qui totalisent en tout 930 000 habitants — ce n'est pas rien ; c'est 29 % de la population bretonne — et 360 000 emplois, ce qui est également 28 % du nombre d'emplois en Bretagne. Donc dans le tableau, les 29 et les 28 que vous trouvez en haut, on a tracé un trait pour dire : tiens, qu'est-ce qui est mieux que notre moyenne de référence de 28 /29 % de la Bretagne ? Et qu'est-ce qui est moins bien ? En termes de spécialisation économique, puisque là on est sur de l'emploi. D'abord, la croissance de population : on a 29 % de la population, mais on a 30 % de la croissance. C'est très lié à Vannes et à l'attractivité vannetaise. Il ne faut pas se leurrer ; il y a une sacrée différence entre l'est et l'ouest de la Bretagne sud. Et puis, dans l'emploi, on est à 28 %, mais il n'y a que 26 % des créations. Donc il faut faire quand même attention. Et après, quand on rentre dans les catégories d'emploi, ce qu'on a cherché à isoler, ce sont les cadres des fonctions métropolitaines. On voit qu'on a 22 %, ce qui est beaucoup moins que notre poids relatif. Mais c'est tout à fait réel pour une structure de ville intermédiaire hors métropole. Puisqu'on peut avoir tendance à penser que tous les cadres des fonctions métropolitaines sont dans les métropoles. Donc ce n'est pas vrai, puisqu'on en a 22 %. En matière industrielle, on a les industries agroalimentaires, qu'on sort du paquet chez nous. 35 %, donc c'est énorme, la part de l'industrie agroalimentaire dans le sud Bretagne. Et le reste de l'industrie non agroalimentaire — 22 % — a une présence tout à fait réelle également. Le BTP, on est à 29 %. Ce qui est à peu près le poids de la population. Ce qui n'est pas une grande surprise. En logistique, on est à 23 %. Donc ce n'est pas formidable. Mais ça, c'est lié à la logique propre de la logistique, qui va avoir tendance à se situer plutôt en limite de région, pour des temps de transports... De chauffeurs routiers et des contraintes tout à fait particulières. Sur le commerce de détail et l'hôtellerie-restauration, on est à un petit plus que notre poids relatif parce qu'on a une affluence touristique manifeste. En gros, c'est ça que l'on retrouve là-dedans. Les TIC... Donc là, on est complètement déclassé avec un 12 %. Et donc les TIC, c'est un secteur qu'on trouve dans les métropoles. C'est vrai à Nantes comme à Rennes comme à Brest. Et, en Bretagne, à Lannion, qui a une spécificité tout à fait particulière. Et c'est vrai qu'en Bretagne sud, on est des villes intermédiaires assez absentes de la carte des TIC. Et puis les fonctions de conseil-ingénierie, qui se rapprochent aussi des fonctions métropolitaines, à 22 %. C'est tout à fait réel et significatif.

Dans le cadre de ce travail, aussi, sur l'attractivité en villes moyennes, le doctorant a interrogé un panel d'entreprises innovantes sur leur développement hors métropoles. Je ne sais plus... C'étaient sept ou huit entreprises autour de... Dans le bassin de Quimper, dans le bassin de Lorient et le bassin de Vannes. Ce qu'elles nous ont dit, ces entreprises, sur l'attrait de la région et l'attractivité de leur implantation, c'est en positif. Donc l'attrait de la région : des paysages et... La société, on va dire : des gens, des manières de vivre, des relations entre les gens. La qualité de la main d'œuvre. Et puis, en négatif, ce qui leur pose des problèmes et des limites, c'est la difficulté d'attirer des compétences pointues, en emploi. Et puis, souvent, l'emploi du conjoint. Parce que les marchés du travail sont relativement limités. C'est assez difficile pour un couple de cadres, ou de cadres supérieurs, ou de cadres experts, de trouver, les deux, un travail dans le bassin d'emploi de proximité. C'est quand même un sujet. Et l'éloignement a été signalé. Il a été souligné dans le panel de la zone d'emploi de Quimper. Pas vraiment dans le panel lorientais, et pas du tout dans le panel vannetais. Donc les entreprises de la zone d'emploi de Vannes n'ont jamais cité l'éloignement comme étant un handicap ou une limite de leur

LNOBPL – Liaisons ferroviaires Bretagne-Loire

implantation. À Lorient, c'est plus ou moins apparu. Et à Quimper, c'est apparu plusieurs fois. Donc on va vraiment cette distance particulière du bout de la pointe de Bretagne.

Olivier GUÉRIN, président de la CPDP

Est-ce que je peux vous demander, pour permettre le débat après, éventuellement...

Ronan MARCEL, directeur de Quimper Cornouaille Développement

Je suis trop long...

Olivier GUÉRIN, président de la CPDP

D'aller vers la fin, au maillage ferroviaire...

Ronan MARCEL, directeur de Quimper Cornouaille Développement

Voilà... Donc deux études, ensuite, sur la question ferroviaire. C'est une carte – ancienne d'ailleurs, de RFF, de 2004 – des zones d'influence des gares qu'on avait utilisée dans une étude qu'on a faite en 2010, à la demande de la région, en interagences. Deux petites remarques sur le temps de parcours. Au-delà de trois heures, le train n'est plus compétitif avec l'avion. En deçà de 2h30, on ne prend plus l'avion ; on ne prend que le train. Donc c'est important de savoir à combien on se situe par rapport à cette affaire des trois heures, voire des 2h30. Les attentes des usagers, au-delà des temps de trajet, qu'on avait enquêté en 2010 : compétitivité, horaires, fréquence, prix. Et puis, ça a été dit tout à l'heure : des horaires clés. Point bretonne 6 heures, 9 heures Paris. Et puis 18 heures Paris, 21 heures retour en pointe bretonne.

Le tableur suivant, s'il vous plaît... C'est un travail qui avait été fait pour essayer de trouver un indice de sensibilité à l'impact BGV des différents territoires bretons. Et on a mesuré deux choses : le taux des cadres des fonctions métropolitaines des différentes aires concernées, et le nombre de lits touristiques des aires urbaines concernées. Et on a mis ça bout à bout pour montrer que Rennes était le principal bénéficiaire, le territoire le plus sensible à l'impact de BGV. Et puis Quimper et l'ouest Cornouailles arrivaient en deuxième position, parce qu'on a... Et puis Brest, à peu près dans la même catégorie. Alors Brest a plus de fonctions métropolitaines et moins de tourisme ; et nous, plus de tourisme et moins de fonctions métropolitaines. Mais c'était quand même un sujet qui permettait de dire que tout le monde était intéressé. Et puis les acteurs, à l'époque, on les avait fait s'exprimer sur la performance de BGV. Donc ce qu'on fait maintenant, pour 2017. Ce qu'ils attendaient, c'est que ça suscite davantage d'échanges économiques et d'entrées touristiques. Et puis un problème des trois heures non atteintes à la pointe bretonne.

Je vais arriver à mon dernier point. Sur un petit travail qu'on a fait, en 2013, avec les agences de Nantes, Rennes, Brest et nous, sur les enjeux de cette affaire de ligne nouvelle Ouest Bretagne Pays de la Loire. Tout d'abord, des cartes population-emploi pour montrer le fort dynamisme de notre région, sur les soldes de population. Et puis une certaine continuité, malgré tout, qui n'est pas épuisée par les métropoles, ici. Mais une continuité Bretagne sud jusqu'à Quimper, et d'emploi jusqu'à Brest. On voit des cartes, quand même, qui sont assez différentes, par exemple, de bordeaux ou de Toulouse, avec un système de maillage qui ressort. Et puis, carte suivante : l'enjeu que l'on voyait dans cette affaire en interagences, c'est un plan comme ça. Ce sont deux choses à la fois. Que la pointe bretonne soit à moins de trois heures de Paris. Parce qu'on a tous besoin de travailler avec Paris, qui est une métropole de premier rang mondial, où on trouve tout. Et toutes les interconnexions avec la planète entière. Mais aussi un système qui renforce la cohésion du système urbain de Bretagne et Pays de la Loire, et qui permet effectivement les échanges entre les différents pôles. Et vous voyez, tout à l'heure, on a cité la ligne Brest-Quimper ; elle fait bien partie de la vision des agences. Donc c'est une vision partagée par les agences de Brest, de Rennes, de Nantes et de Quimper. Donc voilà ce que je voulais vous dire, tout simplement.

Martine PATTOU, membre du CPDP

Merci beaucoup, Monsieur Marcel. Donc maintenant, nous allons passer à la fin du débat. Donc si vous avez des observations, des avis... On attend vos questions. Dans la limite de trois minutes maximum chacun. Mais il nous reste un gros quart d'heure de débat.

Alain LE GUELLEC

Moi, ça va être rapide. C'est que là, il y a trois scénarios qui nous sont présentés, qui sont bien séparés, bien distincts. Peut-on imaginer, à l'issue du débat, un mix de ces trois scénarios ?

Arnaud GODART, RFF

Trois scénarios vous étaient proposés dans un souci de simplification, d'abord. Effectivement, c'est bien le but du débat public que de trouver ensemble la meilleure solution. Et ça peut passer, effectivement, par un mix, une mixité de scénarios. En effet.

Intervenant inconnu 5

Une réflexion qui me vient à la fin de ce débat, et qui va certainement être très mal prise par beaucoup de gens, mais j'ai envie de la dire quand même. C'est que... Il y avait, il y a dix jours, un documentaire sur Arte, qui s'appelle « L'urgence de ralentir ». Ce documentaire était extrêmement bien fait. Et il montrait, à travers des exemples qui étaient pris un peu partout dans le monde, comment notre société mondiale, mondialisée, va dans le mur à force d'accélérer. Je ne dis pas qu'il ne faut pas aller rapidement de Quimper à Paris ; ce n'est pas ça, mon propos. Mais ce que je veux dire, c'est qu'on est quand même dans un monde, maintenant, dans lequel, si on continue d'accélérer comme on le fait avec les moyens que l'on a actuellement, on ne fera que rentrer plus vite dans le mur. Donc je pense qu'il faudrait un peu réfléchir, aussi, à ce problème.

Armelle HURUGUEN – Vice-présidente du Conseil Général du Finistère

Armelle HURUGUEN. Je suis vice-présidente du Conseil Général du Finistère, en charge de questions d'eau et d'énergie. Je vous souhaite la bienvenue dans le Finistère. Mais Pierre MAILLE a peut-être eu l'occasion de le faire hier. J'espère que vous êtes arrivés en train, et que vous avez pu apprécier que le Finistère se mérite. Pour cela, effectivement, tout ce qui nous a été présenté aujourd'hui... Je pense que, Madame, dans ce que vous avez dit, vous devriez être reconnue d'intérêt public. C'est-à-dire que vous nous avez expliqué que les lignes à grande vitesse sont des outils de cohésion sur des macro-territoires. Or aujourd'hui, ce qu'on leur fait porter n'a rien à voir avec cela. Quand on est sur les territoires, on entend autre chose, totalement légitime. Mais ce qui appartient... Et d'ailleurs, la dernière diapo présentée par Ronan MARCEL, à l'instant, le démontre. C'est que les pôles d'échanges multimodaux sont aujourd'hui en route. C'est-à-dire qu'on n'attend pas la ligne nouvelle. Il y a des volontés publiques qui s'exercent déjà, depuis plusieurs années, sur la définition de pôles multimodaux de premier niveau. Et puis des autres, qui sont en train de se développer sur l'intermodalité à tous les niveaux, de façon à essayer de faire, dans ce département vaste et ces 900 000 habitants, vraiment quelque chose qui soit le plus... Comment... En tous les cas, qui anticipe le plus ce qui va se passer.

Juste, aussi, préciser, et pour appuyer ce que disait Gérard LAHELLEC tout à l'heure. On le voit bien. Enfin... Ce que vous avez sous les yeux, là, rappelle sans doute – sûrement même – que le barreau Brest-Quimper est essentiel. Pourquoi est-il essentiel ? Parce qu'il constitue une boucle bretonne, qui a autant d'intérêt dans le Brest-Quimper-Nantes que l'on essaie de développer aujourd'hui que dans cette boucle bretonne. Qui serait Brest-Lorient ; ensuite on s'en va à Rennes, à Nantes, on remonte à Saint-Brieuc, on repart à Guingamp, à Morlaix, etc. Donc une boucle bretonne qui a quand même beaucoup, beaucoup d'intérêt sur la question des différentes... Dans l'exploitation des lignes sur ce qui pourrait être proposé, en tous les cas, aux habitants, dans cette question de l'intermodalité – qui reste, pour nous, encore une fois, quelque chose de très important dans tous les projets municipaux. Et vous rappeler... Rappeler à l'assemblée présente que les collectivités publiques finistériennes, et une Costarmoricaïne, vont déposer un cahier d'acteurs, qui est le produit de la détermination dont les élus font preuve, dans ce département et dans cette région, pour faire en sorte que cette ligne nouvelle... Alors nous avons, bien sûr, une préférence. Nous allons travailler ensemble une préférence sur l'un des scénarios. Mais ce cahier d'acteurs vous sera déposé bientôt.

Véronique MUZEAU, présidente de l'association TER Brest-Quimper

Oui, bonjour. Véronique MUZEAU, de l'association TER Brest-Quimper. Je pense qu'en fait il manque un scénario. Un scénario qui serait plus nord-ouest, enfin, ouest-nord Bretagne et Pays de la Loire. Parce que, là, je trouve qu'en fait, nous, en tant que Finistère, on est coupés des Pays de la Loire. Et on pourrait très bien envisager un axe – sérieux – Nantes-Brest, en passant par Quimper bien sûr. Parce que nous, ça nous intéresserait aussi. Parce que ça permettrait

d'améliorer la liaison Quimper-Brest. C'est un scénario qui n'est pas du tout abordé. Quasiment pas, et même pas. Je trouve ça très dommage. Et je pense qu'il faut vraiment l'envisager maintenant. En fait, il va falloir que vous changiez, peut-être, toute la vision. Mais moi je pense que... L'arc atlantique, c'est aussi quelque chose qui existe. On l'a vu, d'ailleurs, dans les schémas tout à l'heure. Là, c'est toujours orienté vers Paris. Bon, d'accord, OK. Mais le développement ne vient peut-être pas que de Paris. Voilà, c'est tout.

Jean-Pierre BIGORGNE

Jean-Pierre BIGORGNE, à Quimper. Je voulais aborder un point qui peut paraître annexe, puisqu'il n'est pas vraiment dans le débat. C'est le prix du billet de train. Aujourd'hui, le modèle économique TGV souffre. Le nombre de voyageurs TGV stagne. Et la SNCF essaie de compenser cette faible désaffection... Mais quand même : on était sur des courbes de hausse. Et là, on n'est plus du tout dans cette dynamique. Et donc elle essaie de mettre en place une politique tarifaire. Mais c'est très difficile, parce que les LGV coûtent très cher. Ce sont des milliards d'euros. La dette... RFF a une dette importante et la SNCF paie un droit d'usage des LGV très important – ce qui l'amène à faire payer ses billets de TGV cher. Et de plus en plus – notamment – de jeunes n'utilisent plus le TGV parce que les billets sont trop chers. C'est un réel problème. Surtout lorsqu'on veut aller vers du report modal. C'est-à-dire avoir moins de voitures qui circulent, et plus de personnes dans les trains. Déjà, dans les scénarios, est-ce qu'on peut savoir l'impact des différents scénarios sur le péage futur ? Et d'autre part, est-ce qu'il ne faut pas réfléchir à comment améliorer le service ? Et cette amélioration, est-ce qu'elle doit forcément se faire des constructions de lignes nouvelles ? Peut-être en partie, mais est-ce qu'on doit continuer sur le rythme qui est celui qu'on connaît aujourd'hui ? C'est une réelle question, qu'il faut vraiment se poser, quand même.

Sylvie PERON

Je rejoins un peu les deux intervenants précédents. Bientôt, on va mettre 3h10 pour faire 600 kilomètres. Dépenser encore quatre milliards pour gagner dix minutes, honnêtement, cela me semble être un véritable gâchis quand on voit qu'à côté, on met une heure et quart pour faire 70 kilomètres. Donc la grande oubliée, effectivement, c'est la ligne Brest-Nantes-Bordeaux. On a aussi parlé de la liaison nord-sud, qui est inexistante. J'apprends qu'il y a une ancienne ligne Saint-Brieuc-Loudéac, et on a parlé de Pontivy-Auray. La ligne Guingamp-Carhaix existe toujours ; elle est toujours en service. Pourquoi pas, disons, Carhaix-Lorient ? En tous les cas, le nord-sud manque cruellement. J'imagine qu'avec les quatre milliards, il y aurait, peut-être, si ça se trouve, de quoi faire un pont sur l'Elorn, entre Brest et Quimper. Mais ce sont vraiment les deux grandes oubliées. Le fret, également. On en a parlé un petit peu, tout à l'heure. Et puis, sur les prix, la question que je me pose : est-ce que ce sont les mêmes usagers qui prennent le TGV vers Paris et qui prennent le train à Carhaix, à Quimperlé, à Rosporden, etc. ? Je pense que ce n'est pas la même clientèle. Donc je pense que le choix, aussi, est là. À qui on veut... À qui les investissements profitent ?

Martine PETIT

Bonsoir. Merci d'organiser ce débat. Martine PETIT. En fait, l'interlocutrice précédente a vraiment bien résumé la situation, et je vais un petit peu répéter, effectivement, ce qu'elle vient de dire. Au niveau du coût, quatre milliards pour gagner dix minutes, donc pour passer de 3h08 à 2h58... On pourrait dire de 2h68 à 2h58, puisqu'il paraît que trois heures, c'est la barre psychologique... Je trouve que c'est quand même cher. D'autant que RFF est très endetté, puisque c'est ce qu'on nous a dit par rapport à la récente réforme ferroviaire, qu'il fallait faire à tout prix, de manière à résorber les problèmes de cette dette. Alors, déjà, est-ce que ce projet passera, comme beaucoup de projets en ce moment qui coûtent cher, par des partenariats public-privé ? Le BGV, c'est Eiffage, je crois, qui est en partenariat public-privé. Et à ce moment-là, je crois que RFF doit payer pour faire passer les trains... Donc il y a des droits de péage. Voilà, ce n'est pas vraiment un choix très pertinent en ce moment, je crois. Ensuite, on a entendu, parmi l'assemblée, beaucoup de personnes qui voulaient plutôt, donc, un maillage du territoire et l'égalité des territoires. Ce que Madame SAINT-JULIEN a bien précisé, c'est que, effectivement, l'égalité des territoires n'est absolument pas acquise — sur les villes moyennes, en tout cas. Donc nous, Quimper, ici, on est sur le cas d'une ville moyenne. Et du coup, toute la région en pâtirait. Donc plutôt mettre ces moyens sur le Brest-Quimper, et puis sur la ligne Saint-Brieuc-Pontivy-Auray. Et, effectivement, la desserte Quimper-Nantes. De manière à vraiment mailler le territoire et, peut-être, à diminuer les coûts des billets pour les utilisateurs.

Martine PATTOU, membre du CPDP

Merci. Est-ce que les deux dernières personnes peuvent donner leurs noms aux hôtes, s'il vous plaît ? Est-ce qu'il y a d'autres interventions ?

Gérard LAHELLEC, Vice-président du Conseil Régional de Bretagne

Oui. Gérard LAHELLEC, Vice-président du Conseil Régional. Tout d'abord, si nous soutenons ce projet... Alors, on ne va pas arbitrer ici le scénario ; je ne développerai pas. Mais si nous soutenons cet objectif, c'est bien parce que, d'un côté, ça profite à tous les territoires, et parce que la modernité qu'amène la vitesse profite à tous les territoires. Il n'est pas juste de dire qu'on met des milliards pour dix minutes. On propose un projet d'investissement qui fait gagner plusieurs fois dix minutes, sur les deux axes, qui fait gagner 25 minutes sur l'axe Rennes-Nantes. Et nous voulons le paquet commun de l'ensemble, ce qui fait un gain de temps global de 45 minutes. Dans le même temps, ça ne veut pas dire que nous renonçons aux autres projets. J'ai parlé du Brest-Quimper tout à l'heure. Actuellement, la ligne Carhaix-Guingamp est en remise en état. La ligne Plouaret-Lannion est refaite à neuf. Dans la perspective de mettre la modernité au service de tous les territoires. Et puis, enfin, s'agissant des tarifs. Je ne parlerai pas de la politique commerciale TGV. Mais s'agissant des tarifs TER, je peux vous assurer que ça génère une dynamique assez exceptionnelle. Pour prendre le dernier exemple en date, dont j'ai les chiffres, le tarif jeune. Il y a 30 000 jeunes par mois qui prennent le billet jeune, que nous avons mis en place il y a seulement quelques semaines. Ce qui veut dire que nous sommes vraiment dans un état de croissance importante, où le maître mot est, au fond, l'ambition publique. Et c'est la raison pour laquelle nous portons cette ambition-là.

Martine PATTOU, membre du CPDP

Merci beaucoup. Je crois que ça sera la dernière intervention, parce que nous arrivons au terme du débat. J'espère que chacun a pu poser, à peu près ses questions, et intervenir. Donc vous pouvez continuer le débat sur Internet, ou en déposant des cahiers d'acteurs. La prochaine réunion aura lieu à Vannes, le 24 septembre. Ce sera sur le thème du tourisme. Nous vous remercions beaucoup. Merci à tous d'être venus. À bientôt, et n'hésitez pas à amener d'autres personnes, parce qu'il faut vraiment que ce débat prenne de l'ampleur et intéresse tous les habitants de Bretagne et des Pays de la Loire.