

LNOBPL – Liaisons ferroviaires Bretagne - Loire**SYNTHÈSE DE LA RÉUNION PUBLIQUE**
Carhaix, le 26 novembre 2014, 19 h 00 à 22 h 00**Commission particulière du débat public :**

Olivier GUERIN, *président*
Dominique SIMON, *membre*
Alain RADUREAU, *membre*
Michel MORIN, *membre*

Maîtrise d'ouvrage

Stéphane LEPRINCE, *directeur régional Bretagne – Pays de la Loire (RFF)*
Arnaud GODART, *chef de mission LNOBPL (RFF)*
Benoît FORMSTECHE, *chef de mission adjoint LNOBPL (RFF)*
Cédric LEVREL, *chargé des études techniques LNOBPL (RFF)*
Virginie FIORIO, *responsable environnement LNOBPL (RFF)*

(Début de la réunion à 19 h 00)

Olivier GUERIN, président de la CPDP, ouvre la réunion et donne la parole à Christian TROADEC, maire de Carhaix et conseiller général du Finistère, pour un mot d'accueil.

Christian TROADEC, maire de Carhaix, salue la tenue de ce débat public et rappelle les enjeux liés aux différents scénarios du projet LGV, bien que le projet ne concerne pas directement Carhaix. Restée éloignée de ces enjeux depuis 50 ans, Carhaix souhaite cependant être partie prenante aux débats et réflexions au même titre que les autres territoires bretons dans le contexte de crise économique forte qui marque ce territoire.

Présentation du débat public

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

Présentation du projet et des scénarios

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

Questions

Sylvie PERON souligne que le train Quimper – Nantes correspondant au meilleur temps de parcours affiché ne circule que deux fois par semaine. Cette participante se demande quelle sera en pratique la fréquence des trains pour lesquels les temps de trajet affichés sur les axes Paris – Quimper et Paris – Brest seront effectifs.

Arnaud GODART indique que cette caractéristique des horaires actuels s'explique par la variabilité des politiques de desserte. En 2017, le cadencement permettra de mieux structurer ces horaires. De plus, les travaux réalisés sur le réseau ne permettent pas nécessairement de disposer de temps de référence. Il convient toutefois de noter que les gains de temps sur tous les trajets s'appliquent mécaniquement aux dessertes et à tous les arrêts. En second lieu, si le rôle de RFF est de mettre en place des infrastructures permettant de mieux définir la fréquence des services ferroviaires, il incombera également à la SNCF de définir le nombre quotidien de trains.

Stéphane LEPRINCE explique que le projet LNOBPL permettra d'ouvrir de nouvelles possibilités de sillons sur le réseau. Si la fréquence du train Paris – Brest avec un seul arrêt, par exemple, est relativement faible à l'heure actuelle, le transporteur fera évoluer dès 2017 ces potentiels de marché. RFF, de son côté, mettra en service deux LGV entre Le Mans et Rennes et entre Tours et Bordeaux. Stéphane LEPRINCE estime que le train rapide Paris – Brest avec arrêt à Saint-Brieuc circulera une fois par semaine, surtout le week-end, ainsi qu'il en va actuellement.

Arnaud GODART rappelle que RFF, en tant que gestionnaire, met ses infrastructures à disposition des transporteurs, lesquels sont placés sous la tutelle des Autorités Organisatrices de Transport (AOT), des régions et de la SNCF.

Yves REMOND (ancien maire de Saint-Hernin) souligne que les axes principaux en Bretagne se situent en périphérie et que le réseau routier et ferroviaire se trouve aujourd'hui saturé. La solution retenue par la SNCF, selon ce participant, consiste dans le doublement des sections saturées alors que la meilleure solution, présentée dans le scénario vert, aurait consisté à emprunter le centre du territoire et construire un axe central à la fois routier et ferroviaire.

Arnaud GODART insiste sur le fait que la saturation du réseau en Bretagne est une priorité de RFF pour les transports du quotidien. Concernant le doublement au niveau de Saint-Brieuc et Lorient, il souligne que, bien que les gares en questions ne soient pas saturées à l'heure actuelle, des réflexions sur les dessertes et les plans de gares sont en cours pour préparer l'arrivée de la LGV.

Loïc LANNE (directeur de la société CFTA) estime que certaines lignes en antenne, telles Guingamp – Carhaix, ont été négligées dans ce projet de modernisation. Si l'infrastructure de traversées des rails sur cette ligne a été renouvelée, l'exploitation, elle, n'a pas été prise en compte et imposera des contraintes, notamment un ralentissement sur les

LNOBPL – Liaisons ferroviaires Bretagne-Loire

derniers kilomètres et la limitation à cinq croisements au niveau de Callac. Ce système d'exploitation, selon ce participant, fera obstacle au développement futur du fret dans la région.

Stéphane LEPRINCE rappelle que de nombreux changements interviendront d'ici 2030 à travers les Contrats de Plan État-Région (CPER). Dans les prochaines années, les lignes régionales, en particulier, feront l'objet d'investissements massifs dans le cadre du CPER à l'horizon de 2020 en vue de leur modernisation (Brest – Quimper, Guingamp – Paimpol...).

Arthur HANON s'étonne que les transporteurs ne soient pas associés au projet LNOBPL. Selon ce participant, la fréquence maximale de cinq trains par heure entre Lamballe et Rennes en l'absence de projet LNOBPL n'est aujourd'hui effectivement atteinte que le soir. Par conséquent, il est erroné de considérer que le réseau est saturé alors qu'aucun train ne circule à certaines heures. Pour Arthur HANON, il aurait été souhaitable de réfléchir en lien avec la SNCF à la possibilité de nouvelles rames ou à l'augmentation des capacités plutôt que de programmer la construction de nouvelles lignes.

Arnaud GODART explique que la SNCF, en tant que transporteur, est associée au dispositif d'études et de travaux en tenant compte de l'ouverture à la concurrence en 2030 pour le transport voyageurs. De plus, la saturation du réseau s'accroîtra en 2030 ou en 2040 du fait de l'augmentation des déplacements. Dans le cadre de la gouvernance du projet, les AOT dressent une vision prospective de leurs besoins au regard d'une variété de critères démographiques et d'aménagement du territoire, données que RFF intègre dans l'élaboration du projet présenté aujourd'hui.

Benoît FORMSTECHEER ajoute que RFF dimensionne les infrastructures ferroviaires pour les heures de pointe avec pour conséquence que celles-ci se trouvent mécaniquement sous-utilisées en heures creuses. Si la fréquence est effectivement de cinq trains par heure, les études de trafic multicritères démontrent que la croissance démographique à l'horizon 2030 aura pour conséquence d'étaler les heures de pointe sur différentes heures de la journée.

Arnaud GODART souligne que RFF a engagé une réflexion avec les AOT et la SNCF sur l'acquisition de matériels plus capacitaires. De plus, il faut prendre en compte, concernant la fréquence sur le réseau périurbain, la performance du mode ferroviaire au regard d'autres modes de déplacement. En second lieu, il convient dans certains cas de prendre en compte, pour le fret, le problème de la qualité des sillons fret, notamment au niveau des nœuds de Nantes et Rennes.

Peter BRETON (Carhaix) fait observer que le barreau commun étudié se limite à Mauron et ne se prolonge pas en direction de Carhaix. Selon ce participant, la mise en place de ce barreau impliquerait des investissements financiers plus élevés, mais ce scénario serait davantage porteur à l'horizon de 2050 et permettrait d'éviter les enjeux de saturation mentionnés. Ce participant se demande si cette solution a été envisagée par RFF dans ses études prospectives.

Arnaud GODART rappelle que le scénario vert est l'option qui génère le plus grand nombre de lignes nouvelles et s'avère donc mécaniquement être le plus coûteux. RFF doit effectivement tenir compte de contraintes financières « soutenables » tout en répondant aux cinq objectifs présentés en introduction.

Benoît FORMSTECHEER complète ce propos en détaillant les études socio-économiques menées par RFF et les charges de trafic selon les scénarios envisagés. Ces études procèdent *via* une analyse coût-bénéfice sur une période de 50 ans pour monétariser les avantages apportés aux usagers et montrent que le scénario vert est moins avantageux pour la collectivité. Le scénario bleu permet de réaliser des gains de temps de 10 à 11 minutes pour près de 5,3 millions de voyageurs sur la branche nord du réseau, contre environ 15 minutes pour 2,4 millions d'usagers dans le cadre du scénario vert.

Un intervenant demande si le scénario vert ne permettrait pas de préfigurer un prolongement du réseau vers le centre Bretagne.

Arnaud GODART répond que le réseau ferroviaire doit s'adapter et appellera à l'avenir d'autres types d'adaptations.

Jérôme ABBASSENE se demande quels sont les postulats ayant amené RFF à élaborer les trois scénarios présentés. Certains acteurs économiques du territoire promeuvent notamment un scénario alternatif, nommé « Investir en Finistère », prenant en compte l'abandon de la liaison Carhaix – Châteaulin. De plus, l'aéroport d'avenir en Bretagne n'est pas, selon ce participant, l'aéroport de Notre-Dame des Landes, mais celui de Brest. Il se demande donc si le projet pourrait envisager la possibilité d'un « crochet » Carhaix – Châteaulin *via* l'aéroport de Brest. En troisième lieu, Jérôme

ABBASSENE demande pour quelles raisons RFF n'a pas isolé, dans les trois scénarios, le coût du *shunt* desservant l'aéroport de Notre-Dame des Landes.

Arnaud GODART répond que RFF a pris connaissance du scénario « Investir en Finistère ». Cependant, le projet LNOBPL ne résume pas l'ensemble de la politique ferroviaire de RFF en Bretagne et Pays de la Loire. D'une part, RFF et ses partenaires investissent chaque année 400 M€, d'autre part de nombreux projets sont en cours d'étude, par exemple sur l'axe Brest – Quimper. En troisième lieu, RFF s'est basé, pour élaborer ces scénarios, sur des objectifs fonctionnels définis par ses partenaires et a pris pour premier postulat technique la configuration du réseau existant, mais aussi l'environnement. Quant aux coûts, RFF s'est efforcé de procéder à des mutualisations afin de mettre en place des infrastructures à plusieurs réponses, par exemple le barreau mutualisé entre Rennes et Redon en Bretagne Sud.

Christian TROADEC souligne que le projet présenté aujourd'hui se limite à renforcer l'existant, mais ne répond pas aux enjeux liés à la fracture est-ouest ou celle entre le littoral et les territoires intérieurs. Il se demande également si des choix politiques ont présidé à l'élaboration des scénarios présentés dans la mesure où l'avenir de la Bretagne au cours des 30 ou 50 prochaines années est une question politique. Selon Christian TROADEC, ce débat public doit aussi constituer une opportunité pour lancer un débat sur la LGV et soulever un ensemble de questions sur l'aménagement du territoire en Bretagne. À cet égard, Christian TROADEC s'étonne que ces enjeux de rééquilibrage territorial ne soient pas abordés aujourd'hui, notamment en ce qui concerne la ligne allant de Rennes à Châteaulin. Ce scénario permettrait en effet de constituer les perpendiculaires qui font défaut aujourd'hui en centre Bretagne et de remettre en place une ligne Saint-Brieuc – Pontivy – Loudéac jusqu'à Auray et Vannes. Pour le maire de Carhaix, il n'est pas exclu que les habitants et les responsables politiques locaux expriment une opposition définitive à un projet qui défavorise *in fine* le centre Bretagne.

Arnaud GODART réaffirme que, en plus du projet LNOBPL, d'autres projets sont à l'étude ou en cours de réalisation (Brest – Quimper ; Saint-Brieuc – Auray ; Carhaix – Guingamp ; Guingamp – Paimpol). Il indique que le développement du réseau ferroviaire est donc un projet vivant, mené sous le contrôle de l'État et des collectivités locales.

Marie-Hélène STONE demande si le projet prévoit la disparition d'anciennes lignes.

Arnaud GODART explique que la consistance du réseau est un bien public. Dans cette perspective, de nombreux travaux initiés par RFF ont précisément pour ambition de maintenir les performances du réseau existant.

Stéphane LEPRINCE complète ce propos en rappelant que le réseau est financé à hauteur de 20 % par ses usagers, la partie restante étant prise en charge *via* des subventions publiques. De plus, l'endettement de RFF s'avère élevé et ce gestionnaire ne peut à lui seul financer la pérennisation des lignes régionales. Un contrat pluriannuel avec l'État a ainsi permis à RFF de doubler ses investissements sur le réseau existant et une loi récente renforce ce principe partenarial.

Dominique CRASE demande s'il serait envisageable de mener une étude sur la réhabilitation de l'ancienne ligne Châteaulin – Rennes située sur la voie verte.

Arnaud GODART indique qu'une réflexion de ce type peut effectivement être intégrée dans le cadre de futures études sur la performance des lignes existantes.

Marie-Pierre LE LAY se demande quel sera l'impact des scénarios présentés sur l'emploi en Bretagne.

Benoît FORMSTECHE indique que l'impact sur l'emploi de ce type de projet d'infrastructure publique de grande envergure peut d'abord être mesuré par les emplois directs générés par les chantiers de cette dimension. Ainsi, la construction de la LGV Le Mans – Rennes impliquera plusieurs milliers d'emplois au cours des prochaines années, dont 20 % d'emplois locaux prévus *via* des clauses d'insertion. Sur le second volet, l'impact du projet sur l'emploi dépend plus largement de l'attractivité et de la compétitivité qu'il apporte pour les territoires concernés.

Grégoire COSQUER fait observer que le scénario vert pourrait se prolonger vers le centre Bretagne. Selon ce participant, son coût plus élevé n'est qu'apparent dans la mesure où les voies nord et sud comprennent un certain nombre de viaducs vétustes, bordés de lignes exagérément courbées et prolongés par des voies en déblais qui induisent notamment des arrêts de circulation. Grégoire COSQUER se demande en conséquence si les coûts de maintenance et de réfection de ces ouvrages sont pris en compte dans les études économiques de RFF.

LNOBPL – Liaisons ferroviaires Bretagne-Loire

Cédric LEVREL explique que le réseau historique a été construit en respectant des courbes de niveau. Le réseau actuel supporte le trafic voyageurs et fret et repose sur des pentes inférieures à 10/10 000, soit 1 %. Les zones à topographie plus marquée se caractérisent, elles, par une moindre souplesse du tracé ferroviaire. Cédric LEVREL présente ensuite de manière détaillée les contraintes d'insertion topographique imposées dans chaque scénario.

Questions et avis

Christine LE STRAT (maire de Pontivy et présidente de Pontivy Communauté) se déclare favorable au scénario qui dessert le mieux la Bretagne centrale afin d'éviter son délaissement dans l'aménagement du territoire au seul bénéfice du littoral breton. Pour cette participante, le scénario vert pourrait être le point de départ du renouvellement d'une ligne intérieure empruntant Pontivy et Loudéac pour se rendre vers Carhaix et Châteaulin. De plus, le train constitue une solution écologique alternative *via* le report multimodal. Enfin, si le coût du scénario vert est plus élevé, un phasage précis permettrait d'étaler ces surcoûts sur une période plus étendue.

Arnaud GODART répond que le phasage donnera lieu à une réflexion ultérieure, le stade actuel étant l'étude d'opportunité.

Claude PENNANEACH déclare souscrire au scénario favorisant le désenclavement du centre Bretagne sur l'axe nord-sud. L'avantage important de ce projet, en empruntant le nord de Carhaix, réside aussi, en plus de son caractère écologique, dans le fait de ne pas exiger la construction de nouveaux ouvrages d'art en nombre excessif. Qui plus est, le gain de temps de cette solution s'élève à près de 15 minutes pour le TGV.

Jean HOURMANT (Comité d'action pour la RN164) souhaite qu'une concertation se mette en place entre transports ferroviaire et routier. Il estime que tous les acteurs doivent se mobiliser en faveur d'un aménagement du réseau ferroviaire et routier en Bretagne centrale pour éviter sa désertification.

Marie MILLASIN regrette que les Bretons n'aient pas été consultés avant l'élaboration du projet. Cette participante se demande par ailleurs quel acteur prendra la décision finale.

Arnaud GODART explique que la présentation des scénarios vise à susciter et favoriser le débat public, mais que ces différentes options peuvent être amendées, combinées, voire rejetées. En second lieu, la procédure de concertation consistera, dans un second temps, à affiner les options et à les confronter en continu aux propositions formulées avant le lancement de l'enquête publique. De plus, le décideur est RFF, en tant que maître d'ouvrage, c'est-à-dire, en définitive, l'État et les collectivités, ces acteurs étant présents au sein du conseil d'administration de RFF.

Sylvie PERON réaffirme l'absence caractéristique de liaisons nord-sud en centre Bretagne et l'illustre par plusieurs exemples (Brest – Quimper ; Carhaix – Lorient). Par ailleurs, cette participante se demande si la liaison entre Carhaix et Nantes entraînera une hausse importante du coût du billet, à la différence du trajet en TER empruntant Rosporden, effectué en un temps de près d'une demi-heure supplémentaire. Elle souligne par ailleurs que seules les organisations patronales protestent aujourd'hui contre l'allongement du temps de trajet Quimper – Paris. De fait, le gain de 10 minutes réalisé grâce à des investissements de 3 ou 4 milliards sur ce trajet ne concernera qu'une clientèle aisée.

Benoît FORMSTECHEUR explicite les motifs de déplacement sur le trajet TGV analysés grâce aux enquêtes socio-économiques : 46 % pour des motifs personnels ; 38 % pour les déplacements professionnels. Pour les liaisons régionales, les trajets domicile-étude et domicile-travail constituent les deux tiers des déplacements. Benoît FORMSTECHEUR précise par ailleurs que le gain de 10 minutes concerne le trajet TGV vers Paris, mais aussi les TER rapides entre Rennes et Brest.

Christian GAUTIER (Comité d'action pour la RN164) s'interroge sur la concertation effectuée entre le transport ferroviaire et routier et demande quelle est la nouvelle répartition des compétences dans ce domaine entre les régions et l'État.

Arnaud GODART rappelle que le projet LNOBPL est porté par des partenaires variés (État, régions, départements, métropoles, RFF), la gouvernance du projet permettant leur coordination au regard des solutions de mobilité envisagées. Les collectivités, en particulier, sont porteuses de projets ferroviaires fortement structurants en complémentarité des autres modes de transport. Cette complémentarité permet de faire appel aux transports ferroviaire et routier dans leurs domaines de pertinence respectifs, soit le transport de masse et des formes de transport plus fines.

Pascal POULIQUEN (CGT Cheminots) se demande dans quelle mesure le projet est conçu pour relier les grandes métropoles au détriment des autres parties du territoire breton. En second lieu, ce participant se demande si les intérêts privés ont priorité, au regard du service public breton, dans le cadre du Partenariat Public-Privé (PPP) mis en place.

Arnaud GODART rappelle que les gains de temps bénéficieront à toutes les gares situées sur les tronçons concernés. De plus, la libération de capacités offre l'opportunité de multiplier les dessertes fines du territoire et donc de relever des enjeux extra-métropolitains. Troisièmement, le projet LNOBPL, malgré sa force structurante, est conçu en complémentarité d'autres démarches afin d'optimiser la chaîne multimodale. Enfin, Arnaud GODART explique qu'il est prématuré au stade actuel d'envisager des montages financiers adossés à des PPP.

Marie-Hélène STONE demande des informations complémentaires sur le transport de fret.

Benoît FORMSTECHEr indique que l'un des objectifs présentés consiste, grâce aux trains rapides, à libérer des capacités sur le réseau existant, y compris pour proposer des services efficaces en matière de fret.

Arthur HANON souligne que l'ensemble du projet impliquera une consommation d'espace élevé (près de 2000 hectares) au même titre que d'autres projets actuellement contestés. Ce participant se demande si l'opposition politique et écologique susceptible d'émerger a été prise en compte par RFF dans ses études budgétaires.

Olivier GUERIN précise que le débat public vise, dans le cadre d'une démocratie participative environnementale, à entendre les opinions de tous les participants, quels que soient leurs positionnements, et à modifier le cas échéant le projet initial.

Françoise LELANN (Investir en Finistère) indique que cette association a publié un cahier d'acteur mettant l'accent sur l'impact positif du développement ferroviaire sur l'attractivité et la compétitivité économique des PME en pointe Bretagne ainsi que sur l'emploi. Elle regrette toutefois que cette structure n'ait pu être davantage associée aux travaux préalables pour faire entendre la parole des acteurs économiques. Françoise LELANN précise en outre qu'un scénario alternatif a été formulé par cette association pour pallier à différents manquements constatés.

Jérôme ABBASSENE réitère sa demande d'informations complémentaires sur la virgule desservant Notre-Dame des Landes. Il regrette également l'absence, au cours de cette réunion, de responsables régionaux. Pour celui-ci, l'enjeu aujourd'hui débattu porte sur l'acceptabilité du projet, notamment en y intégrant les acteurs économiques et les élus locaux.

Claude VIET, maire de Saint-Gonnery et vice-président de Pontivy Communauté, déplore pour sa part que le projet présenté par RFF à Carhaix n'ait pas de conséquences directes pour ce territoire. Il regrette également que les objectifs d'aménagement du territoire et de communication présentés sous forme de carte dans le dossier du maître d'ouvrage ne s'appliquent pas au centre Bretagne.

Benoît FORMSTECHEr précise que la carte mentionnée est une carte globale des enjeux d'aménagement qui repose sur les documents actuellement disponibles et, de par sa globalité, traite d'une grande variété de thématiques. Cette carte d'enjeux constitue à ce titre un élément de diagnostic sur lequel RFF n'a pas pris, tandis que les parties suivantes du dossier traitent davantage des projets de transport ferroviaire qui relèvent de l'expertise de cet établissement.

Arnaud GODART ajoute que le projet présenté concerne bel et bien l'aménagement de Carhaix, dans la mesure où aucune proposition complémentaire n'est exclue. En second lieu, le projet LNOBPL ne résume pas l'ensemble de l'action ferroviaire menée sur le territoire breton, comme en attestent les actions menées sur les transports du quotidien.

Dominique CRASE demande si le projet sera révisé pour tenir compte de l'arrivée de nouveaux acteurs économiques.

Arnaud GODART réaffirme que le projet donnera lieu à une actualisation au cours des prochaines années pour l'adapter à de nouveaux aspects, nationaux ou plus localisés. En parallèle au projet LNOBPL, des projets pragmatiques et davantage centrés sur le quotidien se développeront sur le réseau existant à des échéances plus brèves.

Jean-Paul LE BOËDEC, maire de Rostrenen, souligne que la ligne centrale dont il est débattu relève davantage de l'aménagement du territoire que de l'objectif d'un gain de temps de quelques minutes. Il estime que les propositions écrites formulées par la mairie de Rostrenen n'ont pas reçu l'attention requise de la part de RFF.

Gaël SQUIBAN explique que les difficultés de trajet qu'ils rencontrent pour se rendre en train à Poitiers au départ de Loudéac ainsi que les coûts de transport l'incitent davantage à utiliser sa voiture. Pour ce participant, cet exemple personnel témoigne de l'absence d'interconnectivité entre les communes bretonnes.

Marie-Paule LE LORY insiste sur la disparition des exploitations agricoles au profit de la construction de parkings ou d'aménagements de voirie et sur ses conséquences pour la consommation alimentaire des populations.

(Clôture de la réunion à 22 h 00)