

**LNOBPL – Liaisons ferroviaires Bretagne - Loire**

VERBATIM DE LA RÉUNION PUBLIQUE  
Carhaix, le 26 novembre 2014, 19 h 00 à 22 h 00

**En tribune****Commission particulière du débat public :**

Olivier GUERIN, *président*  
Alain RADUREAU, *membre*  
Dominique SIMON, *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)*

**Présents dans la salle****Commission particulière du débat public :**

Miche MORIN, *membre*

(Début de la réunion à 19h00)

**Olivier GUÉRIN, Président de la CPDP**

Elle sera animée par Dominique SIMON, qui est membre de la Commission particulière du débat public, qui est à la tribune. Et RFF interviendra. Monsieur le Maire, je voulais d'abord vous remercier de nous accueillir à Carhaix. Et je vous laisse la parole.

**Christian TROADEC, Maire de Carhaix-Plouguer**

Monsieur le Président, bonsoir. Bonsoir aux membres de la Commission et aux experts de RFF qui sont présents, et à vous-mêmes d'avoir fait le déplacement. Il y a un peu de monde. Nous avons crainte, il y a encore quelques minutes, que la salle soit presque déserte. Et en fin de compte, nous voyons les personnes investir les lieux tranquillement. Merci de faire cet effort de venir ici, à la salle Glenmor pour écouter et entendre les différents *scenarii* qui seront proposés pour le tracé Ligne grande vitesse pour la Bretagne et les Pays de la Loire.

J'avoue – nous en avons discuté un peu avec Monsieur le Président – qu'à la fois à travers ce qu'il appelle le protocole républicain et ce que moi j'appelle souvent la courtoisie de pouvoir saluer les personnes qui viennent jusqu'à chez nous, c'est vrai que nous étions un peu entre deux sentiments : à la fois du coup de fil qu'il a pu me passer il y a quelque temps, faisant en sorte de m'informer qu'il tenait à ce qu'il y ait aussi un débat d'ici à Carhaix portant sur les *scenarii* de la Ligne grande vitesse, j'étais vraiment partagé de savoir si nous étions plutôt dans des choses qui tenaient de la simple courtoisie d'information ou un peu de la moquerie de l'État à l'égard des centres bretons. J'ai donc longtemps hésité entre les deux. Je ne sais pas de quoi il en retourne vraiment. Mais c'est vrai que d'organiser un débat ici à Carhaix pour des *scenarii* qui ne nous concernent pas est assez étonnant. Mais je pense qu'il fallait quand même qu'il ait lieu.

C'est aussi pour cela que, peut-être, nous avons tenu le silence pendant un moment pour que vous décidiez néanmoins d'être présents ici sur Carhaix, parce que cela permettait tout simplement à des personnes de venir écouter et surtout de débattre tout à l'heure. J'espère que la partie la plus longue sera celle du débat en ce qui nous concerne, qui permettra de dire aussi tout simplement le sentiment que nous pouvons en avoir, justement de voir des *scenarii* alors même qu'il y a eu ici des délibérations, des motions, qui ont été prises dans les Conseils municipaux. Mais nous savons aujourd'hui que les motions et délibérations, même par ceux qui ont voté aujourd'hui, ne tiennent plus de la réalité, puisque pour la réunification de la Bretagne, vous avez bien, vu toutes les motions et que ceux qui les votaient dans les Conseils ont fait le contraire après, une fois installés à l'Assemblée nationale. C'est vrai que de ce côté-là, il fallait peut-être être aussi un peu prudents.

Mais en tout cas, de voir ici ces *scenarii* qui ne nous concernent pas et que parmi les motions qui ont été prises, aucune d'entre elles n'a pu porter ses effets, à savoir qu'il y a une vraie réflexion et un vrai souhait d'entrer dans un débat concernant les infrastructures routières et ferroviaires pour le Centre Bretagne, cela m'a fait penser – peut-être parce que les uns et les autres ici n'avons pas si souvent que cela des moments joyeux, conviviaux entre nous – à quelqu'un qui serait invité un jour au restaurant, que l'on ferait rentrer dans la salle, qu'il trouverait d'ailleurs très agréable et chaleureuse, que l'on ferait assoir avec tout simplement des personnes qui seraient à ces côtés. Je pense tout particulièrement au serveur, qui serait fort aimable. On présenterait le menu à cette personne. Et au moment où elle voudrait faire son choix, on lui dirait : « Mais ici, vous n'avez pas le droit de manger, Monsieur. » Nous ne sommes pas au festin des infrastructures routières et ferroviaires en Centre Bretagne et n'avons pas le droit à cela depuis plus de 50 ou 60 ans. Donc, c'est vrai que cela se déroulera dans un climat un peu particulier. D'autant plus que nous sommes aussi dans une situation de crise économique extrêmement dure, ici en Centre Bretagne.

Vous savez, dans l'histoire du Centre Bretagne, dans les années d'après-guerre, en 1945 – 1950, lorsque l'État avait encore son rôle planificateur et pouvait permettre d'avoir ici et là de grandes infrastructures qui amenaient à ce qu'un vrai aménagement du territoire puisse être envisagé, déjà à l'époque le Centre Bretagne a été totalement oublié. Alors que d'autres, à Rennes, Lannion ou ailleurs, bénéficiaient de cet apport de l'État, que ce soit aussi dans les technologies – nous pensons bien sûr au net ou à Citroën à Rennes. Nous savons aussi pourtant que c'est bien par ces infrastructures routières et ferroviaires. Je salue la présence toute particulière de Jean HOURMANT, inlassable défenseur de la mise à deux fois deux voies de la RN 164. Nous savons que c'est par ces équipements, par ces infrastructures routières et ferroviaires – aéroportuaires aussi, mais là nous n'en parlons même plus parce que le débat ici n'existe pas – par ces deux formes de communication, nous savons que c'est ce qui développe et ce qui permet aussi le développement économique et de l'emploi. Hélas ! Une nouvelle fois, nous en sommes aussi pénalisés et totalement absents.

Ce débat va se dérouler dans cette atmosphère sans doute un peu pesante, différente de celle que vous avez peut-être connue ailleurs. J'étais à Pontivy, j'ai vu des élus qui ont rappelé à nouveau, justement, l'importance des infrastructures routières et ferroviaires pour le développement économique et pour l'emploi. Nous discuterons ici de quelque chose qui, hélas, ne nous concerne pas. Donc, bonne soirée.

#### Dominique SIMON, membre de la CPDP

Merci Monsieur le Maire. Bonsoir à toutes et à tous. Il y a plus de tous que de toutes d'ailleurs. Au nom de la Commission particulière du débat public, dont je suis membre, j'ai le plaisir de vous accueillir pour cette 13<sup>e</sup> réunion publique qui portera sur le débat autour d'un projet de nouvelles infrastructures ferroviaires pour l'Ouest Bretagne et les Pays de la Loire. Ce projet étant proposé et porté par Réseau ferré de France, qui est ici à ma droite.

Avant d'entrer dans le vif du sujet, permettez-moi quand même de vous donner quelques éléments qui vous permettront, qui nous permettront ensemble de fixer à la fois l'esprit et les modalités de cette soirée.

Je ne vais quand même pas vous encombrer avec une foulditude d'éléments juridiques. Je voulais simplement vous dire que la procédure du débat public dans laquelle s'inscrit cette soirée est une procédure parfaitement encadrée tant par les textes internationaux que par les textes français. Cette procédure a pour objectif de permettre aux citoyens de s'exprimer sur les projets significatifs qui les concernent.

Quels sont les enjeux du débat public ? D'abord, le premier enjeu du débat public est d'influencer les décisions qui sont prises sur le projet dont nous parlons. Donc, ce débat se situe en amont de toutes décisions sur ce projet. Le projet dont nous parlons ce soir n'est pas décidé. Et il appartient aux citoyens que nous consultons dans ce débat public d'exprimer à son propos tous les points de vue et suggestions qui permettront de prendre les meilleures décisions. Le débat public a donc pour objectif de vous informer, de vous permettre de prendre connaissance en détail de ce projet. Il a aussi pour objectif de vous permettre de vous exprimer, en formulant des questions si vous avez besoin d'en savoir un peu plus, en exprimant des avis, en élaborant des suggestions d'amélioration.

De quoi débattons-nous ? Nous débattons d'abord de l'opportunité de ce projet. La question qui se pose est finalement : faut-il faire ce projet ou pas ? Nous débattons ensuite de ses objectifs ? Est-ce que ce sont des objectifs pertinents ? Est-ce que nous les avons bien tous identifiés ? Est-ce qu'il en manque ? Sont-ils correctement hiérarchisés ? Puis, nous débattons des caractéristiques du projet telles qu'elles sont présentées par le maître d'ouvrage. Il y a par exemple plusieurs scénarios en effet – Monsieur le Maire y faisait référence. Nous discuterons de ces caractéristiques. Sont-elles adaptées ? Voilà les enjeux du débat public.

Maintenant, comment est-ce que cela se passe ? Quels sont les principes ? Ce sont des principes importants qui gouvernent toutes les formes de débat public – vous verrez qu'il y a plusieurs formes – et qui présideront à cette soirée. Le premier principe est celui de la transparence. Cela signifie que toute l'information disponible, existante, doit être mise à votre disposition de façon claire pour que vous puissiez vous faire une opinion. Le deuxième principe est celui de l'équivalence. Chacun ici, quel que soit son statut, a le même accès à la parole. Nous accédons à la parole dans les mêmes conditions. Une parole en vaut une autre, qui que l'on soit. Et le dernier principe est l'argumentation. Il ne faut pas confondre le débat public avec un sondage ou avec un référendum. Il ne s'agit pas de cela. Il s'agit de la recherche d'arguments, d'éléments de réflexion sur le projet. Ce que nous demandons aux participants à ce débat, ce n'est pas de faire des professions de foi seulement, mais d'appuyer leur point de vue sur des arguments dûment élaborés.

L'organisation du débat public est confiée à une Commission particulière qui est nommée par la Commission nationale du débat public. Celle qui a été nommée pour ce débat comporte 7 membres. Vous en avez quelques-uns dans la salle et ici, autour du Président GUÉRIN. Ce sont des personnes qui sont issues d'horizons extrêmement différents et variés, mais qui ont deux choses en commune. La première, c'est que ce sont des personnes indépendantes. Cela veut dire qu'aucun d'entre nous dans cette Commission n'a, de près ou de loin, de liens avec évidemment le maître d'ouvrage et d'une manière plus générale avec toutes les parties prenantes de ce projet. Nous sommes totalement indépendants. Deuxième caractéristique des membres de la Commission particulière : c'est la neutralité. Il n'entre pas du tout dans nos attributions, dans notre rôle – et d'ailleurs, nous n'en avons pas les compétences – de nous prononcer sur le fond sur ce projet. J'ai l'habitude de dire que nous ne sommes ni pour ni contre le projet. En revanche, nous sommes pour le débat. C'est cela le débat citoyen. Notre rôle est de faire respecter les principes que j'évoquais tout à l'heure.

Nous avons vu quels étaient les enjeux du débat, comment cela se passait. J'ai oublié quelque'un de très important, qui est le maître d'ouvrage, qui doit évidemment être là pour vous informer, vous présenter le projet, répondre à toutes vos questions et qui, une fois le débat terminé, aura la responsabilité de prendre une décision à propos de ce projet.

Où se passe le débat ? Il se passe, comme ici, dans des réunions publiques, pour commencer. Il y a au total 16 réunions publiques qui s'étalent sur 4 mois depuis début septembre. Comme je vous l'ai dit, nous sommes à la 13<sup>e</sup>. Ces réunions publiques travaillent des sujets qui sont à la fois des sujets locaux – quel est l'enjeu du projet pour le local ? Ici, nous verrons s'il y a ou pas des enjeux pour vous, suite à ce que disait Monsieur le Maire – puis aussi un certain nombre de thématiques transversales. Il reste plusieurs sujets encore à traiter au plan des thématiques transversales. Il y aura des réunions. Je vous en parlerai à la fin de cette soirée.

Le deuxième lieu de débat qui est très important est le débat sur internet. Comme ailleurs, que vous permettra le site dont vous voyez apparaître les références ici ? D'abord, de vous informer en accédant à beaucoup d'informations, de documents qui ont été mis en ligne. Sachez que toutes les études préalables à ce projet ont été mises en ligne par le maître d'ouvrage. Vous pouvez, pour commencer, vous informer. Vous pouvez ensuite sur internet poser des questions. Il y a un système de questions/réponses et nous veillons à ce que toutes les questions trouvent une réponse claire et rapide, si possible. Et vous pouvez aussi discuter. Discuter avec d'autres internautes par exemple et échanger des points de vue. Un forum est dédié à cela. Enfin, vous pouvez exprimer des points de vue, formuler des avis, apporter des contributions et, pour les institutionnels, rédiger des cahiers d'acteurs. Tout cela se trouve sur le site. Si vous n'y êtes pas encore allés, je vous invite à y aller, parce qu'il y a vraiment un paquet d'informations sur ce projet.

La dernière chose, c'est que vous pouvez sur ce site aussi assister en vidéo à des retransmissions. Par exemple, la réunion de demain soir sera retransmise. Là aussi pour vous permettre, comme vous ne pouvez pas vous déplacer partout, de bien suivre le débat sur ce projet et d'y participer, car sur internet vous pouvez y participer en temps réel.

Le débat sur internet est donc extrêmement actif. Je vous laisse découvrir les chiffres. Nous sommes aujourd'hui à 300 visites par jour. Cela monte en régime singulièrement. Allez-y, parlez-en autour de vous et faites en sorte qu'il y ait de plus en plus de participants au débat sur internet.

Il y a aussi de nouvelles formes de débat. Notre objectif en tant que Commission particulière est d'aller aussi à la rencontre d'un public que, quelques fois, nous avons un peu plus de mal à toucher. Nous avons donc essayé d'être un peu innovants. Nous l'avons fait de deux manières. La première, c'est d'aller à la rencontre du monde étudiant Bretagne – Pays de la Loire. Nous avons travaillé sur trois pôles universitaires essentiellement. Avec chaque fois des formes particulières et spécifiques de participation au débat. À certains endroits, de minidébats sont organisés sur des journées d'échange ou des séminaires. À d'autres endroits, les étudiants vont travailler sur ce qu'il y a déjà dans notre débat, les avis qui ont été exprimés et font des synthèses et des recommandations que nous trouverons, en tant que contribution, sur le site. Donc, première forme un peu originale, c'est cette forme à l'intention du monde étudiant. Et c'est bien normal, parce que nous parlons quand même d'un projet qui est à l'horizon 2030. Donc, les jeunes sont intéressés au premier chef par le long terme. La deuxième initiative est un peu différente. C'est des rencontres voyageurs que nous organisons essentiellement dans les gares. Voilà où se passe le débat public.

Qu'est-ce qu'il va se passer, une fois que ce débat sera terminé ? La Commission particulière aura deux mois pour établir un bilan, un compte-rendu. Une nouvelle fois, ce compte-rendu ne sera pas une prise de position sur le projet, mais

## LNOBPL – Liaisons ferroviaires Bretagne-Loire

rendra compte de l'ensemble des arguments et des points de vue qui auront été échangés sur tous les lieux de débat public pendant ces 4 mois.

Sur la base de ces documents, bilan et compte-rendu, élaborés par la Commission du débat public, le maître d'ouvrage ensuite pourra prendre une décision de poursuite ou non du projet. Et il aura pour cela trois mois pour le faire.

Voilà un peu ce que nous souhaitons vous dire sur le contexte et le cadre du débat public. Comment cela va-t-il se passer ce soir ? Je vais tout de suite donner la parole à RFF – je vois Monsieur LEPRINCE qui vient d'arriver – pour vous présenter le projet de la manière la plus pédagogique qu'il soit. Ensuite, nous ouvrirons le temps attendu du débat. D'abord, un temps pour des questions. Et ensuite, un temps pour des avis que vous pourrez exprimer. Je ne vous en dis pas plus. Je vous expliquerai cela le moment venu, après la présentation de RFF. À vous, RFF.

**Stéphane LEPRINCE, Directeur régional – RFF**

Monsieur le Maire, bonsoir. Mesdames, Messieurs les élus, bonsoir. Mesdames, Messieurs, bonsoir. Merci de votre accueil. Réseau ferré de France, et bientôt SNCF Réseau à compter du 1<sup>er</sup> janvier, est le maître d'ouvrage de cette opération. Généralement, nous avons la gestion et la propriété du Réseau ferré national, ce réseau utile et nécessaire à tous. Ce réseau est, comme vous le savez, un enjeu de territoire, un enjeu pour les collectivités et aussi un enjeu pour nos usagers, avec la particularité, par rapport à d'autres modes de transport, que ce réseau est largement financé par de l'argent public, puisque les voyageurs, les usagers en financent à peu près 20 %. Et donc, dans ce cadre-là, RFF, et demain SNCF Réseau, n'est pas le seul à décider de son évolution, de son avenir. Ce cadre de débat nous permet aussi de partager avec vous ces évolutions potentielles. Notre priorité concernant sa gestion du réseau, c'est évidemment d'abord les transports du quotidien. Nous avons fait récemment des travaux entre Carhaix et Guingamp. Nous en faisons aussi en ce moment entre Plouaret et Lannion. C'est à peu près 400 millions d'euros qui sont investis tous les ans sur le territoire Bretagne et Pays de la Loire pour avoir et maintenir un réseau performant. Au-delà des investissements qui sont assez colossaux sur le réseau existant, c'est aussi une évolution de réseau avec la mise en service de la Ligne à grande vitesse Le Mans – Rennes en 2017. Pour, nous c'est préparer les évolutions du quotidien, puisque les grilles et les dessertes TER, donc ces trains du quotidien utiles à tous, vont évoluer à cet horizon-là, avec une évolution des horaires. Des horaires qui vont évoluer évidemment pour les bus aussi qui sont en correspondance avec les trains sur l'ensemble du territoire.

Voilà nos priorités, donc le transport du quotidien. Mais au-delà, nous nous devons – et c'est aussi l'objet du cadre de ce débat – de voir quelle évolution du réseau nous devons envisager. Un réseau n'évolue pas rapidement, mais assez lentement. Vous avez vécu – je n'étais pas là – les débats pour la mise en service de la ligne Le Mans – Rennes, qui va avoir lieu en 2017. Il nous faut 20 à 30 ans pour mûrir un projet. J'ai l'habitude de dire que le rail ne se tord pas comme un trombone. Il faut vraiment du temps pour cela. Il faut des débats. Et ce soir, les équipes de RFF vont vous présenter certaines limites du réseau et les évolutions que nous envisageons dans le cadre de ces limites pour répondre au mieux aux attentes du territoire avec une priorité toujours, puisque c'est un bien public avec des finances publiques : comment pouvons-nous utiliser au mieux ce que nous avons déjà fait, le réseau existant ? Et comment pouvons-nous minimiser les investissements puisque, comme vous le savez, les investissements sont rares et difficiles ? Donc, les solutions que nous vous proposons ce soir à travers ce projet de liaison nouvelle Ouest Bretagne – Pays de la Loire s'appuient énormément sur tout ce qui a pu être fait dans le passé. Cela peut être une première étape. Chacun peut avoir d'autres solutions. Demain d'ailleurs, nous verrons que pour la liaison Nantes – Rennes, les expertises complémentaires peuvent conduire à d'autres choses. En tout cas, ce soir, nous sommes heureux de débattre avec vous et nous sommes là pour recevoir toutes les solutions alternatives et argumentées, comme l'a présenté la CPDP. Dans un esprit de concertation, dès aujourd'hui, mais demain pour la poursuite du projet.

Maintenant, je vais passer la parole à Benoît et Arnaud, qui vont vous présenter ce projet. Et je vous souhaite un bon débat ce soir. Merci.

**Arnaud GODART, chef de mission LNOBPL – RFF**

Bonsoir à tous. Je suis Arnaud GODART, le chef de mission du projet Liaison nouvelle Ouest Bretagne – Pays de la Loire. Je suis accompagné de Benoit FORSTEMCHER, mon adjoint. Également en salle, des collègues, RFF et SNCF, qui pourront intervenir. Pour appuyer encore les propos de Stéphane LEPRINCE, je souhaitais vraiment insister sur le fait

## LNOBPL – Liaisons ferroviaires Bretagne-Loire

que le projet est aujourd'hui extrêmement en amont. Et nous avons une grosse attente vis-à-vis de ce débat public pour enrichir encore notre projet. Avant de vous présenter les aménagements à proprement parler, nous allons vous présenter le contexte et les objectifs de ce projet.

Ses principales caractéristiques. Ce projet concerne les axes Rennes – Brest, Rennes – Quimper, Nantes – Rennes, Nantes – Quimper. Il s'appuie sur le réseau existant, ceci pour tirer profit des améliorations importantes menées depuis de nombreuses années sur le réseau. Nous pensons notamment à Rennes – Brest, Rennes – Quimper phase 1. C'est comme cela que nous appelons cette opération qui est en voie d'achèvement à présent et qui a permis entre Rennes – Brest et Rennes – Quimper, donc, d'améliorer les temps de parcours et de moderniser le réseau. Nous capitalisons sur ce réseau existant aussi puisque des pôles d'échanges multimodaux sont en cours de réalisation ou en cours d'étude sur ces axes. Nous y reviendrons sans aucun doute. Ce projet LNOBPL s'appuie également en complément des autres projets d'infrastructure, notamment routiers (la RN 164, par exemple), et ceci dans un contexte d'intermodalité.

Le projet de liaison nouvelle Ouest Bretagne – Pays de la Loire s'inscrit donc à l'ouest d'une ligne Nantes – Rennes, en complément de la LGV Bretagne – Pays de la Loire entre Le Mans et Rennes, qui a été évoqué par Stéphane LEPRINCE et qui sera mis en service dès 2017. Le projet LNOBPL traite 4 types de déplacements : vers Paris ; vers l'Europe ; mais aussi et surtout à l'intérieur du territoire, vers Rennes, Nantes et les différentes villes intermédiaires concernées. Nous avons de ce fait aussi, et grâce aux nœuds que constituent Nantes et Rennes, des améliorations de liaison avec les régions limitrophes. Enfin, il s'agit également d'améliorer les liaisons périurbaines autour de Nantes, autour de Rennes.

Ce projet, enfin, dernière caractéristique, est à horizon 2030, ce qui peut paraître relativement lointain. En fait, pour nous, en termes d'études pour ce type de projet, c'est demain. Nous avons néanmoins l'occasion, et aujourd'hui notamment, d'en discuter très sereinement, très en amont. Ce projet répond d'abord à des objectifs de territoire. Rappelons-les. Ils peuvent être décrits notamment de trois façons avec un enjeu démographique. Bretagne et Pays de la Loire sont des régions extrêmement dynamiques au niveau de la population, deux fois plus dynamiques que le reste du territoire. Il s'agit également de répondre au maintien de l'attractivité sur un territoire relativement excentré à l'échelle européenne. Et nous avons un troisième défi de cohésion territoriale, d'améliorer les liens entre les réseaux de villes du territoire.

Ces enjeux ont mécaniquement des impacts sur les transports. Et le transport ferroviaire notamment, en 2030 – 2040, avec mécaniquement plus de besoins de transport. Besoins de transport notamment ferroviaire, ceci au niveau du voyageur et du fret. Besoin de plus de transport, mais de meilleure qualité encore, sur deux critères importants sur lesquels je me permettrai d'insister : les temps de parcours, mais également la capacité, le nombre de trains possible par heure, par sens, qui conditionne donc les fréquences des trains du quotidien. C'est ces deux critères, le temps de parcours et la capacité, sur lesquels nous allons intervenir. Or, nous savons aujourd'hui que le réseau tel qu'il est ne sera pas capable en 2030 de répondre à ces enjeux.

C'est pourquoi nous avons ce projet défini au travers d'objectifs par les partenaires. Les partenaires sont l'État, les deux régions Bretagne et Pays de la Loire, les quatre départements bretons, le département de Loire Atlantique, les trois métropoles Brest, Rennes, Nantes et bien sûr Réseau ferré de France. Au travers d'une cinquantaine de réunions organisées au travers de comités de pilotage, de comités techniques, dès 2010, les objectifs suivants ont été adressés.

- Il s'agit d'améliorer l'accessibilité de la pointe bretonne, mettre Brest et Quimper à trois heures de Paris.
- Il s'agit de renforcer le réseau inter villes, comme nous l'avons vu précédemment. Ceci en termes de temps de parcours et de capacité.
- De rapprocher les capitales Nantes et Rennes, encore une fois améliorer les temps de parcours et la capacité, le nombre de trains.
- Desservir le futur aéroport du grand Ouest, ceci pour les utilisateurs de Bretagne et de Pays de la Loire.
- Et aussi dégager des possibilités d'évolution à long terme, notamment en termes de capacités, donc le nombre de trains possible, au profit du voyageur et également du fret.

Sur la base de ces objectifs, Réseau ferré de France a diagnostiqué le réseau, essayé de voir dans quelle mesure le réseau actuel répondait à ces objectifs et a proposé des améliorations.

## LNOBPL – Liaisons ferroviaires Bretagne-Loire

2030, c'est l'horizon du projet. Mais d'ici là, nous n'attendons pas, bien entendu. Stéphane LEPRINCE l'a rappelé au travers de la LGV Bretagne – Pays de la Loire dès 2017. Vous voyez ici quelques photos du chantier en cours, qui sera donc mis en service dès 2017. Et ce projet sera pour l'ensemble de la Bretagne le moyen de gagner 37 minutes pour l'ensemble des déplacements, notamment vers Paris. Il sera l'occasion également d'améliorer le cadencement, l'organisation des trains. Nous y reviendrons sans doute.

Nous organisons en parallèle des dispositifs d'amélioration du réseau depuis de nombreuses années. Rennes – Brest, Rennes – Quimper, Plouaret – Lannion, Carhaix – Guingamp en sont des exemples. La modernisation du réseau est la priorité de Réseau ferré de France et le restera de nombreuses années, puisque la priorité stratégique de Réseau ferré de France est le grand plan de modernisation du réseau pour les prochaines années, et nous conduira donc à améliorer la fiabilité et la régularité des trains.

Une illustration pour montrer les limites du réseau que nous citons. En fait, sur les deux caractéristiques que nous avons vues, la capacité, le nombre de trains possible puis les temps de parcours. Je vais faire très court. Nous avons de goulots d'étranglement, des points de congestion. La saturation concerne notamment, pour la capacité (c'est le deuxième tableau), les axes proches de Rennes et de Nantes. Autour des étoiles de Nantes et de Rennes, des congestions nous contraignent et contraignent le nombre de trains possible pour aller jusqu'à Brest et jusqu'à Quimper. Donc, il faut traiter cette congestion autour de Nantes, autour de Rennes, pour permettre de mettre plus de trains pour Brest et Quimper notamment.

Nous avons aussi des limites (c'est le premier tableau) de temps de parcours entre la pointe bretonne et Rennes et entre Rennes et Nantes également, que nous allons pouvoir traiter grâce à LNOBPL. Voilà les limites qui justifient un peu le projet et dont nous allons vous présenter maintenant les scénarios.

#### **Benoit FORSTEMCHER, membre de la CPDP**

Bonsoir à tous. Maintenant, je vais vous présenter les trois familles de scénarios qui sont soumis au débat ce soir. Quelques principes généraux avant d'attaquer la présentation. Les grands principes qui ont tenu à l'élaboration de ces scénarios sont d'abord de répondre aux cinq objectifs qui vous ont été présentés de manière détaillée par Arnaud, aussi bien en temps de parcours qu'en capacité. Ensuite, s'appuyer au maximum sur le réseau existant, c'est-à-dire les opérations que nous avons pu réaliser sur Rennes – Brest, Rennes – Quimper, de relèvements de vitesse qui ont été effectués ces dernières années. Nous pouvons citer que plusieurs zones du réseau ont été relevées à des vitesses de 200, 220 km/h, ce qui permet donc des gains notamment sur l'axe Nord de 5 minutes pour tous les trains. S'appuyer sur les gares aussi existantes, donc les gares TGV qui existent, qui ont la particularité d'irriguer le territoire breton. Nous pouvons citer, pas très loin, Guingamp notamment. Et notre dernier grand principe est d'optimiser les coûts. Cela passe par plusieurs solutions, c'est-à-dire rechercher des solutions communes entre les axes, parce que vous avez pu voir que sur la carte nous avons des objectifs d'amélioration sur des axes différents : Rennes – Brest, Rennes – Quimper, Rennes – Nantes, Nantes – Quimper. Mais aussi essayer de trouver des solutions qui permettent de faire gagner du temps et améliorer le service au maximum de voyageurs. Nous pouvons faire gagner 10 minutes par exemple pour desservir la pointe finistérienne à plusieurs endroits. Et nous pouvons essayer d'en faire bénéficier le plus grand nombre. Et enfin, prendre en compte les enjeux environnementaux dès la conception du projet. C'est un prérequis sur tous les grands projets maintenant. Les grands enjeux environnementaux ont été identifiés et dans une logique d'éviter ces grands enjeux, les solutions qui sont proposées essaient d'éviter au maximum ceci. Et seront suivies tout au long des études les enjeux environnementaux.

Au total, ce projet concerne 18 millions de voyageurs à l'horizon 2030. 18 millions de voyageurs sur les 5 départements concernés (les 4 départements bretons et la Loire-Atlantique), donc 2 millions générés directement par le projet, c'est-à-dire apportés par les trois solutions.

Maintenant, je vais rentrer dans la présentation des trois scénarios. Le premier scénario, que nous appelons le scénario mauve, est un scénario que nous appelons d'amélioration au plus proche de l'existant. C'est celui qui dans la philosophie est peut-être le plus proche des travaux que nous avons pu réaliser jusqu'à présent sur le réseau. Vous voyez le petit schéma de principe. Vous avez entre deux gares principales la ligne en bleu et des zones que nous viendrons rectifier, riper, en rouge, voire de petites sections de lignes nouvelles. Ce sont des aménagements qui sont assez lourds

puisqu'en dehors des emprises ferroviaires, généralement les aménagements les plus faciles ayant été réalisés dans le cadre des travaux ces dernières années.

Comment s'organisent sur le territoire ces aménagements du scénario mauve ? Vous voyez sur la carte. Si nous prenons l'axe nord, entre Rennes et Lamballe, une zone où nous relevons les vitesses dans les prolongements de ce que nous avons pu faire. Nous relevons à 220 km/h entre Rennes et Lamballe, avec un itinéraire homogène jusqu'à Saint-Brieuc, presque à 220 km/h. Au-delà, entre Plouaret et Morlaix, une zone un peu particulière, qui est la zone du Ponthou, où nous avons ce que nous appelons un puits de vitesse, c'est-à-dire une zone particulièrement défavorable en performance avec la ligne qui fait une grande courbe. Donc, nous imaginons à une petite section de ligne nouvelle qui suit l'axe de la route nationale. Et donc, ces deux aménagements sur le Nord permettent de gagner une dizaine de minutes pour la pointe finistérienne.

Au Sud, nous retrouvons le même type d'aménagement entre Rennes et Redon. Mais également entre Quimperlé et Quimper pour gagner également des vitesses en relevant les vitesses. Enfin, entre Redon et Nantes aussi un aménagement du réseau existant et une desserte au passage du projet d'aéroport du grand Ouest.

Donc, au total, vous voyez que le scénario mauve concerne 250 km d'amélioration du réseau existant sur les trois branches, même les quatre branches étudiées, pour un coût total de 4,2 milliards d'euros.

Deuxième famille de scénario qui vous est présenté, c'est le scénario bleu qui lui repose sur un autre principe de construction. C'est la recherche de section de lignes nouvelles. Là, vous voyez le petit schéma. La section de ligne nouvelle figure en rouge. Elle double le réseau existant entre deux gares principales. Et donc, après, nous gardons la ligne existante et nous bénéficions de la ligne nouvelle. La ligne nouvelle, nous pouvons imaginer des vitesses assez variables. Nous pouvons imaginer 200, 250, jusqu'à 320 km/h vu qu'elle peut être circulée par des TGV.

Comment cela s'organise sur le réseau et le territoire ? Nous retrouvons une section de ligne nouvelle entre Rennes et Lamballe, qui fait gagner une dizaine de minutes. Ensuite un tronç commun entre Rennes et Redon, avec deux options qui sont dictées par des enjeux environnementaux, notamment aux abords de la vallée de la Vienne. Nous avons une option qui s'appelait Nord Vilaine, parce qu'elle se connecte au nord de Redon, qui figure en bleu ciel. Et une autre solution – c'est soit l'une, soit l'autre – que nous appelons l'option Sud Vienne, qui passe plutôt de l'autre côté de la Vienne et qui, elle, ne franchit jamais la Vilaine, l'option Nord Vilaine franchissant deux fois la Vilaine. Vous voyez que ces deux aménagements ont un barreau commun jusqu'à Rennes – Redon. Et après, nous filons vers Nantes avec la desserte au passage de l'aéroport. Au total, pour l'option Nord, c'est 3,1 milliards d'euros pour 165 km d'aménagement. Si nous choisissons l'option Sud, 185 km et 3,65 milliards d'euros. C'est soit l'une, soit l'autre. Nous pouvons constater que cette solution de ligne nouvelle est moins chère que le scénario mauve précédemment d'amélioration au plus proche de l'existant. Cela s'explique par un linéaire d'aménagement plus court et aussi par les contraintes mêmes de modernisation de la ligne, dont je vous ai expliqué auparavant qu'ils sont assez lourds.

La dernière famille qui vous est soumise est toujours une famille de sections de ligne nouvelle. C'est la famille dite scénario vert. Comment s'organise le scénario vert ? C'est le même principe que le scénario bleu dans la construction des sections de ligne nouvelle, de 220 à 320 km/h. Là, nous avons recherché un tronç commun à Rennes – Brest, Rennes – Quimper. Il se connecte à la sortie de Rennes. Et nous avons un barreau commun qui va, *grosso modo*, jusqu'au territoire de la zone de Maun et se différencie après en deux branches : une branche qui va se connecter un peu avant Saint-Brieuc et une autre branche qui se connecte juste à l'entrée de Vannes. Le linéaire d'aménagement est assez conséquent, les gains aussi. Ils sont détaillés un peu plus loin. Nous ne sommes plus sur des gains de 10 minutes, mais plutôt de 15 minutes pour la branche Nord et de plus de 23 minutes pour la branche Sud. Mais nous verrons cela plus en détail après. Mais comme le projet répond aussi à des objectifs d'amélioration sur l'axe Nantes – Rennes, l'axe Nantes – Quimper, la desserte du projet d'aéroport, nous retrouvons également les deux options Nord et Sud Vienne qui vous étaient présentées juste avant dans le scénario bleu. Donc, au total, vous avez une variante option Nord Vilaine verte à 250 km pour un coût de 5 milliards d'euros et une variante option Sud Vilaine à 270 km et 5,55 milliards d'euros.

C'était les trois familles qui sont soumises au débat.

Maintenant, un petit focus sur les apports, les deux leviers que vous a présentés Arnaud, et les apports en termes de capacité. Deux schémas vous sont présentés. D'abord, le schéma de Rennes. Je m'attarderai un peu dessus. Et après, il

## LNOBPL – Liaisons ferroviaires Bretagne-Loire

y aura le schéma de la gare de Nantes qui est sur le même principe. Ce que vous voyez sur le schéma là, c'est l'étoile ferroviaire de Rennes représentée de manière très schématique. Si nous nous intéressons à la branche qui va vers Lamballe ou Saint-Brieuc, nous voyons qu'actuellement sur le schéma de gauche nous ne savons pas mettre plus de 5 trains par heure, par sens, vers Lamballe, Saint-Brieuc et Brest *in fine*. Ce sont les limites physiques du système actuellement. Pourquoi ? Parce que c'est 5 trains. Vous avez un TGV Paris – Brest rapide. Vous avez des trains périurbains pour desservir la banlieue de Rennes jusqu'à, par exemple, Montauban-de-Bretagne, la Brunnière. Après, vous avez des TER un peu caboteurs, mais plus lointains, qui vont jusqu'à Saint-Brieuc. Et nous retrouvons aussi le TER qui va jusqu'à Brest et qui dessert par exemple Guingamp au passage. Nous avons 5 trains avec des logiques commerciales différentes, des politiques d'arrêts différentes, des vitesses différentes. Et cela mis bout à bout fait que nous arrivons à des trains qui se rattrapent et nous ne pouvons pas faire mieux que ces 5 trains par heure, par sens.

Grâce au projet – c'est ce qui vous est présenté dans le schéma de droite –, vous voyez que nous rajoutons une fréquence, un train par heure et par sens. C'est un train par heure et par sens toutes les heures et toute la journée. C'est quand même un apport assez significatif. Concrètement, qu'est-ce que cela apporte ? C'est lever l'alternative en se disant que pour aller à Brest en TGV, c'est soit un TGV bolide qui ne s'arrête pas, soit un TGV qui dessert finement Lamballe, Saint-Brieuc, Guingamp, Plouarec, au passage. Sans le projet, c'est soit sans arrêt, soit un qui dessert tout le monde. Avec le projet, ce sera un sans arrêt direct jusqu'à Brest et nous pourrons aussi faire circuler en même temps, dans la même heure, un TGV qui desservira les gares intermédiaires de l'axe Nord. Voilà concrètement ce que cela apporte sur l'axe Nord.

En orange figurent des apports au-delà du projet, mais qui sont permis par des aménagements complémentaires situés autour de la gare de Rennes. Là, nous voyons que nous pouvons aussi rajouter deux trains supplémentaires. Concrètement, nous pourrions passer d'une situation à 5 trains par heure et par sens à 8 trains par heure et par sens grâce au projet LNOBPL, plus des aménagements en gare de Rennes.

Nous retrouvons la même chose sur l'étoile de Nantes. Je ne vais pas rentrer dans le détail. Nous avons la même chose également sur la branche Sud vers Messac – Guipry au départ de Rennes.

Autre levier intéressant pour mesurer l'efficacité des scénarios, c'est les gains de temps. Voilà le petit schéma qui vous présente sur les axes les gains de temps pour les trois familles de scénarios, mauve, bleu, vert. Le scénario mauve, comme le bleu, permet de gagner 10 à 11 minutes sur Brest et Quimper. Le scénario vert permet de gagner de l'ordre de 15 minutes sur Brest et 23 minutes sur Quimper. Ce que nous pouvons noter, c'est qu'il y a aussi de petites différences. Nous le voyons tout à l'heure dans les aménagements. Par exemple, les 10 minutes gagnées pour Brest sur le scénario mauve, c'est 7 minutes entre Rennes et Saint-Brieuc et 3 minutes entre Plouarec et Morlaix. Alors que pour le scénario bleu, c'est 11 minutes gagnées entre Rennes et Lamballe, donc 11 minutes qui bénéficient à toutes les gares à partir de Lamballe jusqu'à Brest.

Sur l'axe Nantes – Quimper, nous avons des gains de l'ordre de 6 à 7 minutes, quel que soit le scénario, avec une desserte au passage de l'aéroport. Et enfin pour terminer, des gains de temps assez contrastés sur les scénarios mauve, bleu et vert sur l'axe Nantes – Rennes : nous avons 7 minutes pour le scénario mauve, et de l'ordre de 25 minutes pour les scénarios bleu et vert. Et entre 20 et 30 minutes si nous considérons des vitesses de 200 km/h ou de 320 km/h sur l'axe Nantes – Rennes.

Autre point qui nous semblait intéressant aussi de vous présenter, c'est au-delà du projet, les trois familles de scénarios sont des cas de base qui sont présentés. Et après, il est identifié dans le projet, dans les rapports, des ajouts possibles qui permettent des gains de temps complémentaires pour le Finistère, pour la pointe bretonne. Ces ajouts sont présentés là de manière schématique. Ce sont de petites sections en orange qui viennent d'apparaître. Vous avez 4 ajouts possibles : soit un contournement de Lamballe, soit une section de ligne nouvelle entre Morlaix et Brest pour la branche Nord, soit un contournement de Redon ou alors une ligne entre Quimperlé et Quimper sur la branche Sud. Chaque ajout, chaque section de ligne nouvelle orange fait gagner 5 minutes et coûte 500 millions d'euros et peut s'ajouter aux scénarios qui vous sont présentés en surimpression.

Enfin, pour terminer, un petit tableau assez détaillé, mais nous pourrions y revenir plus longuement dans le cadre des questions, si vous le souhaitez. C'est un tableau qui se met du point de vue de Carhaix. C'est l'amélioration des temps, les apports du projet quels que soient les scénarios. Donc, nous retrouvons les trois familles de scénarios au départ de

Carhaix, pour quelques relations un peu emblématiques, choisies. Si nous nous attardons sur la première ligne, la liaison avec Rennes, sans le projet LNOBPL, en 2030, nous arrivons avec un système cadencé à 2 h 20 au départ de la gare de Carhaix en train. *Grosso modo*, 1 h à 1 h 04 pour aller jusqu'à Guingamp. Correspondance à Guingamp avec un TGV, puisque l'ambition de 2017 est d'améliorer le système de correspondance, notamment à Guingamp et à Rennes, et sur toutes les gares avec des correspondances. Donc, 2 h 20. Avec le scénario mauve, nous serions à 2 h 13. Avec le scénario bleu et le scénario vert, nous serions à 2 h 09, voire 2 h 05. Premier élément sur les apports du projet pour Carhaix.

Nous retrouvons les mêmes écarts sur la liaison vers Paris. Vous voyez que nous partons de 3 h 45 sans LNOBPL. Apport assez important de la LGV Bretagne – Pays de la Loire que présentait Arnaud au début : 37 minutes. Mais également, autre point intéressant, c'est qu'en 2017 tous les TGV qui desservent la Bretagne au-delà de Rennes ne s'arrêtent plus entre Le Mans et Rennes. Vous avez donc, en moyenne plus que 37 minutes de gain. Après, nous retrouvons 3 h 37 avec le scénario mauve, 3 h 34 jusqu'à 3 h 30 pour le scénario vert, pour faire du Carhaix – Paris avec une correspondance à Guingamp.

Après, nous pouvons retrouver les liaisons vers Nantes. Nous avons mis les possibilités de correspondance à Rosporden par l'autocar ou par Guingamp dans le cadre du scénario bleu et vert, puisqu'il peut être plus intéressant de passer par Guingamp et Rennes pour après retourner vers Nantes. Et nous voyons aussi des temps de parcours qui sont assez intéressants d'accès au futur aéroport du grand Ouest, où nous voyons que, quel que soit le scénario, nous serions de l'ordre de 3 h d'accès du projet d'aéroport.

Voilà un peu les apports du projet pour Carhaix en termes de temps de parcours. Sur la capacité, je ne reviens pas, j'ai été assez long sur le sujet. Je repasse la parole à Arnaud pour la conclusion.

#### **Arnaud GODART, chef de mission LNOBPL – RFF**

Nous avons donc essayé de vous présenter le plus rapidement possible le projet pour laisser libre court au débat. Il s'agit pour nous, vous l'avez compris, de partager les objectifs de ce projet en termes de temps de parcours, en termes de capacité, de nombre de trains possible, pour recueillir votre avis sur ces scénarios. Dans quelle mesure répondent-ils aux objectifs ? Et grâce à notre échange, pouvoir enrichir encore ce projet. Les vitesses sont un sujet totalement ouvert, entre 220 et 320 km/h. Il s'agit peut-être aussi d'évaluer avec vous les ajouts possibles pour des gains de temps supplémentaires, des mesures capacitaires supplémentaires, des compléments et bien sûr de discuter de l'insertion au niveau environnemental, agricole, foncier notamment. Tout ceci bien sûr à un niveau très amont du projet. Merci encore de votre participation.

#### **Dominique SIMON, membre de la CPDP**

Merci Messieurs. Nous allons rentrer maintenant dans le temps du débat après cette présentation du projet qui vous est soumis. Comme je vous le disais tout à l'heure, nous vous proposons de procéder en deux temps. Un premier temps de questions. Je vais vous demander d'essayer de respecter cela. Un premier temps de questions. Donc, vous amenez toutes les questions que vous avez, les besoins d'éclaircissement, les trucs qui manquent, toutes les questions dont vous avez besoin pour vous éclairer sur ce projet. Ensuite, nous aurons un temps d'avis où vous pourrez dire ce que vous pensez. Mais nous allons essayer d'abord de préserver un temps de questions pour améliorer encore votre information sur ce projet.

Comment procéder ? D'abord, il y a deux façons. La première, c'est que vous vous exprimez si vous avez envie de le faire oralement. Pour cela, nous avons dans la salle des hôtes qui ont des micros. Je vous demanderai deux choses. La première, c'est, avant de commencer votre question, de bien vouloir vous présenter. L'ensemble des débats de ces réunions est intégralement repris. Les *verbatim* sont intégralement repris et ensuite retranscrits sur internet. Vous pouvez déjà consulter les 12 réunions antérieures, où nous avons tous les *verbatim*. Donc, nous avons besoin effectivement de pouvoir identifier les propos qui sont tenus. Je vous demande de vous présenter pour commencer. Et ensuite, je vous demande de ne pas tenir en haleine pendant 30 minutes pour poser votre question. Vous avez 1 minute. C'est juste pour que cela circule et que tout le monde puisse s'exprimer. Ça, c'est le premier temps. L'autre façon de faire, si vous voulez poser une question, mais que vous n'avez pas envie de vous exprimer oralement, c'est d'écrire votre question sur des petits feuillets mobiles qui vous ont été remis ou qui vous seront remis si vous n'en avez pas. Vous demandez aux

## LNOBPL – Liaisons ferroviaires Bretagne-Loire

hôteses. Et elles viendront les apporter à la table qui formulera pour vous les questions. Donc, deux façons de faire, oral ou écrit, c'est comme vous voulez. Et maintenant, je vous donne la parole pour la faire entendre. Qui veut bien commencer ?

**Sylvie PERON**

Bonsoir. Sylvie PERON, usagère du train. J'avais été très surprise des temps annoncés sur Quimper – Nantes. J'avais posé la question lors du débat de Quimper, puisque le temps de trajet annoncé était de 2 h 05, 2 h 10, apparemment actuellement. Or, c'est plutôt souvent 2 h 30 à 3 h. Donc, depuis, je me suis renseignée et je me suis rendu compte qu'en fait le meilleur train existe effectivement, à ma grande surprise, mais cela représente 2 trains dans la semaine. En fait, il y a un train le samedi et un train le dimanche. Mais c'est tout. Ce qui fait que sur une soixantaine de trains en gros dans la semaine, il y en a 2 qui correspondent au meilleur temps affiché. Donc, ce n'est pas du tout représentatif, et je trouve que cela peut induire un peu les gens en erreur, du coup quand on affiche ce temps-là. Mais en pratique, quand on le prend, c'est très, très rare. Donc, ma question était de savoir si dans les temps qui nous sont annoncés sur les trains Paris – Quimper et Paris – Brest en moins de 3 heures, est-ce que ces temps-là représenteront 1 train sur 50 ou 100 ou 1 train sur 2 ou la majorité des trains ? Ce n'est pas du tout la même chose.

**Dominique SIMON, membre de la CPDP**

Merci.

**Benoit FORSTEMCHER, membre de la CPDP**

Pour répondre à votre première question sur le Quimper – Nantes, une grande caractéristique actuellement des horaires, c'est qu'il y a une grande variabilité des politiques de desserte et des arrêts. Vous avez pu remarquer que c'est assez rare de trouver deux trains qui mettent exactement le même temps entre deux villes. Donc, déjà en 2017, il va y avoir ce que nous appelons le cadencement, qui va homogénéiser, structurer les horaires pour que ce soit plus lisible avec des politiques un peu standardisées sur ces missions.

En plus, sur la question des temps de parcours, il y a pas mal de travaux en ce moment sur le réseau. Donc, c'est assez compliqué d'avoir des temps de référence en ce moment. Mais ce que nous pouvons vous dire quand même sur le Quimper – Nantes, et d'une manière générale sur tous les gains que nous vous faisons apparaître, c'est qu'ils s'appliquent mécaniquement à tous les trains, toutes les dessertes, toutes les politiques d'arrêt. C'est-à-dire que quand je parle de 10 minutes ou 11 minutes gagnées pour le Paris – Brest, le Paris – Brest sans arrêt mettra 3 h et le Paris – Brest avec 6 ou 8 arrêts intermédiaires gagnera 10 minutes aussi, dans le cadre du scénario bleu par exemple. Dans le cadre du scénario mauve, c'est un peu différent parce que les gains de temps ne sont pas situés au même endroit.

Et donc, pour répondre à la deuxième question sur le Paris – Brest, Paris – Quimper en 3 h, combien de fois il circulera. Nous, nous sommes là pour proposer des possibilités et des services. Donc, l'infrastructure sera en mesure de permettre ce service ferroviaire. Après, il appartient aussi... ce sera donc la politique de desserte de SNCF, du TGV, qui définira le nombre de trains par jour. Mais en tout cas, ce qui est sûr, c'est que l'infrastructure le permettra. Et voilà, je ne peux pas trop vous en dire plus pour le moment.

**Olivier GUÉRIN, Président de la CPDP**

Vous pouvez peut-être quand même dire si ce sera toujours 2 ou 3 trains par semaine ou si les perspectives permettraient d'augmenter beaucoup le nombre de trains directs, sans arrêts.

**Benoit FORSTEMCHER, membre de la CPDP**

Nous ne pouvons pas nous exprimer sur le sujet. En fait, ce que nous pouvons vous dire, c'est qu'en 2017, les horaires sont en train d'être refondus et donc la possibilité de faire un Paris – Brest en 3 h 10 sera montée dans les horaires. Après, sa fréquence dans la journée dépend aussi de la politique choisie par la SNCF. Stéphane pourra le compléter.

**Stéphane LEPRINCE, Directeur régional – RFF**

C'est vrai que nous allons offrir des possibilités de sillons, donc de circulation sur le réseau. Déjà avec les horaires que vous avez aujourd'hui, vous avez pu voir la fréquence que vous avez citée, les trains vers Nantes. Mais les Paris – Brest,

## LNOBPL – Liaisons ferroviaires Bretagne-Loire

aujourd'hui, qui ne s'arrêtent par exemple qu'une seule fois à Saint-Brieuc, entre Paris et Brest, sont peu fréquents, puisqu'ils s'arrêtent majoritairement à Rennes. Le transporteur fera évoluer son offre, mais certainement dans les évolutions du potentiel de marché. Il y aura déjà des éléments de réponse en 2017. De notre côté, nous avons travaillé aux éléments de circulation et d'ordonnancement. Nous allons mettre en service deux lignes à grande vitesse en même temps entre Le Mans et Rennes et entre Tours et Bordeaux, avec une partie en commun. Ces TGV qui vont arriver de Bordeaux et de Brest vont rouler sur les mêmes voies, donc nous avons ordonnancé tout cela. Nous avons donné des créneaux horaires possibles. Par exemple, il n'y aura pas de Paris – Brest direct. Il continuera toujours à y avoir un Paris – Brest rapide qui s'arrêtera à Saint-Brieuc. Et il sera, je pense, fréquent une fois par semaine, comme c'est à peu près aujourd'hui, surtout pour le week-end. Mais tout cela n'est pas décidé. Aujourd'hui, 2017, la ligne n'est pas faite. Le processus est en train d'être discuté entre la SNCF qui gère les trains et ses partenaires tels que les régions. Mais je pense que nous pouvons dire qu'en 2017, nous aurons déjà une image de la situation qui n'est pas très loin de ce que nous avons aujourd'hui.

### Dominique SIMON, membre de la CPDP

Je crois que cela vaut la peine peut-être que vous précisiez bien quels sont les rôles de chacun. Vous parlez des infrastructures. Là, les questions sont sur les dessertes. Que ce soit clair pour tout le monde ici – je ne sais pas si cela l'est – de qui fait quoi, ce qui expliquera peut-être pourquoi vous êtes un peu coincés aux entournures pour répondre à cette question. Donc, si vous voulez bien le repréciser pour tout le monde, ce sera plus simple.

### Arnaud GODART, chef de mission LNOBPL – RFF

Nous précisons que Réseau ferré de France, qui deviendra SNCF Réseau au 1<sup>er</sup> janvier 2015, est propriétaire et gestionnaire de l'infrastructure. Il gère ce bien public. C'est un établissement public de l'État. Il met à disposition ce réseau des entreprises ferroviaires. Et notamment, la SNCF (les TER, les TGV pour les voyageurs), mais aussi dans le domaine du fret à différentes entreprises ferroviaires, Colas Rail par exemple pour ne citer que lui, ECR notamment. Donc, il y a bien ce gestionnaire d'infrastructure que nous sommes, qui met à disposition des transporteurs. Et ces transporteurs ont une autorité organisatrice de transports. Ce sont les régions. Ce sont elles qui déterminent les dessertes souhaitées pour le TER. Et pour le TGV, c'est la SNCF qui fixe ces dessertes.

### Dominique SIMON, membre de la CPDP

Merci. J'avais vu une main se lever là-bas. Et ensuite, j'en vois une ici. Ce sera vous après, Monsieur.

### Yves REMOND

Yves REMOND, ancien maire et géographe de formation. J'ai enseigné la géographie. On peut dire que la Bretagne, comme la Cornouaille ou comme la botte italienne, sont trois péninsules. Et les solutions ont été différentes. Je prends la Cornouaille anglaise. La péninsule a été traitée comme un vertébré. Il y a une colonne vertébrale centrale et de cette colonne vertébrale centrale avec autoroute et voie ferrée, il y a des liaisons vers la périphérie. La Bretagne, hélas, a été traitée comme un crustacé. C'est-à-dire que les axes principaux sont en périphérie, avec des travaux considérables à l'époque, viaduc Morlaix, viaduc Saint-Brieuc, viaduc au niveau de Vannes, avec des contraintes actuelles, à savoir que ce réseau est saturé, qu'il s'agisse des 4 voies ou même, à la limite, des voies ferrées. Alors, bizarrement et étonnamment, nous sommes en train de doubler Saint-Brieuc, parce que c'est saturé pour la 4 voies. Sur Lorient, apparemment, il y a le même problème. Aux heures de pointe de Lorient, le flux Quimper – Nantes a du mal à passer. Et je constate que la SNCF est en train de prendre la même solution. Nous sommes en train de doubler des endroits qui sont saturés. Alors que la solution de bon sens était de passer par le Centre – c'est le scénario vert –, de faire cet axe central routier et ferroviaire. Et un point, c'est tout.

L'Italie, évidemment, qui est une autre péninsule.

### Dominique SIMON, membre de la CPDP

Votre question, Monsieur ? Vous êtes en train de nous faire une question en forme d'avis. Très bien, vous aurez tout le temps pour exprimer votre avis tout à l'heure. Mais, votre question ?

### Yves REMOND

## LNOBPL – Liaisons ferroviaires Bretagne-Loire

Et ma question, une question de détail : est-ce que la région parisienne, région Île-de-France participe au financement des travaux sur Rennes – Le Mans ?

**Dominique SIMON, membre de la CPDP**

Merci Monsieur.

**Arnaud GODART, chef de mission LNOBPL – RFF**

Donc, c'est la dernière question sur le financement Le Mans – Rennes. La région parisienne ne finance pas, à ma connaissance, ce projet, effectivement.

Sur le premier point, si vous me permettrez de rebondir, déjà c'est le principe du débat effectivement de voir les avantages et inconvénients des différents scénarios, entre le mauve qui s'appuie vraiment sur l'existant, le bleu et le vert qui rentrent davantage dans le Centre Bretagne. C'est tout l'intérêt de ce débat et de votre expression. Je tenais quand même à préciser une chose. Effectivement, ces sujets de saturation que vous évoquez sont la priorité du réseau actuel de Réseau ferré de France, de la SNCF par rapport aux trains du quotidien. Avant LNOBPL, dès à présent, et c'est pour cela que nous parlons beaucoup de Rennes et de Nantes notamment, mais pas que – vous faites bien de le souligner – toutes les gares qui peuvent être saturées doivent être traitées de façon à gérer sans attendre et de manière pragmatique ces points de congestion.

**Olivier GUÉRIN, Président de la CPDP**

Nous parlons du doublement du côté de Saint-Brieuc et, je crois, de Lorient. C'est exact. Ce sont des travaux en cours ou envisagés ?

**Arnaud GODART, chef de mission LNOBPL – RFF**

Il y a des réflexions sur les gares qui peuvent comporter effectivement des sujets de capacité. Je ne crois pas, à ma connaissance, que ces gares soient saturées strictement. Mais effectivement, pour accompagner l'arrivée de 2017 et cette recomposition des dessertes qu'a précisées Stéphane LEPRINCE, des réflexions et notamment à Lorient sont prévues pour réfléchir sur le meilleur plan de gare possible, pour afficher les meilleures dessertes possible et la fluidité. Il y a ces sujets en lien avec les pôles d'échanges multimodaux qui peuvent aussi reconfigurer les gares. Benoit, tu peux peut-être apporter quelques éléments. J'avoue ne pas être compétent sur le plan routier. Mais peut-être que les sujets auxquels vous faites référence sont de ce niveau-là.

**Benoit FORSTEMCHER, membre de la CPDP**

On va rester sur le ferroviaire, peut-être.

**Dominique SIMON, membre de la CPDP**

Monsieur ? Et ensuite, ce sera vous, Monsieur. Il y en a d'autres. Voilà, Madame. Merci. Je vous ai vue.

**Loïc LANNE**

Loïc LANNE, Directeur de CFTA. Comme nous sommes sur un débat sur un projet, ce qu'il me semble important, c'est que nous nous rendions compte que les lignes à antenne, tel que Guingamp – Carhaix, ont été un peu oubliées dans la modernisation pour ce projet. Nous avons la chance aujourd'hui, et cela pour les deux prochaines années, d'avoir un renouvellement du réseau de l'infrastructure au niveau des traverses et des rails sur cette ligne-là. Par contre, au niveau de la modernisation de l'exploitation, nous nous rendons compte que ce n'est pas pris en compte. Et cela va nous contraindre à deux choses. La première, c'est que nous allons gagner quelques minutes au niveau du TGV, à partir de 2017, nous allons gagner beaucoup. 45 minutes. Vous l'avez rappelé. Nous allons gagner encore ensuite quelques minutes. Par contre, sur les derniers kilomètres, nous allons toujours mettre 1 h à 1 h 10 pour faire Guingamp – Carhaix. Et d'autre part, aujourd'hui, au niveau de l'exploitation, nous sommes contraints au niveau des croisements à pas plus de 5 croisements sur Callac. Et cela nous contraint aussi, si demain, grâce à l'usine Synutra qui vient de s'installer, nous pourrions développer du fret, nous aurons du mal à faire des trains, parce que nous serons contraints par ce système d'exploitation là. Alors, comme nous sommes sur un projet et sur un territoire qui a besoin d'être desservi, serait-il possible d'ajouter cette modernisation dans votre projet ?

**Dominique SIMON, membre de la CPDP**

Monsieur LEPRINCE ?

**Stéphane LEPRINCE, Directeur régional – RFF**

C'est peut-être difficile. Vous avez vu que nous parlons d'après 2030, et c'est vrai qu'entre aujourd'hui et 2030 il va se passer beaucoup de choses, en particulier les CPER (contrats de projet État région) qui sont en cours de discussion pour la période 2015 – 2020. Nous avons, avec les partenaires État, région, déjà fait beaucoup de choses sur le réseau structurant, puisque pour l'arrivée de la LGV nous aurons à peu près 85 % du réseau qui sera modernisé, avec des gains de temps. En ce moment même, nous faisons des travaux colossaux entre Rennes et Redon. Et un des enjeux que nous avons avec l'État et la région pour le CPER 2015 – 2020, ce sont ces lignes régionales qui vont faire l'objet, je pense, d'investissements importants, d'ici 2020. Nous avons pu en parler, Brest – Quimper sera modernisé. Il y a la partie Guingamp – Paimpol, dont les études sont finalisées. Il faut maintenant boucler le financement. Il y a beaucoup de lignes qui nécessitent des modernisations. Évidemment, celle-ci. Et cela fait partie non pas de notre projet, mais du débat entre l'État et la région en ce moment même. Quels investissements, sur quelles lignes ? Nous avons pu, nous, de notre côté, en tant qu'opérateur ferroviaire, donner l'ensemble des éléments. Cela représente des centaines de millions d'euros d'investissement potentiel sur le réseau secondaire. Ce sont des choses qui sont en discussion, qui ne font pas l'objet proprement du projet, mais il y aura des choses. Je ne peux pas vous dire à cette heure-là ce qu'il se passera exactement sur cette ligne. Mais c'est l'ensemble des lignes dans un équilibre un peu global du territoire qui est regardé entre l'État et la région qui vont, en bilatéral, signé ce contrat.

**Dominique SIMON, membre de la CPDP**

Merci. PER, donc Plan État région. Ce que j'entends, si je peux me permettre de reformuler, c'est qu'effectivement il y a quand même un certain nombre d'attentes et puisque nous débattons de ce projet et de ses objectifs, de leur pertinence et de la priorisation, il y a peut-être des choses qui vous paraissent prioritaires par rapport aux objectifs énoncés.

Monsieur ?

**Arthur HANON**

Bonsoir. Arthur, militant pour la décroissance. Je suis assez étonné que finalement les transporteurs comme la SNCF ne soient pas associés à ce projet, puisque vous l'avez dit, toutes les autorités organisatrices de transport le sont. Cela aurait peut-être permis d'éviter de nous faire croire que le réseau était saturé. Par exemple, quand vous parlez de 5 trains par heure maximum en 2030 sans LNOBPL entre Lamballe et Rennes, nous voyons en fait que nous atteignons aujourd'hui ces 5 trains une heure le soir. Il n'y a qu'une heure dans la journée où l'on atteint ces 5 trains. Donc, il ne faudrait pas faire croire aux gens ici que le réseau est saturé. Surtout que quand nous regardons les autres heures dans la journée, il y a quand même des heures où il y a, en tout et pour tout, zéro train. C'est quand même assez exceptionnel que l'on nous dise ensuite qu'il faut créer une ligne de plusieurs centaines de kilomètres. Donc, en fait, on va nous construire des lignes nouvelles seulement peut-être pour une ou deux heures dans la journée. Nous aurions peut-être pu voir avec la SNCF que, justement, avec de nouvelles rames de train nous aurions pu augmenter les capacités. Mais apparemment non. Il faut absolument construire ces lignes de train.

**Dominique SIMON, membre de la CPDP**

Votre question ?

**Arthur HANON**

Ma question, c'était : est-ce que vous êtes capables de nous présenter ces tableaux où nous voyons que, finalement, 5 trains entre Lamballe et Rennes, c'est une heure dans la journée ? Je pense que vous avez cela en stock.

**Dominique SIMON, membre de la CPDP**

Merci Monsieur. Il y a cette question-là, et dans ce que vous avez dit il y a aussi une question sur : est-ce qu'il n'y a pas d'autres moyens d'augmenter la capacité ? C'est cela que vous avez dit aussi ?

**Arnaud GODART, chef de mission LNOBPL – RFF**

Avant de passer la parole à Benoit qui va vous illustrer cette saturation, deux choses. La première, c'est que la SNCF est associée à ce dispositif. Elle est associée à ce dispositif d'études et de travaux en tant que transporteur actuel, sachant qu'en 2030 il y aura de la concurrence aussi sur ces trains de voyageurs. Je pense que c'était important d'avoir cela en tête. Mais la SNCF a été associée pour valider, comme vous le dites à juste titre, la véracité de la situation actuelle et future, sachant que le futur se situe à un horizon 2030 qui est quand même extrêmement lointain et où il va y avoir d'autres opérateurs aussi. Je pense que c'est important.

La saturation dont nous parlons, nous commençons à la sentir et vous l'illustrez très bien : de temps en temps, sur des heures de pointe en particulier, aujourd'hui. Mais en 2030, il y aura plus de transport. Donc, cette saturation que nous commençons à sentir en 2014, elle va être encore plus forte en 2040 parce qu'il y aura plus de déplacements. Dans la gouvernance du projet, ce qui est important, c'est que nous avons les autorités organisatrices de transport qui nous expriment de manière prospective leurs besoins, par rapport à des éléments de démographie, par rapport à des éléments d'aménagement de territoire que nous ne maîtrisons pas. Nous recevons ces éléments. Et c'est aussi les régions, les départements, les communes. Nous recevons cela et les autorités organisatrices de transport qui sont dans le projet – c'est la région Bretagne notamment ou la région Pays de Loire – transforment cela en besoins de déplacement et nous arrivons donc à une forme de saturation qui aujourd'hui est de temps en temps en heure de pointe, mais qui en 2030 – 2040 sera beaucoup plus fréquente tout simplement. Benoit va l'illustrer sur aujourd'hui et demain.

**Benoit FORSTEMCHER, membre de la CPDP**

La diapositive que je vais vous présenter, c'est juste pour un peu expliquer pourquoi il y a cette saturation. Mais je pense qu'Arnaud a quasiment tout dit. La grande problématique des transports, pour compléter un peu ce que disait Arnaud, c'est pareil pour les infrastructures routières que pour les infrastructures ferroviaires. Nous dimensionnons des infrastructures pour des pointes et, en heure creuse, forcément, ces infrastructures sont sous-utilisées. Nous avons le même problème sur les routes. Une deux fois deux voies permet de faire passer 50 000 véhicules/jour facilement. Mais en heure de pointe, c'est quelques milliers et en heure creuse il n'y a pas grand-monde sur les routes.

Le problème du ferroviaire, c'est comme vous l'avez noté, actuellement 5 trains sur une heure identifiée dans la journée. Mais compte tenu de la croissance, des enjeux que nous avons identifiés, de la croissance démographique à l'horizon 2030, nous savons que cette heure de pointe saturée le sera plusieurs fois dans la journée. Elle aura tendance à s'étaler. La région Bretagne a fait l'acquisition de matériels roulants beaucoup plus capacitaires. Nous pouvons citer les nouveaux matériels modernes qui seront disponibles pour toutes les régions, les Régio2N à deux niveaux ou les Régiolis en Pays de la Loire. Nous savons que même en prenant toutes ces hypothèses – nous avons fait des études de trafic – nous comptons ces hypothèses de matériel roulant, de capacités d'emport, de croissance de population, de croissance économique et nous arrivons quand même à un niveau de saturation. Après, la saturation dépend forcément... Est-ce qu'elle aura lieu en 2025, 2030, 2035 ? À quel moment est-ce qu'elle sera insupportable ? Je ne peux pas vous le dire précisément. C'est de la prospective. Ce qui est à peu près sûr, c'est que cette heure de saturation sera de plus en plus fréquente dans les années futures.

La petite illustration que je vous présente là, concrètement vous voyez entre deux heures les trains qui sont différents. Vous voyez le train orange qui est ce que nous appelons un train périurbain. Il s'arrête partout. Après, vous avez le TER qui ne s'arrête qu'à la gare D, le TGV qui ne s'arrête nulle part, parce que les gares TGV sont plus loin dans le cas de ce schéma et le train de fret qui est assez lent par nature. Vous voyez que le gros problème, c'est l'illustration de ce problème de capacité, c'est que nous avons des trains avec des politiques d'arrêts différents, des vitesses différentes. Tout cela n'est pas facile à ordonner. Le petit schéma qui vous est présenté, si nous voulons rajouter par exemple dans ce cas un train lent, un train périurbain, nous savons que si nous essayons de le coincer, il passe en même temps que le TGV. Donc, nous avons un conflit. C'est cela le problème de la capacité. Et nous savons que mécaniquement, avec la croissance, la situation saturée va se généraliser. Pas toute la journée, mais il y aura des heures de pointe de plus en plus fréquentes et de plus en plus étendues.

**Arnaud GODART, chef de mission LNOBPL – RFF**

## LNOBPL – Liaisons ferroviaires Bretagne-Loire

Au risque d'être long, mais pour être vraiment précis, je pense qu'il y a deux choses à rajouter. La première, c'est qu'il y a effectivement cette notion d'emport, de capacité de personnes. C'est vrai que nous y réfléchissons collectivement, avec les autorités organisatrices de transport, la SNCF. Et Benoit l'a illustré avec l'acquisition de matériels plus capacitaires. Mais là, nous parlons aussi de fréquence, qui est un outil de performance. Quand nous prenons un train avec une fréquence toutes les heures ou toutes les demi-heures, voire tous les quarts d'heure – ce que nous pourrions faire sur le périurbain de Nantes et Rennes – les comportements sont différents. Nous ne regardons plus les horaires. Et donc, il y a aussi cette notion stricte de performance du mode ferroviaire par rapport à d'autres modes. Avec la fréquence qui est une caractéristique.

La deuxième chose, c'est aussi par rapport au fret. Quand nous avons cette problématique de saturation qui est illustrée ici, et nous l'entendons beaucoup, il y a la qualité des sillons fret qui, parfois, ont du mal à passer dans de bonnes conditions, dans les nœuds justement de Nantes et Rennes notamment ou en ligne. Et l'intérêt aussi est de dégager des capacités pour faire passer le fret dans de bonnes conditions.

**Dominique SIMON, membre de la CPDP**

Merci. Nous vous pardonnons parce que c'était un peu technique, mais c'était long.

Madame ? Vous avez eu votre réponse. Formidable. J'avais vu des mains se lever là-haut.

**Peter BRETON**

Peter BRETON, habitant Carhaix. Le barreau commun a été étudié jusqu'à Maunon, mais pas plus loin. En direction de Carhaix ou Châteaulin. Certains disent que ce serait une voie de l'avenir réservée pour plus tard, parce que dans le moment Réseau ferré de France est obligé d'avoir ses retours sur les investissements déjà faits. Parce que faire un barreau commun jusqu'à Carhaix, voire Châteaulin, impliquerait dans l'immédiat des investissements financiers plus lourds. Mais pour l'avenir, là nous ne visons pas seulement 2030, mais plutôt 2050 ou 2060, nous pourrions faire quelque chose de nouveau évitant tous les problèmes de saturation dont vous parliez et sur des bases de vitesse qui seraient plutôt de 350 km/h, plutôt que le créneau 220 – 320 km/h. Qu'y a-t-il de vrai dans tout cela ?

**Arnaud GODART, chef de mission LNOBPL – RFF**

Votre question est large. Ce que nous pouvons vous présenter, c'est les résultats socio-économiques du projet. Ce qui est assez clair, et Benoit le présentera, c'est qu'effectivement entre les différents scénarios, vous avez vu que le scénario vert est un scénario qui génère le plus de ligne nouvelle. Il est logiquement le plus onéreux des projets présentés puisqu'il y a plus de linéaires. C'est vrai.

C'est vrai que nous prenons en compte une contrainte financière qui s'impose à nous tous. Et effectivement, nous avons essayé dans ces différents scénarios qui, rappelons-le, répondent aux 5 objectifs de répondre de façon nécessaire et suffisante. C'est pour cela qu'il y a aussi des principes d'ajout de complément. Mais l'idée était de rester dans une gamme financière effectivement soutenable compte tenu des finances publiques.

À ce stade, et nous détaillerons si vous le souhaitez, nous avons proposé des scénarios qui répondent à l'ensemble des objectifs, relativement contrastés. Et le scénario vert, en effet, est celui qui mécaniquement est le plus onéreux, puisque comportant plus de linéaire, de voies.

Nous pouvons aller plus loin par l'analyse socio-économique.

**Benoit FORSTEMCHER, membre de la CPDP**

Les études socio-économiques sont un peu techniques. Mais concrètement, à quoi sert une étude socio-économique ? Cela sert à essayer de mesurer les avantages et les inconvénients pour la collectivité. Comment procédons-nous ? En fait, c'est une balance. Nous mettons les avantages et les coûts et étudions cela sur 50 ans, parce que nous considérons que c'est une période d'analyse pour un grand projet comme cela. Comment faisons-nous ? Nous monétarisons les avantages pour les usagers. Nous considérons que le temps gagné a une valeur, vaut de l'argent. Et comme cela, nous pouvons le comparer au coût d'investissement. Mais nous monétarisons aussi la tonne de carbone, le report modal. Je ne sais pas si vous savez, il y a un marché mondial de la tonne de carbone avec des cours. Nous monétarisons tous ces paramètres-là. Et là, vous avez les résultats pour les 5 scénarios, enfin les 3 familles de scénarios et les options.

En fait, nous voyons que le scénario vert est moins avantageux pour la collectivité au sens large que par exemple le scénario bleu. Pourquoi ? Parce qu'il fait gagner plus de temps à certains usagers, notamment la pointe finistérienne. Mais le gain de temps est pour moins de voyageurs. Et donc, ce gain de temps pour moins de voyageurs est un avantage certain, mais comme cela coûte beaucoup plus cher en fait, l'investissement supplémentaire ne compense pas cet avantage en plus. En gros, mécaniquement, nous nous retrouvons avec un peu moins de rentabilité.

Il y a peut-être un autre schéma qui permet d'illustrer cela. Vous voyez, ça, c'est la charge de trafic du scénario vert. Vous voyez que nous faisons gagner du temps, si nous prenons la branche Nord, à 2,4 millions de voyageurs. Parce que les TGV qui desservent Lamballe par exemple continuent à prendre la ligne classique. Si nous regardons le scénario bleu, comme nous nous arrêtons avant Lamballe, nous faisons gagner du temps à 5,3 millions de voyageurs sur la branche. En fait, ce qui explique les résultats socio-économiques, pour l'exemple juste de la branche Nord, c'est d'un côté vous faites gagner 10 ou 11 minutes à 5,3 millions de voyageurs, de l'autre côté vous faites gagner 15 minutes ou davantage, mais à deux fois moins de voyageurs. Et c'est cette mécanique qui explique les résultats, qui sont liés entre le coût d'investissement, la politique de desserte et le volume de voyageurs.

#### Alain RADUREAU, membre de la CPDP

Je n'avais pas compris la question de Monsieur du tout de cette façon-là. J'avais l'impression que sa question était : est-ce que le scénario vert ne permettrait pas de préfigurer à plus long terme un prolongement vers le Centre Bretagne ?

#### Arnaud GODART, chef de mission LNOBPL – RFF

Pardon si nous avons un peu dévié. Mais je pense que cela faisait partie des premiers éléments d'éclairage. Effectivement, cela peut être vu de cette façon. En fait, notre réseau ferroviaire a 150 ans actuellement. Il s'est construit aussi par étapes. Vous faites bien de le dire comme cela. En effet, il va être un réseau que nous allons essayer d'adapter maintenant. Et pour de nombreuses années, il y aura forcément d'autres adaptations à venir. Donc, nous pouvons imaginer que dans l'hypothèse du scénario vert, nous puissions encore ultérieurement l'adapter. Bien entendu, le réseau vit.

#### Dominique SIMON, membre de la CPDP

Monsieur, là-haut. Monsieur le Maire, vous voulez poser une question aussi ?

#### Jérôme ABBASSENE

Merci, bonsoir. Jérôme ABBASSENE. Je suis activiste politique. Je remercie la personne qui vient de poser la question, puisque le sujet est vraiment là. Je suis originaire de Quimper, mais je vis en toute solidarité avec le Kreiz Breizh, qui est un territoire en déclassement. Et j'ai cru comprendre que vous vous souciez de l'attractivité économique de ce territoire. Pourquoi vous dis-je cela ? J'ai deux questions assez simples finalement.

La première, c'est : quels sont vos postulats qui vous amènent à trois *scenarii* ? Pourquoi ? Parce qu'il y a des acteurs économiques bretons qui ont un scénario alternatif. D'ailleurs, je m'interroge du fait qu'ils n'aient pas été associés au projet, qu'il y ait simplement des institutionnels, et qu'ils proposent tout simplement de redonner vie au réseau breton qui a disparu en 1967. Et donc, actuellement, il y a des lignes existantes qui sont abandonnées et je pense notamment à la liaison Carhaix – Châteaulin. Et à l'époque, elle allait jusqu'à Camaret. Pourquoi vous dis-je cela ? Parce que – et je viens sur ma deuxième question – il y a un souci d'aménagement du territoire. C'est-à-dire, sur Quimper par exemple, il y a un aéroport qui est en perte de vitesse. Et nous voyons que l'avenir, sur les 5 départements bretons, bien entendu, n'est pas forcément Notre-Dame-des-Landes, mais peut-être davantage Brest. Et donc, de faire une croche Carhaix – Châteaulin, par l'aéroport de Brest, peut être intéressant.

La seconde question est tout simplement : pourquoi, dans vos trois postulats retenus, n'avez-vous pas isolé le coût du barreau qui dessert Notre-Dame-des-Landes, comme cela nous pourrions vraiment, pour le coup, jauger avec davantage d'acuité vos propositions ? Merci immensément.

#### Dominique SIMON, membre de la CPDP

Avant que vous ne donniez les éléments de réponse, je voudrais vous dire deux choses, Monsieur. Lorsque vous souhaitez contribuer à ce débat, vous pouvez parfaitement le faire en tant qu'institutionnel et vous êtes associés, plus

## LNOBPL – Liaisons ferroviaires Bretagne-Loire

que bienvenus. Si vous avez des propositions alternatives... Vous parlez de propositions alternatives. Développez-les, faites des cahiers d'acteur. Les acteurs économiques sont très bienvenus.

**Jérôme ABBASSENE**

Mais je n'en suis pas un.

**Dominique SIMON, membre de la CPDP**

J'entends bien. Mais vous dites qu'ils n'ont pas été associés. Ils peuvent l'être. Ils sont plus que bienvenus. C'est la première chose.

**Jérôme ABBASSENE**

Pardonnez-moi, Madame, ces travaux-là sont disponibles en ligne. Ils peuvent être associés de fait et intégrés dès demain.

**Dominique SIMON, membre de la CPDP**

Très bien. Faites-les leur parvenir si nous ne les avons pas déjà. Nous les mettrons en ligne sur le site du débat.

La deuxième chose est concernant la question liée à l'aéroport de Notre-Dame-des-Landes. À la demande d'ailleurs de plusieurs associations, la Commission nationale du débat public a commandité une expertise indépendante sur des scénarios alternatifs qui ne desserviraient pas l'aéroport de Notre-Dame-des-Landes. Précisément, c'est demain à Nantes que cette expertise sera présentée. C'est une réunion qui est retransmise en vidéo. Je vous invite à la regarder. C'était pour répondre vraiment de manière précise et argumentée à votre question.

Messieurs ?

**Arnaud GODART, chef de mission LNOBPL – RFF**

Vous faites sans doute référence notamment au cahier d'acteur d'Investir en Finistère, dont nous avons pris connaissance, comme les différents avis, d'ailleurs que nous attendons encore. Toutes ces contributions sont les bienvenues pour encore améliorer notre projet et nous faire réfléchir à des optimisations, des choses que nous n'aurions pas vues. Cela arrive. Ou des choses que nous aurions vues différemment. Nous l'avons dit et c'est vrai : nous attendons de ce débat public un enrichissement du projet. Avec une deuxième mise en perspective qui est vraiment que LNOBPL ne résume pas l'action ferroviaire en Bretagne et en Pays de la Loire. Stéphane LEPRINCE l'a dit, nous avons 400 millions d'euros d'investissements annuels, des projets en cours d'études qui vont porter leurs fruits dans les prochaines années. Et nous anticipons pour parler de Brest – Quimper. Ce sont des travaux qui vont être réalisés en 2017, grâce à des études que nous avons engagées depuis quelques années avec les partenaires. Et ce n'est qu'un exemple. Et nous avons d'autres projets à réaliser et qui pourront aussi bénéficier de cet enrichissement que vous suggérez. Donc, il y a LNOBPL, d'autres projets et c'est aussi cette combinaison entre tous ces projets finalement. C'est un réseau, tout est mêlé, qui bénéficiera de tous ces avis.

Aujourd'hui, pour répondre clairement à votre question, c'est comment nous sommes arrivés à ces scénarios, quel était un peu le processus. Benoit l'a précisé, nous pouvons peut-être le remettre en ligne. Nous sommes partis... Déjà, précisons que les objectifs fonctionnels d'aménagement ont été fixés par les partenaires, les deux régions, les départements, les métropoles. Et RFF, si votre question est plus technique, nous sommes partis d'un postulat technique qui s'appuie sur le réseau existant, sur les gares existantes. C'est important parce que nous sommes titulaires d'un bien public que nous voulons mettre à profit. Nous voulons capitaliser sur le patrimoine, capitaliser sur les actions réalisées depuis de nombreuses années et les pôles d'échanges multimodaux. Je pense que c'est assez structurant comme postulat, pour reprendre votre remarque.

Et vis-à-vis des coûts, nous l'avons dit dans une question précédente, nous avons essayé de rester sur des optimisations. Nous avons essayé de mutualiser les solutions pour répondre avec une infrastructure à plusieurs réponses. Notamment, c'est entre Rennes – Bretagne Sud par exemple et Rennes – Nantes. Il y a un barreau mutualisé entre Rennes et Redon. Ou le barreau commun dans le scénario vert aussi entre Bretagne Sud et Bretagne Nord. C'est important. Puis, l'environnement aussi qui a été un sujet assez dimensionnant dès ce stade de l'étude pour créer par

## LNOBPL – Liaisons ferroviaires Bretagne-Loire

exemple l'option entre Nord et Sud Vilaine, entre Nantes et Rennes. Voilà les paramètres techniques qui ont orienté les constructions des trois scénarios.

**Dominique SIMON, membre de la CPDP**

Merci. Monsieur le Maire, vous aviez une question ?

**Christian TROADEC, Maire de Carhaix-Plouguer**

Christian TROADEC, maire de Carhaix, et Conseil général du Finistère. J'ai envie de commencer par une phrase que j'ai entendue à Pontivy, qui disait : « La route du développement passe aussi par le développement de la route. » C'était pour rappeler justement que ce qui est proposé ici aujourd'hui ne fait que conforter l'existant, c'est-à-dire les fractures du territoire breton, Nantes évidemment aussi, où nous voyons que nous allons accentuer toutes les fractures Est/Ouest, mais évidemment également entre le littoral et la Bretagne intérieure. Et là, même aujourd'hui, il y a encore d'autres fractures entre les territoires eux-mêmes sur des secteurs et sur des régions en Bretagne.

Ce qui me surprend vraiment, et c'est le grand étonnement justement, c'est de voir qu'à travers ce que vous dites – et on comprend que vous soyez dans votre rôle, c'est-à-dire technique – vous nous rappelez que les choix qui ont été faits des différents *scenarii* sont d'abord sur des postulats techniques. Moi, je demande où est le politique. Parce que la question qui est posée ici, qui aurait dû être posée, c'est de profiter de l'occasion d'un grand débat sur la ligne grande vitesse pour, en même temps, poser la question de l'aménagement du territoire en Bretagne. Et c'est la seule question à laquelle nous ne répondons pas aujourd'hui. Et c'est incompréhensible de voir aujourd'hui ces trois *scenarii* et de voir celui qui aurait pu intéresser vraiment toute la Bretagne sur ce scénario que nous pouvons appeler en arête de poisson, puisque les trois autres sont plutôt en pince de crabe, la ligne allant de Rennes à Châteaulin en passant par Loudéac, Pontivy, Carhaix et Châteaulin permettait une vraie irrigation du territoire et une réparation historique dans ce que nous avons pu connaître ici comme difficultés économiques et démographiques.

Ce que nous allons mettre là en œuvre, c'est en fin de compte conforter les fractures territoriales, aller vers la métropolisation – nous voyons bien quelles seront les grandes cités qui vont être desservies – et désertifier encore un peu plus le monde rural et le Centre Bretagne. Alors, ce qu'il faudrait faire, je pense... j'ai entendu des propos beaucoup plus vifs à Pontivy. Je crois que la courtoisie demeure dans la salle et bien heureusement. Néanmoins, j'ai entendu des gens dire qu'ils étaient prêts, demain, des responsables politiques de la région de Pontivy et Loudéac, de s'opposer définitivement à ces *scenarii* qui seront ceux qui vont desservir le Centre Bretagne. Parce que c'est la seule solution aujourd'hui : il faudra que nous nous y opposions et que nous entrions encore en résistance, parce qu'il faut bien quand même imaginer que nous puissions étudier – et cela aurait dû être le rôle de la région Bretagne, je suis surpris aussi. Je ne sais pas s'il y a des élus régionaux dans cette salle. Je n'en vois pas. Mais je ne comprends pas que ce soit des experts, des techniciens, qui viennent nous expliquer ce que sera la Bretagne demain dans les 30 à 50 années à venir, alors même que la question est politique. Et c'est aux politiques de la région Bretagne de venir défendre leur point de vue ici et pourquoi ils ne défendent pas le Centre Bretagne.

**Dominique SIMON, membre de la CPDP**

Monsieur le Maire...

**Christian TROADEC, Maire de Carhaix-Plouguer**

Juste pour conclure. Ce qui est intéressant, c'est de reprendre ce scénario aujourd'hui en arête de poisson, non seulement parce qu'il permettrait d'irriguer le Centre Bretagne, mais qu'en plus il permettrait en termes d'aménagement du territoire, d'apporter les perpendiculaires qu'il nous manque. Celle évidemment entre Brest et Quimper, celle entre Paimpol, Guingamp – Loïc LANNE en a parlé il y a quelques instants pour le développement du fret également – Carhaix – Rosporden, recréer la vie. Cela permettrait une nouvelle perpendiculaire. La ligne réclamée également par le pays de Pontivy, Loudéac, allant de Saint-Brieuc – Pontivy – Loudéac évidemment jusqu'à Auray et Vannes. Cela ferait une troisième perpendiculaire et cela nous permettrait déjà d'avoir un autre aménagement du territoire en Bretagne, qui correspondrait bien mieux à ce que les Bretons ont toujours souhaité, que de voir la métropolisation en train de s'imposer aujourd'hui en Bretagne.

**Dominique SIMON, membre de la CPDP**

Visiblement, Monsieur le Maire a décidé que le temps des questions était fini et que nous passions aux avis, parce que ce n'était pas une question, c'était un avis. Il est important. Est-ce qu'il y a encore des questions ? Merci Monsieur le Maire. Simplement, la région en effet n'est pas là. Et en effet, elle manque par rapport aux questions. Mais elle a été là à beaucoup de réunions précédentes. Donc, je vous invite à regarder ce qui a été fait dans les réunions précédentes. Il y a eu aussi une réunion sur l'aménagement du territoire à Quimper. Cette contribution que vous venez d'apporter enrichit la réflexion sur ce sujet-là et nous permettra d'apporter d'autres éléments.

[Hors micro]

RFF, pourquoi n'étiez-vous pas cette solution ? C'est une question.

**Alain RADUREAU, membre de la CPDP**

Avant que RFF réponde, je voudrais juste préciser que vous avez aussi la possibilité, quand on parlait tout à l'heure sur le site internet, de poser des questions. Vous avez aussi la possibilité de poser des questions « destinées à... » et en l'occurrence destinées à la région Bretagne. Nous verrons bien ce qu'elle vous répondra, mais au moins vous avez cette possibilité-là qui vous est offerte par le site du débat. Nous, nous n'avons pas la possibilité de répondre, nous ne sommes pas la région.

**Dominique SIMON, membre de la CPDP**

RFF, dites-nous pourquoi vous n'avez pas regardé un scénario comme cela.

**Arnaud GODART, chef de mission LNOBPL – RFF**

Nous allons vous apporter des éléments de réponse techniques évidemment. Mais il est important de rappeler, parce qu'effectivement nous sommes réunis pour parler des zones nouvelles Ouest Bretagne – Pays de la Loire, que d'autres projets ont lieu. Je pense que c'est important juste pour notre bonne connaissance et notre bon éclairage de le rappeler. Vous avez cité Brest – Quimper par exemple, qui fera l'objet d'études et de travaux. Nous avons aussi la ligne Saint-Brieuc – Auray qui va faire l'objet, pour la partie Auray – Pontivy, de travaux en 2015 et de réflexions globales sur le fret dans le cadre du plan de Redon. Nous avons des études Carhaix – Guingamp – nous l'avons cité bien sûr – en travaux en ce moment même. Et des réflexions sur d'autres axes, Guingamp – Paimpol. Stéphane LEPRINCE l'a cité. Le projet, la vie du réseau ferroviaire existant est effectivement actif et sous le contrôle des partenaires État, régions, départements. Des études, des travaux sont menés sur les lignes existantes. Vous avez derrière moi la carte des études, travaux, concours, qui montrent que cela foisonne – pardonnez-moi l'expression, mais nous avons beaucoup de réflexions.

Après, il y a aussi des contraintes financières évidemment, qui nous obligent collectivement à prioriser tous ces éléments de réflexion du territoire. Et vous faites bien de dire que c'est des projets d'aménagement du territoire qui nous sont donnés par les élus des collectivités et que nous prenons en compte dans une logique de modernisation du réseau du quotidien.

**Dominique SIMON, membre de la CPDP**

Attendez, Monsieur. Vous n'avez pas de micro. Vous attendez. D'autres personnes avaient demandé la parole avant vous, donc je leur donne. Et vous aurez la parole bien sûr, Monsieur, tout à l'heure.

**Marie-Hélène STONE**

Bonjour. Marie-Hélène STONE. Ce que je voulais poser comme question, vous parlez des nouvelles lignes, mais qui nous garantit que certaines anciennes lignes ne vont pas être détruites comme vous l'avez fait pour les anciennes lignes Carhaix – Morlaix, Carhaix – Châteaulin, Carhaix – Rosporden et Carhaix – Loudéac ? Et d'autres lignes. Merci. Et vous n'auriez pas eu le problème de faire de nouvelles lignes.

**Arnaud GODART, chef de mission LNOBPL – RFF**

La consistance du réseau qui est un bien public est définie par l'État avec les collectivités. C'est important de le rappeler. RFF le gère, l'entretient, le maintient, l'exploite. Mais la consistance de cet outil de la nation, c'est l'État et les régions, collectivités. Sur cette base, nous avons actuellement – j'ai essayé de l'illustrer tout à l'heure – de nombreux travaux qui ont pour but précisément de maintenir les performances du réseau existant. Effectivement, nous pouvons avoir – et c'est tout l'intérêt de ce débat – cette question d'aller plus loin encore sur ces lignes existantes. Nous pouvons vous répondre techniquement sur les limites du réseau existant pour aller encore plus loin. Mais en tout cas, en termes de maintien du patrimoine actuel, des travaux sont en cours. Et j'en ai illustré quelques-uns pour maintenir ces performances.

**Dominique SIMON, membre de la CPDP**

Il y avait d'autres questions, ici. Madame ?

**Stéphane LEPRINCE, Directeur régional – RFF**

Si je peux compléter la partie sur le réseau existant. C'est vrai que nous avons pu le dire tout à l'heure. Le réseau n'est pas autofinancé par les gens qui l'utilisent. Cela représente à peu près 20 %. Donc, derrière, il y a beaucoup de subventions publiques. Il y a aussi de l'endettement pour nous, qui est très important. Et c'est vrai que force est de constater aujourd'hui – quand je donnais l'exemple tout à l'heure des CPER, des lignes régionales dans les années à venir – que nous n'avons pas les moyens de financer seuls la pérennisation de ces lignes, donc le renouvellement, le changement de rail, etc. Ce sont des opérations qui sont cofinancées par les partenaires. De fait, le réseau est largement subventionné. Dans le passé, nous avons signé un contrat pluriannuel avec l'État permettant d'avoir une trajectoire financière, ce qui nous a permis en particulier de doubler les investissements sur le réseau existant. Il y a une nouvelle loi qui est passée cet été, donc août 2014, qui renforce aussi ce principe-là. Nous allons devoir, établissement public SNCF Réseau, signer un contrat pluriannuel qui va nous permettre de voir quelle trajectoire, dans ce contexte financièrement difficile, quel financement nous pourrions avoir. Cela fait partie des points importants. Et quand je disais tout à l'heure que la priorité est le déplacement du quotidien, je crois que c'est rappelé par l'État. Et les CPER qui sont devant nous vont le réaffirmer. Nous n'avons pas de garantie étant donné qu'il y a beaucoup d'argent public, mais cela fait partie des enjeux de l'État et de la région.

**Dominique SIMON, membre de la CPDP**

Merci. Madame ?

**Dominique CRASE**

Bonjour. Dominique CRASE de Trévé, à côté de Loudéac. Je voulais rebondir sur ce que Monsieur le Maire a dit pour la ligne Châteaulin – Rennes, qui existe, qui a été saccagée. Il s'agit de la voie verte. Pourquoi ne pas faire une étude sur cette réhabilitation ?

**Dominique SIMON, membre de la CPDP**

Merci.

**Arnaud GODART, chef de mission LNOBPL – RFF**

Ce type de réflexion peut effectivement entrer dans les projets plus régionaux que nous avons illustrés tout à l'heure, et votre remarque, effectivement, être intégrée dans le cadre des études. Je ne préjuge pas des conclusions évidemment. Mais nous avons vu tout à l'heure l'ensemble des études que nous menions pour déterminer les devenir des lignes, leur maintien, leur performance. Et peut-être celle-ci.

[Hors micro]

**Dominique SIMON, membre de la CPDP**

Il y a cette dame qui attend depuis un petit bout de temps. Et après, il y a Monsieur qui a demandé la parole tout à l'heure. Et je vois une dame ici. Parfait. Donc, Madame, là. Monsieur et Madame.

# LNOBPL – Liaisons ferroviaires Bretagne-Loire

## Marie-Pierre Le LAY

Bonsoir. Marie-Pierre Le LAY, professeure, Sant-Jili-Plijo. Je crois qu'il va être temps que l'on arrête de nous berner. Ces trois projets-là ne vont absolument rien apporter en termes d'emplois en Bretagne. Vous savez d'après les dernières informations que l'emploi est quand même précaire. Et nous, ce que nous voulons, c'est savoir exactement ce que ces projets vont nous apporter en termes d'emploi. Les gens ont besoin de travailler et de vivre au pays. Donc, nous attendons. Quels sont les emplois qui vont en découler ? Personnellement, je ne pense pas qu'il y en aura beaucoup. Donc, voilà la question : l'emploi. C'est ce qu'attendent les gens ici en Bretagne depuis trop longtemps. Et vous parlez beaucoup de minutes pour aller à Paris. Moi je n'y vais quasiment jamais. Je veux vivre au pays. Et si vous venez nous mettre des trains en Bretagne, améliorer le réseau, moi je veux bien. Mais qu'est-ce que cela va nous donner en termes d'emplois ?

## Benoit FORSTEMCHER, membre de la CPDP

Je vais vous faire une réponse à la fois peut-être un peu précise sur un point, mais moins sur l'autre. C'est-à-dire que ce type de grand projet d'infrastructure, d'investissement public lourd, ce qui est assez facilement mesurable, c'est les emplois générés directement par un grand chantier de cette nature. Là, c'est le premier type d'effet direct. Pendant toute la phase du chantier. Nous avons un exemple, pas très loin d'ici, c'est la LGV Le Mans – Rennes qui est en cours de construction. Et là, c'est plusieurs milliers d'emplois sur plusieurs années. Je n'ai pas les chiffres précis, mais je sais qu'il y a au moins 20 % d'emplois locaux avec des clauses d'insertion qui ont été signées par le constructeur, donc avec des emplois de la réinsertion de personnes sur le territoire traversé.

Et après, l'autre point est : qu'est-ce qu'apporte le projet en termes d'emplois de manière générale sur les territoires. Là, c'est plus l'effet de l'attractivité et de la compétitivité des territoires. Là, nous ne sommes pas aménageurs du territoire. Nous sommes techniciens ferroviaires. Je pense que c'est plutôt les objectifs de temps de parcours, d'accès à Paris ou à Rennes, des 3 heures qui répondent à ces objectifs de compétitivité des territoires bretons. Et je pense que nous ne pouvons pas vous répondre plus précisément sur ces emplois-là.

## Dominique SIMON, membre de la CPDP

Je vous ai vue, Madame, mais j'ai promis la parole avant vous à deux personnes au moins. Monsieur, là-bas.

## Grégoire COSQUER

Grégoire COSQUER, citoyen carhaisien. Comme tout citoyen du Centre, je serais pour le scénario vert, qui peut être continué ultérieurement un peu vers le Centre Bretagne. Son coût paraît plus élevé. Pourquoi paraît-il ? Les voies Nord, les voies Sud comprennent de nombreux viaducs vétustes, trop vétustes, qui sont bordés en amont et en aval par des lignes trop courbées. Les lignes sont trop courbées. Nous avons dit que nous allions les refaire. Nous sommes en train de les refaire. Mais ces viaducs sont prolongés aussi sur de grandes longueurs par des voies en déblais. Ces voies en déblais, nous avons vu tous les problèmes que cela a induits cet hiver à Morlaix. Tout l'hiver, la voie de Brest a été arrêtée. Le Paris – Brest arrêté à Plouray. Et cela a duré presque tout l'hiver. Est-ce que ces coûts de maintenance, de réflexion sont pris en considération dans vos deux villes ? Donc, toutes les voies ferrées qui sont en canyon, qui sont à refaire, les déblais qui sont à refaire... Comment dirais-je ? Les virages qui sont trop accentués de part et d'autre des viaducs et voir si ces viaducs peuvent soutenir les vibrations engendrées par ces nouveaux TGV. Je suis un peu surpris que ces viaducs-là puissent soutenir toutes ces vibrations-là. Les rails sont plus longs, mais les vibrations sont plus conséquentes. Merci.

## Dominique SIMON, membre de la CPDP

Merci Monsieur.

## Arnaud GODART, chef de mission LNOBPL – RFF

Je propose que Cédric LEVREL, notre responsable technique nous apporte cet éclairage.

**Cédric LEVREL, chargé de projet LNOBPL, RFF**

Bonsoir Mesdames et Messieurs. Je m'appelle Cédric LEVREL. Je suis en charge des études techniques du projet LNOBPL. À ce titre, est-ce que la personne qui a posé la question peut se signaler ? Merci. Parce que j'aime bien voir la personne à qui je m'adresse.

Je me permets d'insister sur ce que vous venez de signaler. Le réseau historique a 150 ans. À l'époque, je ne vais pas vous refaire toute l'histoire du ferroviaire, mais il a été construit en respectant des courbes de niveau. Nous avons un réseau qui supporte le trafic voyageurs. À ce titre, tout le réseau, par exemple Rennes – Brest, Rennes – Quimper, a des pentes inférieures à 10 pour mille, pour recevoir le trafic fret et voyageurs. Cela représente 1 %. Vous imaginez dans les zones à topographie un peu marquée que vous évoquez la faible souplesse d'un tracé ferroviaire. Dans le cadre des scénarios qui vous sont proposés, le mauve est au plus proche de l'existant. Donc, il a à peu près les mêmes contraintes d'insertion que le réseau historique il y a 150 ans, s'adapter à la topographie rencontrée près du réseau historique. Les scénarios bleu et vert sont des scénarios ligne nouvelle qui, vous l'aurez compris, s'écartent de ce réseau. Alors, simplement, ils sont soumis aux mêmes contraintes de profil en long. Comme c'est du réseau qui ne reçoit que du trafic voyageur, dans nos hypothèses, il est plus souple. Il monte jusqu'à 2,5 %. Cependant, il est confronté à la topographie existante. Et je le citais lors d'une réunion à Redon où on m'avait posé cette question. Par exemple, le scénario vert qui doit se raccorder au Sud à proximité de Vannes dans une vallée encaissée fera naturellement l'objet d'ouvrages en terre, soit des tranchées, des tranchées couvertes ou des tunnels, sur des zones où il doit se raccorder sur la ligne existante qui est en fond de vallée. Donc, le seul point que nous avons par rapport à ce que vous évoquiez, l'éboulement de Morlaix que vous citez, c'est que les processus constructifs ont quand même évolué depuis 150 ans et à ce titre tous les processus constructifs conduisent à une plus forte résistance de ces ouvrages à la topographie et à l'hydrographie. J'espère avoir répondu à votre question.

**Grégoire COSQUER**

[Hors micro]. À Guingamp, nous retrouvons le même problème par exemple. Chaque fois qu'il y a une rive à enjamber par un viaduc, nous retrouvons les mêmes problèmes sur de grandes longueurs. Alors ce que je voulais, c'est ce que je disais : est-ce que tout cela est cité, coté dans les nouveaux devis ?

**Cédric LEVREL, chargé de projet LNOBPL, RFF**

Dans les nouveaux devis, c'est ce que j'ai indiqué, les scénarios s'adaptent en fait à la topographie. Forcément, les coûts sont tributaires de ces contraintes de topographie. En revanche, sur le réseau existant, c'est ce qu'indiquait Stéphane LEPRINCE tout à l'heure, à l'horizon 2017, c'est environ 85 % du réseau qui aura été remis à neuf. Donc, ces 80 % incluent naturellement une analyse des ouvrages.

**Dominique SIMON, membre de la CPDP**

Merci. Madame, vous aviez la...

**Christine Le STRAT, Maire de Pontivy, Présidente de Pontivy Communauté**

Bonsoir. Christine Le STRAT, Maire de Pontivy et présidente de Pontivy Communauté. Vous ne serez pas étonnés que je rejoigne l'intervention de...

**Dominique SIMON, membre de la CPDP**

Vous allez poser une question ou formuler un avis, Madame ?

**Christine Le STRAT, Maire de Pontivy, Présidente de Pontivy Communauté**

Je vais formuler un avis.

**Dominique SIMON, membre de la CPDP**

Bon, allez. Il est 21 heures, ça va.

**Christine Le STRAT, Maire de Pontivy, Présidente de Pontivy Communauté**

Donc, je rejoindrai l'avis de Monsieur TROADEC effectivement, parce que nous avons l'impression, nous aussi, à Pontivy Loudéac – nous avons eu le débat, nous avons eu l'occasion de nous exprimer – de défendre le scénario qui dessert le mieux la Bretagne centrale. Parce qu'une fois encore, nous avons l'impression d'être les oubliés. Quand il s'agit d'équipements publics, tout s'en va, tout quitte le Centre Bretagne, tout va sur le littoral. C'est toujours le littoral et quand nous regardons les schémas qui nous sont présentés, nous sommes encore sur une desserte du littoral. Et je crois qu'à Pontivy, il vous avait été demandé de présenter la carte qui dans le document est à la page 23 qui illustre bien cette situation de la Bretagne centrale complètement désertifiée. Parce que nous voyons bien sur cette carte – mais ce n'est pas la seule, c'en est une parmi d'autres – la situation de la Bretagne intérieure, complètement abandonnée, complètement désertifiée et où nous ne prévoyons rien. Aujourd'hui, rien n'existe et seul le scénario vert permet finalement de s'approcher de chez nous. Et bien évidemment, c'est celui-là que nous défendons parce qu'il pénètre en Bretagne intérieure, jusqu'à Mauron. C'est ce qui avait été dit. Mais il peut être justement le point de départ d'un renouvellement d'une ligne intérieure qui passerait par Pontivy Loudéac – je n'ai pas de préférence, puisque nous défendons cette partie du Centre Bretagne – vers Carhaix et jusqu'à Châteaulin. Cela a été défendu tout à l'heure et je viens pour conforter effectivement ce scénario et demander l'étude d'une ligne complémentaire. Nous ne demandons pas, bien entendu, une ligne TGV, mais une desserte.

Tout à l'heure, j'entendais parler une dame : est-ce que cela nous rapportera en termes d'emplois ? Je ne sais pas, mais les communications sont quand même un point important pour l'emploi aussi. Moi, je vois sur Pontivy, Loudéac, très souvent ce qui nous est opposé, c'est l'absence du train. Que ce soit les étudiants qui viennent, puisque nous avons quand même quelques sections d'enseignement supérieur. Et en général, quand nous leur remettons des questionnaires, le point négatif, c'est l'absence de trains pour venir à Pontivy, parce que les routes ne sont pas non plus terminées. L'axe central n'est pas terminé. L'axe Triskell qui nous concerne à Pontivy Loudéac n'est pas terminé et c'est cette absence de communication. C'est un plus pour les étudiants. Mais c'est aussi un plus pour les acteurs économiques, parce qu'ils ont besoin d'aller dans des délais courts vers les grandes villes, vers la capitale, voire vers l'étranger, voire pour prendre l'avion quelques fois. Et le train est souvent une bonne réponse.

Le train est aussi en cela intéressant que c'est aussi un outil de transition énergétique et il apporte une vraie alternative. Vous parliez tout à l'heure de plateforme multimodale. Je crois que le ferroviaire vient là aussi pour renforcer justement tous ces modes de déplacement. Donc, voilà, je voulais une nouvelle fois soutenir le scénario vert. Alors, bien sûr, nous pouvons opposer le coût de ce scénario vert. Mais je crois qu'il faut réfléchir à tous les renforcements qui seront à faire sur les lignes actuelles, qui ne manqueront pas d'être faits. Et si finalement ils sont comptabilisés, tout compte fait, nous nous rapprocherons peut-être du coût de ce scénario vert. Et il y a cette possibilité, parce que là nous travaillons pour un siècle voire plus, de phaser. Puisque ce scénario vert part vers le Nord, vers le Sud. N'est-il pas possible d'envisager un phasage qui permettrait d'étaler un peu le surcoût que présente le scénario. Voilà pour renforcer aussi le réseau inter villes parce que la Bretagne est tout de même faite d'un maillage de villes moyennes, mais qui ont besoin d'être desservies tout comme les villes du littoral et les métropoles.

**Dominique SIMON, membre de la CPDP**

Merci. RFF, sur cette notion de phasage qui vient d'être abordée, vous souhaitez réagir ?

**Arnaud GODART, chef de mission LNOBPL – RFF**

Pour rappeler que le projet est vu dans son ensemble au niveau des 5 objectifs rappelés, qui du coup composent ces différents axes entre Rennes – Brest, Rennes – Quimper, Nantes – Rennes, Nantes – Quimper. Après, la notion de phasage sera une réflexion sans doute ultérieure. Mais à ce stade, nous sommes réunis pour voir l'opportunité du projet sur ces différentes facettes.

**Dominique SIMON, membre de la CPDP**

OK. Qui souhaite s'exprimer maintenant ? Je ne vais pas vous donner la parole tout de suite, Monsieur, vous avez déjà parlé. Excusez-moi, Monsieur, tout à l'heure. Je vais donner la parole à Monsieur là-bas, en haut, qui n'a pas parlé. Ensuite, ce sera vous, Monsieur. Ensuite, vous, Madame.

**Claude PENNANEACH**

Bonjour. Je me présente, Claude PENNANEACH de Pleyben, enfin originaire de Châteaulin. Je rejoins l'idée de Monsieur TROADEC. Parce que c'est vrai que si nous passions par le Centre Bretagne, nous aurions l'avantage de gagner quasiment 40 kilomètres par rapport aux voies Nord et aux voies Sud. Et le gros avantage, c'est que par le Centre Bretagne, si nous passons légèrement au nord de Carhaix, nous n'avons quasiment pas d'ouvrages d'art à construire. Par le Nord, par le Sud, moi j'ai fait une petite étude. Il y a quand même 30 ouvrages d'art importants au Nord. À peu près autant au Sud. Par le Centre, nous en avons 5 à faire. Et très peu de terrassements. Alors, il faut voir le coût et nous gagnons quasiment – j'ai fait le calcul, j'ai fait toute une étude sur informatique – encore un quart d'heure de route au niveau TGV. Et nous désenclavons tout le Centre Bretagne. Et cela permet d'ouvrir une arête Nord – Sud, y compris la ligne de Pontivy, Saint-Brieuc, Redon.

Je suis un fier défenseur du chemin de fer et je disais qu'en son temps le réseau breton a rendu service, mais qu'à l'époque, pour la petite histoire, il faut savoir que quand le train a pénétré en Bretagne, il est arrivé à Moncontour. À Moncontour, il aurait dû bifurquer par Loudéac et le Centre Bretagne. J'ai même encore les archives à la maison. Ce qu'il y a, le problème c'est que Saint-Brieuc voulait sa gare et ainsi de suite, tout le monde a voulu sa gare sur la côte. C'est toujours le même débat. La nationale 164, c'est le même débat. Et nous en sommes encore au même stade, 50 ans ou 100 ans après. Voilà, c'est tout ce que j'avais à dire. Excusez-moi, je vous le dis de façon décousue, pêle-mêle, mais je crois que c'est un projet beaucoup plus économique, en plus, et qui défigurera beaucoup moins le paysage par-dessus le marché.

**Dominique SIMON, membre de la CPDP**

Merci. Monsieur, et Madame.

**Jean HOURMANT, Président du Comité d'action et de coordination pour la réalisation de la RN 164**

Bonsoir. Jean HOURMANT, Président du Comité d'action et de réalisation pour la route 164. J'ai écouté avec beaucoup d'attention ces Messieurs et je trouve que c'est une bonne chose de les voir là et de se parler un petit peu du rail. Mais moi, je me bats surtout aussi pour la route. Est-ce qu'il y a une concertation quelconque ou est-ce qu'il pourrait y avoir une concertation quelconque entre le rail et la route ? Moi, je me bats depuis l'arrivée du Général de GAULLE en 1969 à Quimper. Depuis ce temps, cela va faire 50 ans bientôt, nous nous battons pour ces routes. Et bien sûr, le chemin de fer, le rail, peut être nécessaire aussi. Au contraire, il faut se battre dans la Bretagne centrale, que ce soit pour les deux sûrement, parce que la Bretagne centrale est en train de mourir littéralement. Je le dis. J'ai connu le rail, j'étais gosse, quand j'allais à l'école à Brest. Je prenais le train à Châteauneuf et puis on continuait sur Châteaulin et on arrivait à Brest. J'ai connu aussi le train patates. C'était la belle époque le train patates. Parce qu'il y avait des wagons qui partaient de toutes les gares avec des chargements de patates. Jusqu'à la concurrence de la Hollande qui a tout brisé par la suite. C'est-à-dire que j'ai connu toute cette époque-là et je vois mourir mon Centre Bretagne petit à petit. Je vais sur mes 87 ans et cela me fait mal au cœur. Je dis que c'est malheureux, nous ne parlons que des grandes villes. Là, vous avez parlé au début de celui de Rennes – Nantes, Le Mans et tout. Mais que l'on parle de nous ! Si nous avons besoin du train, il faut que nous le fassions.

Alors, vous avez hésité tout à l'heure aussi sur le financement. Et bien, il faut le financement. Seulement, pour avoir le financement, c'est dur. Moi, je me suis heurté à la bagarre politique parce que cette politique tue toute l'économie. Je vais vous dire que pendant des années, il y avait l'État, il y avait la région. L'État, c'était l'État. La région, c'était autre chose. Ou alors la région, c'est elle qui commandait, et l'État derrière. Donc, ce n'était jamais d'accord. L'État disait : « Pourquoi la région ne fait-elle pas un effort ? » La région disait : « Pourquoi l'État ne fait-il pas un effort ? » Et nous en sommes encore là aujourd'hui. Je dis qu'il faudra se battre encore s'il y a la bataille du rail, mais il faut la faire la bataille du rail si nous devons le faire. Pour notre salut.

**Dominique SIMON, membre de la CPDP**

Merci Monsieur. Madame, qui avait demandé la parole il y a longtemps.

**Marie MILLASIN**

Merci. Bonsoir. Marie MILLASIN, responsable commerciale. Moi, je suis surprise de voir ce débat ce soir. Et je viens d'arriver en effet avec trois *scenarii* où je n'ai absolument pas l'impression que les Bretons aient été consultés. Alors, on nous parle aussi de financement de l'État derrière. Certes, c'est bien. Moi, cela me fait un peu penser à la réunification que nous réclamons, que nous demandons, et personne ne nous entend. Alors là, je voudrais savoir qui, au final, va prendre la décision et est-ce que tout ce que nous disons au cours de ces débats publics sera retenu ? Est-ce que pour une fois les Bretons vont avoir le droit de vivre, de décider et de travailler sur leur territoire ?

**Dominique SIMON, membre de la CPDP**

Merci. C'est une question.

**Arnaud GODART, chef de mission LNOBPL – RFF**

J'en entends deux d'ailleurs. Sur le fait qu'il y ait déjà trois *scenarii* proposés, c'est tout simplement pour alimenter le débat. À ce stade, nous avons eu depuis 2010 des études réalisées et nous arrivons au débat public avec des scénarios qui, au final, pourront être amendés, même stoppés et améliorés, combinés entre eux. Nous sommes sur trois scénarios d'école, si je puis dire, qui permettent de relativement contraster et d'échanger tout simplement. Je pense que c'est important. Ce n'est pas une solution absolue.

[Hors micro]

Pardon, je vais à la deuxième question très vite. Et à ce stade, plutôt effectivement avec les partenaires que vous avez tous tout à l'heure : région, département, métropole. Et nous allons dès ce débat, et pendant ce débat, nous le soumettons à l'ensemble des citoyens bretons et ligériens évidemment, au travers de réunions comme celles-ci, sur le site internet. Cela a été dit. Puis, dans la procédure de concertation à venir, si suite au débat nous validons l'opportunité du projet, nous affinerons petit à petit les scénarios, les confronterons à une concertation continue avant l'enquête publique. Et l'enquête publique sera aussi un temps bien sûr, à ce moment-là, de concertation.

À votre question « Qui décide sur la suite ou pas à donner à ce projet, au vu du débat public ? », c'est le maître d'ouvrage Réseau ferré de France. Mais finalement, c'est l'État et les collectivités, l'État étant évidemment au Conseil d'administration de Réseau ferré de France.

Excusez-moi, pour être très précis, parce que je vois votre réaction... RFF est un maître d'ouvrage qui a l'habitude des débats publics. C'est notre 14<sup>e</sup> aujourd'hui. Et par expérience – nous en sommes déjà à la 13<sup>e</sup> réunion de débat sur 17, il est trop tôt pour tirer des conclusions – sur les 13 précédentes, nous avons systématiquement intégré les remarques, modifié les projets. Et ceci en lien évidemment avec les partenaires du projet.

**Dominique SIMON, membre de la CPDP**

Merci. Madame ?

**Sylvie PERAN**

Je voulais intervenir sur deux choses. La première qui a déjà été dite, c'est sur le manque de liaison Nord – Sud, qui est vraiment évident. Cela se voit même sur la carte, là. Je prendrais deux exemples qui me sembleraient devoir être étudiés. C'est un pont sur l'Élorn pour faire Brest – Quimper dans un temps raisonnable. Et deuxième exemple, moi, je serais plus pour étudier un Carhaix – Lorient. Personnellement, plus que Carhaix – Châteaulin, mais qui permettrait de relier les deux lignes, la ligne au Nord et la ligne au Sud, via Guingamp – Carhaix et Carhaix – Lorient. Pourquoi ce scénario-là n'a-t-il pas été étudié ?

Et le deuxième point sur lequel je voudrais intervenir, c'est pour qui et pour quoi nous faisons ces travaux ? Tout à l'heure, vous avez présenté un tableau où vous montriez les gains de temps pour Carhaix. Il y avait Carhaix – Nantes, actuellement en 3 h 35 en passant par Rosporden. Et vous montriez qu'avec les travaux, nous pourrions faire Carhaix – Nantes en 3 heures et quelques, mais en passant par Guingamp et Rennes. Cela fait quand même quelques kilomètres supplémentaires et le prix du billet, parce que nous ne parlons jamais du prix des billets, mais j'imagine que dans ce cas de figure le prix augmente considérablement, puisqu'il y a plus de kilomètres et nous passons par du TGV. C'est-à-dire

## LNOBPL – Liaisons ferroviaires Bretagne-Loire

qu'en gros, en schématisant, celui qui a des sous fera le trajet en 3 h, et celui qui n'a pas de sous passera par Rosporden et le TER et le fera en 3 h 30.

Un deuxième exemple sur le même sujet. J'ai entendu récemment à la radio qu'Air France va changer ses avions. Et du coup, le trajet Quimper – Paris sera un peu plus long. Qui est-ce qui monte au créneau pour dire que c'est un scandale ? Ce n'est pas les syndicats de salariés. C'est le MEDEF qui monte au créneau là-dessus, parce que c'est eux effectivement qui vont régulièrement à Paris. Il y a une personne tout à l'heure qui disait : « Mais moi, je ne vais pas à Paris. » Effectivement. Donc, je pense que gagner 10 minutes, parce qu'en fait c'est 10 minutes que l'on nous propose de gagner puisqu'en 2017, nous ferons déjà Brest – Paris et Quimper – Paris en 3 h 10. Donc, on va quand même dépenser 3 à 4 milliards pour gagner 10 minutes. Qui est-ce que cela intéresse ? C'est quand même une clientèle aisée que cela va intéresser. Le train devient un moyen de transport de moins en moins populaire aujourd'hui. Le moyen de transport populaire aujourd'hui, c'est la route, ce n'est pas le train. Ce n'est plus le train. Donc, pour qui allons-nous dépenser ces milliards ? Je pense que c'est quand même un projet très politique pour le coup. Et savoir pour qui nous dépensons ces sous.

**Dominique SIMON, membre de la CPDP**

Merci.

**Arnaud GODART, chef de mission LNOBPL – RFF**

Nous cherchons une illustration pour répondre à votre question précisément, « pour qui ? ». Dans le cadre des analyses socio-économiques, nous avons essayé de déterminer par des enquêtes les motifs de déplacement. Voilà l'illustration et Benoit va pouvoir vous répondre.

**Benoit FORSTEMCHER, membre de la CPDP**

Sur cette diapositive peut-être un peu chargée, nous allons nous attacher à commenter les histogrammes, les barres en haut à gauche. En fait, ce que cela figure, c'est ce que nous appelons dans le langage des transports les motifs de déplacement. C'est les raisons. Sur quelques grandes relations. Les trois colonnes, c'est les relations Bretagne – Paris, Bretagne – province et après les déplacements régionaux. Dans notre sens, régional, c'est au sein de notre aire d'étude.

Ce que nous pouvons voir, c'est que sur le Bretagne – Paris (concrètement, c'est le TGV), la raison principale de déplacement que nous retrouvons en prioritaire, c'est en orange. Donc, pour 46 %, c'est le motif personnel. Nous retrouvons une forte part de professionnel, effectivement. C'est logique. Mais ce n'est pas la majorité. Vous voyez que c'est 38 %. Sur les relations régionales, nous voyons que c'est beaucoup plus domicile – études, domicile – travail, qui reprend le pas. Ce sont les pavés en vert clair, sur la colonne de droite. C'est en gros quasiment les deux tiers. Juste pour souligner un peu les apports du projet, effectivement si nous prenons l'exemple des 10 minutes, c'est 10 minutes que nous faisons gagner au TGV et donc aux relations avec Paris. Mais c'est aussi 10 minutes que nous faisons gagner au TER rapide entre Rennes et Brest et les grandes gares. Et après, c'est de la libération de capacités aussi sur le réseau ferroviaire, qui peut bénéficier aux trains plus caboteurs qui desservent finement le territoire et qui sont directement aussi des trains de tous les jours pour faire des domicile – travail, domicile – études.

**Dominique SIMON, membre de la CPDP**

Merci. Je vais vous dire qui j'ai repéré. Il y a Monsieur, là, par qui nous allons commencer. Monsieur, là-haut. Madame, là. Monsieur, cela fait longtemps. Et Madame là-bas. On y va.

**Christian GAUTIER**

Christian GAUTIER. Je suis de Rosporden. Je suis aussi le secrétaire-trésorier du Comité de la mise à deux fois deux voies de la RN 164. Tout à l'heure, Monsieur HOURMANT vous a posé une question, mais on n'y a pas répondu en fait. Ici, nous parlons d'une manière générale d'infrastructures de transport, mais essentiellement de fer. Nous ne parlons pas tellement d'autres moyens de transport. Or, la question qui se pose à tout Breton, c'est de savoir comment il peut se déplacer et comment il peut travailler et exporter en particulier, car nous sommes une péninsule. Et donc, la question que nous vous avons posée tout à l'heure, de savoir quelle est la concertation qu'il y a entre le fer, en fait, et les autres

## LNOBPL – Liaisons ferroviaires Bretagne-Loire

instances de transport. Vous avez beaucoup parlé que l'État était partenaire. Mais à une période où nous parlons beaucoup de réforme territoriale qui, normalement, devrait voir les régions prendre de l'importance. Encore qu'il y ait beaucoup de points d'interrogation, puisque nous ne connaissons pas les compétences des régions. Personne n'en parle. Nous faisons la réforme des régions et nous ne parlons pas des compétences. Demain, si la région a la compétence, est-ce qu'il n'y aurait pas lieu d'avoir un débat politique sur cette affaire de transport d'une manière générale pour tout Breton, que ce soit par le fer ou par un autre moyen ? Merci.

**Arnaud GODART, chef de mission LNOBPL – RFF**

Merci de rebondir sur cette question, parce que je n'avais effectivement pas eu l'occasion de répondre. Le projet est porté par de multiples partenaires. Nous avons vu l'État, les régions, les départements, les métropoles et Réseau Ferré de France. Chacune intervient avec également sa vision du territoire et ses compétences d'autorité organisatrice de transport bien entendu, à différentes échelles, qu'il s'agisse d'échelle ferroviaire ou routière, à différentes échelles entre les régions, départements et métropoles notamment. La gouvernance de ce projet – et ce n'est pas demain, c'est dès à présent – permet d'assurer une coordination par ces acteurs entre les différentes solutions de mobilité. Je pense que c'est absolument essentiel de le porter techniquement. C'est que la région, les départements et les métropoles qui apportent des solutions de transport routier par des cars à différentes échelles de déplacement, porte aussi le ferroviaire en complémentarité. Nous n'opposons pas les modes, ils sont complémentaires dans cette vision-là.

Et je le dis, évidemment en leur nom, mais comme nous sommes partenaires, le projet LNOBPL, les projets ferroviaires qui mobilisent ces mêmes acteurs de façon générale, ont les leviers ferroviaires, les leviers routiers en complémentarité pour la mobilité. Ce qui permet d'utiliser le ferroviaire pour son domaine de pertinence et le routier, à différentes échelles, dans son domaine de pertinence. Le ferroviaire est un outil plutôt de transport de masse et le routier de transport un peu plus fin, sur des cars, des bus, etc. Ce qui est intéressant, c'est que le ferroviaire est un outil d'aménagement, un outil de transport très structurant par sa capacité. Et c'est à partir de là que, par capillarité, deux à deux, sont dimensionnés aussi les autres outils de déplacement que sont les autocars, les bus. J'espère vous répondre de manière claire. Donc, la gouvernance du projet assure cette coordination par la présence des autorités organisatrices de transport qui répondent soit par le ferroviaire, soit par le routier, en fonction des besoins de transport et de mobilité des différents territoires concernés.

**Dominique SIMON, membre de la CPDP**

Merci. Monsieur, là-haut.

**Pascal POULIQUEN**

Bonsoir. Pascal POULIQUEN. Je suis cheminot, gare de Quimper, CGT. Deux questions. Le projet est-il fait uniquement pour relier les métropoles que sont Nantes, Rennes et Brest, au détriment du reste du territoire breton, qui sera tout de même là pour financer ce projet ?

Deuxième question : les intérêts privés tels qu'Eiffage qui est maître d'œuvre sur la ligne à grande vitesse sont-ils dans un cadre de partenariat public/privé ? Sont-ils prioritaires face au service public breton qui est totalement absent de la discussion de ce soir ?

**Arnaud GODART, chef de mission LNOBPL – RFF**

Pour la première question, est-ce que ce projet ne bénéficierait qu'aux métropoles, en résumé. Ces gains de temps – nous l'avons vu tout à l'heure – bénéficieront à l'ensemble des gares, des usagers sur les différentes gares des tronçons concernés. Je pense que c'est assez important de le dire. Finalement, en termes de gain de temps, quel que soit le scénario, quelle que soit la configuration, ils bénéficient à l'ensemble des gares concernées en aval.

Deuxième chose, c'est que nous avons vu qu'il y avait des enjeux de capacité. Les enjeux de capacité, mettre plus de train, c'est notamment et précisément l'opportunité de mettre plus de trains de desserte fine du territoire, qui aujourd'hui sont en conflit, comme Benoit l'expliquait, avec des trains longs parcours, des trains de fret qui n'ont pas les mêmes politiques de desserte. Donc, nous avons autour de ces enjeux des dessertes plus fines et donc nous répondons à des enjeux de territoire au-delà des métropoles que vous citez.

Troisième niveau. C'est le sujet précédent, mais qui nécessite encore d'être sans doute affirmé et réaffirmé. Nous sommes sur ce projet LNOBPL, sur un projet extrêmement structurant, qui ne s'oppose pas, qui se complète, aux autres projets ferroviaires menés au quotidien, si je puis dire, pour les lignes régionales, qui se complète des mesures menées dans le domaine routier. C'est la chaîne multimodale que nous touchons, sur lequel nous avons peut-être un peu de peine à décrire ici, compte tenu des prérogatives ferroviaires de RFF et compte tenu de nos prérogatives personnelles qui sont de présenter le projet LNOBPL. Mais vous avez compris, au travers de notre réponse à la question précédente, que sous l'autorité de l'État est des collectivités, ce qui vous est présenté ici, ce n'est qu'un projet qui est extrêmement structurant, mais qui est en complément en termes d'intermodalités avec les différents autres modes de transport, et le rail aussi, mais à une échelle plus fine des axes et des lignes que nous avons vues tout à l'heure, qui mis bout à bout, permettent effectivement de diffuser les effets de la grande vitesse, les effets de maillages territoriaux, la qualité de service finement sur le territoire. LNOBPL est un élément structurant, mais pas le seul, du dispositif de mobilité porté par les partenaires.

**Dominique SIMON, membre de la CPDP**

Deuxième partie de la question ?

**Arnaud GODART, chef de mission LNOBPL – RFF**

Sur le mode de réalisation et de financement, il est aujourd'hui totalement prématuré d'envisager ces montages particuliers. C'est des sujets qui, généralement, parce qu'il faut déjà que nous validions l'opportunité du projet... Nous sommes là pour cela. Ensuite, définir plus finement les caractéristiques techniques. C'est ce que nous disions dans une intervention précédente. Les choses sont encore ouvertes à ce stade. Et à partir de là, nous verrons après les modes de réalisation. C'est prématuré à ce stade. Tout est ouvert, bien entendu.

**Dominique SIMON, membre de la CPDP**

Regardez en direct la réunion publique du 2 décembre qui portera sur les aspects de bilans socio-économiques et de financement de ce projet. Alors, Madame ?

**Marie-Hélène STONE**

Vous parlez beaucoup du transport des voyageurs, mais vous ne parlez pas du tout du fret. Gain de temps en voyageurs, mais en fret, vous ne dites rien.

**Dominique SIMON, membre de la CPDP**

Merci.

**Benoit FORSTEMCHER, membre de la CPDP**

Effectivement, le projet de liaison nouvelle Ouest Bretagne – Pays de la Loire est un projet dans sa conception qui fait gagner du temps, de la capacité aux voyageurs. C'est sa fonction principale. Par contre, dans les 5 objectifs, il y a un objectif qui est aussi de libérer de la capacité sur le réseau, qui pourrait bénéficier à d'autres trains. Clairement, les autres trains qui sont visés là, cela peut être des trains périurbains, d'autres trains de desserte fine du territoire, mais également pouvoir proposer des services efficaces pour le fret sur le réseau existant, car nous ferions basculer sur des sections de ligne nouvelle, sur des aménagements complémentaires des trains rapides. Et donc, ces trains rapides libèrent de la place sur le réseau existant qui peut bénéficier à d'autres trains, notamment le fret. Pour l'heure, il est extrêmement compliqué, même impossible de tracer des passages de train de fret en heures de pointe, notamment au passage de la gare de Rennes.

**Dominique SIMON, membre de la CPDP**

Merci. Monsieur, ici. Je vous ai repéré. Alors, Monsieur, Madame et vous. D'accord ?

**Arthur HANON**

Je reprends la parole juste pour parler d'écologie. En fait, vous précisez que chaque kilomètre linéaire utilisera 12 hectares. C'est sûrement votre collègue qui va répondre. Ce qui amène à 2 000 hectares pour l'ensemble du projet. C'est assez important. 2 000 hectares, pour placer les choses, c'est plus que Notre-Dame-des-Landes et c'est à peine 50 fois plus que le barrage de Sivens, dont on a parlé récemment. Malgré ce débat, je pense qu'il y aura des oppositions *a priori* des populations, comme nous avons pu le voir récemment, comme je viens de le citer, Notre-Dame-des-Landes. Conséquences de ces oppositions : un maintien de l'ordre. Enfin, ce que l'on appelle un maintien de l'ordre évidemment. Quand les policiers tuent des gens, nous pouvons être sceptiques. Avez-vous budgétisé ce maintien de l'ordre dans vos scénarios et évidemment les conséquences de ces oppositions, c'est-à-dire le nombre de réunions qu'il va falloir faire en plus ? Tout cela, nous pensons évidemment que cela va prendre du temps et de l'argent supplémentaire. Avez-vous budgétisé ce maintien de l'ordre ou faut-il ajouter cela au bilan économique déjà très négatif des projets que vous nous présentez aujourd'hui ? Et je ne parle même pas évidemment des côtés image pour RFF de mettre en place un projet contesté par les populations.

**Olivier GUÉRIN, Président de la CPDP**

Je vais répondre en partie. Je voudrais dire d'abord que le débat public permet d'entendre les opinions des uns et des autres. Si c'est un débat d'opposition, si c'est un débat où les forces de l'ordre doivent être à la porte, pour moi ce n'est pas un véritable débat public. Et je vous remercie ce soir de participer à ce débat public, même si vous estimez que le projet ne répond pas aux objectifs que vous souhaiteriez. Et je pense que c'est dans la discussion... Nous avons parlé quelques fois de consentement. Il ne s'agit pas de consentir à un projet. Il s'agit de discuter d'un projet. Il y a des opinions diverses qui sont exprimées ici et en d'autres endroits, Pontivy et un peu partout. Des opinions diverses. Et d'ailleurs, je n'ai pas entendu une salle unanime chanter des louanges de ce projet à chaque fois. Il y a des avis divers qui sont exprimés. Premier point par rapport à des questions qui ont déjà été posées sur le site. Ce n'est pas une recherche du consentement de tout le monde à un projet qui est imposé. C'est une discussion sur un projet qui n'est pas encore décidé, qui peut changer, qui peut être abandonné. Et c'est vrai que le cadre du débat public, pour avoir participé déjà à d'autres commissions, dans la mesure où nous pouvons aboutir à un consensus sur un projet, une réforme, je pense que ce débat public fait avancer la chose publique. Un seul exemple, qui est sans doute loin d'ici, mais vous savez peut-être qu'il y a 3 ou 4 ans il y a eu un débat ou plutôt deux débats publics en Île-de-France sur ce qui était appelé le réseau du Grand Paris, présenté par l'État et un projet présenté par la région qui était Arc Express. Et bien, à la suite de la discussion, même dans le cadre de la discussion, il y a eu un accord général sur une réorganisation et des investissements importants sur l'ensemble des transports en commun en Île-de-France. Je pense que le débat public qui, à l'origine, pouvait partir sur des pistes assez différentes des uns et des autres a amené ce que nous pouvons appeler un consensus, au moins une réunion un peu générale, une réunion d'abord de l'État et de la région sur le financement, puis un accord qui correspondait aux demandes des uns et des autres.

C'est pour cela que je réponds d'abord là-dessus, parce que si nous parlons de forces de l'ordre, c'est que ce débat n'aura pas servi à faire apparaître l'intérêt pour les uns et les autres. Et je pense que le débat public... Encore une fois, je prêche, non pas pour ma paroisse, mais je pense que nous sommes dans le cadre d'une démocratie participative, ce qui est appelé aussi une démocratie environnementale. Il faut savoir que c'est une procédure récente. Elle date d'il y a une vingtaine d'années. C'est une procédure qui est encore un peu fragile. Ce n'est pas une procédure décisive. Ce ne sont pas les réunions que nous organisons qui décident de la suite du projet. Et je pense que c'est une procédure d'ailleurs qui relève – nous l'avons dit tout à l'heure – notamment de conventions internationales ou de la charte constitutionnelle de l'environnement. C'est une procédure qui est assez forte et qui est amenée à se développer. C'est pour cela que, encore une fois, je pense que cette discussion qui peut amener à rapprocher des points de vue, sert à trouver à la fois un système qui permettrait, puisque certains souhaitent aller très vite à Brest, mais d'autres être très bien desservis au Centre, de réunir, de satisfaire les besoins des uns et des autres. Je pense que nous aurions un peu progressé. Je ne vous dis pas du tout que cela se fera ainsi, que ce projet se poursuivra. Mais je pense que cet échange est quelque chose d'important. Alors, après, voir les perspectives, comment les choses seront réalisées, les oppositions qu'il pourra y

avoir, il y a un côté technique. Je pourrais rappeler aussi que le débat public est un moment dans la constitution d'un projet. Et ce débat public se poursuit aussi avec des procédures de concertation qui sont des informations et des écoutes des uns et des autres. Je ne pense pas que sur la ligne à grande vitesse entre Le Mans et Rennes, il y ait eu des oppositions très fortes. Il y a des négociations qui se font. Je pense que nous pouvons quand même espérer, même si certains projets sont conflictuels, que cela ne soit pas tout fait sous la contrainte à l'égard des uns et des autres. Et encore une fois, c'est une procédure de débat, une procédure d'échange où nous entendons et écoutons les uns et les autres, et nous rendons compte complètement des positions qui ont été exprimées lors de ces réunions.

**Dominique SIMON, membre de la CPDP**

Excusez-moi, quelqu'un a parlé sans micro. Donc, nous ne pouvons pas entendre. Est-ce que vous serez écoutés ?

**Olivier GUÉRIN, Président de la CPDP**

Vous êtes entendus. Nous ne sommes pas décideurs. La Commission particulière du débat public, nous l'avons rappelé tout à l'heure, est neutre. Elle est indépendante du maître d'ouvrage. Je pense que vous pouvez le voir ce soir, comme dans les autres réunions. Nous ne sommes pas les porte-paroles de Réseau ferré de France ou des acteurs de ce projet. Nous rendons compte complètement des débats qui ont eu lieu, nous n'occulterons pas les discussions qu'il y a. Ceci dit, nous ne sommes pas décideurs et la décision ne sera pas prise par nous.

**Arnaud GODART, chef de mission LNOBPL – RFF**

Donc, il faut effectivement sans doute que j'intervienne pour compléter sur ce que nous écouterons. Je vois Stéphane LEPRINCE qui veut sans doute intervenir. Je vais faire très court pour rappeler que c'est notre 14<sup>e</sup> débat public. Je le disais tout à l'heure. Nous avons, dans notre pratique de gestion de projet, cette concertation qui nous est foncièrement utile. C'est notre façon de fonctionner pour de grands projets comme celui-ci ou des projets plus modestes. Je pense que c'est important de le dire avec une sincérité absolue. C'est notre façon de fonctionner. Nous sommes une entreprise publique. Nous sommes porteurs de l'intérêt général. Parfois, il est effectivement difficile à gérer parce que tributaire d'intérêts un peu contradictoires parfois. Et c'est par la concertation, par chaque étape du projet, et si le projet est confirmé en termes d'opportunité ici, les concertations au fil de l'eau permettront ensemble de définir le meilleur projet.

**Dominique SIMON, membre de la CPDP**

Merci. Madame, qui attend depuis longtemps. Monsieur. Qui d'autre ? Monsieur là-haut. Voilà. Monsieur, et vous après.

**Françoise LELANN, Association « Investir en Finistère »**

Bonsoir. Je suis Françoise LELANN d'Investir en Finistère. Investir en Finistère est une association qui rassemble des entreprises finistéennes qui sont attachées à leur territoire, au développement de leur territoire et qui veulent aussi, pour reprendre ce que j'ai entendu tout à l'heure, permettre à leurs salariés justement de vivre et travailler en pointe Bretagne. Merci aussi aux personnes qui ont fait référence du coup à nos travaux tout à l'heure. Effectivement, nous avons produit un cahier d'acteur qui a été distribué à l'entrée, que vous pouvez retrouver sur le site internet, où nous exposons notre proposition. Le ferroviaire est un domaine sur lequel nous travaillons depuis des années, puisque nous considérons que c'est un élément très, très important pour l'attractivité de la pointe Bretagne, essentiel à son futur développement. Et essentiel aussi pour la compétitivité vers des entreprises que nous représentons. Nous avons déjà été amenés par le passé à proposer différents scénarios justement, différents tracés. Nous aurions souhaité effectivement être davantage aussi associés, comme cela a été un peu dit tout à l'heure, aux travaux qui ont eu lieu. Nous avons sollicité de faire partie du Comité de suivi qui a travaillé par anticipation sur les conclusions des scénarios proposés. Cela nous a été refusé à l'époque par l'État et la région, à notre grand regret, parce que nous pensons que la voix des acteurs économiques devrait aussi pouvoir compter effectivement dans ce débat-là.

Nous avons proposé un scénario alternatif, parce que pour nous, dans les scénarios qui sont proposés aujourd'hui, il y a différents manques. Le premier est que la plupart des travaux proposés aujourd'hui se font à l'est de la région. Alors que nous considérons que l'est de la région sera déjà servi avec l'arrivée de la LGV Bretagne – Pays de la Loire et que, donc, on redonne l'avantage finalement à un territoire qui l'a déjà et qui l'aura encore plus en 2017. Et donc, c'est vraiment l'ouest de la Bretagne qui nous intéresse directement. Cela a été dit aussi tout à l'heure, il nous semble qu'il manque un

barreau essentiel. C'est quand même une jonction entre l'axe Nord et l'axe Sud de nos lignes ferroviaires. Dans notre scénario, nous proposons une ligne nouvelle complète entre Brest et Quimper, qui mettrait Brest et Quimper à 20 minutes l'une de l'autre, avec donc comme cela a été aussi dit, un nouveau franchissement de l'Élorne et une gare aussi que nous proposons à l'aéroport de Brest, puisque je partage aussi ce que l'une des personnes a dit tout à l'heure, que l'aéroport de Brest pourrait très bien aussi jouer ce rôle d'aéroport pour l'ensemble de l'Ouest Bretagne, à partir du moment où les liaisons ferroviaires aussi permettent cela. Puis, nous avons aussi, sur le plan que nous avons proposé, simulé une liaison complémentaire entre Carhaix et Lorient, qui serait effectivement un deuxième barreau Nord – Sud aussi.

Je vous invite à regarder ce cahier d'acteur. Et je ne voudrais pas que – j'ai entendu parler de l'avion aussi – nous opposions les entreprises et les salariés, parce qu'aujourd'hui ce qui fait le tissu breton en termes d'entreprises, ce ne sont pas des entreprises du CAC 40. Ce sont des PME qui ont effectivement besoin de se déplacer sur Paris, parce que c'est là que les décisions se prennent, c'est là que sont les clients. Aujourd'hui, l'avion c'est un coût extrêmement cher. C'est-à-dire qu'effectivement les entreprises font appel à l'avion, puisque pour pouvoir faire l'aller-retour dans la journée, il n'y a pas vraiment d'autres choix aujourd'hui. Maintenant, il faut quand même avoir en tête que c'est 500 à 600 euros l'aller-retour en billet d'avion. Donc, pour la plupart des PME qui composent notre territoire aujourd'hui, c'est un coût qui est extrêmement élevé et qui fait que nos entreprises ont du mal à rester compétitives et que les emplois sont aussi forcément liés à la compétitivité, à la survie de ces entreprises. Voilà pour mon mot de conclusion.

#### **Dominique SIMON, membre de la CPDP**

Merci. Alors, Monsieur ? Dites-moi qui veut encore s'exprimer, comme le temps passe. OK.

#### **Jérôme ABBASSENE**

Bonsoir. Jérôme ABBASSENE de nouveau. J'ai respecté le cadre, tout à l'heure j'ai fait une minute. C'était davantage deux questions techniques. Et je réitère, je pointe sur les trois *scenarii* proposés. J'aimerais, nous aimerions avoir la distinction de cette fameuse virgule qui dessert Notre-Dame-des-Landes. Voilà, propos liminaire.

Secondement, maintenant les avis. Effectivement, je déplore aussi le fait qu'il n'y ait aucun élu régional ici présent. Je suis ravi qu'il y ait un écologiste comme moi qui soit intervenu et une personne représentant le monde économique. En plus, nous sommes bien répartis, c'est la triangulation. Nous allons convaincre l'auditoire.

Effectivement, avant de penser maintien de l'ordre, nous sommes dans une question d'acceptabilité du projet. L'acceptabilité, c'est pouvoir intégrer dès le début les acteurs économiques. Pourquoi leur a-t-on refusé d'avoir droit au chapitre ? Secondement, l'acceptabilité économique, c'est aussi d'écouter les élus. Nous avons deux élus, Monsieur Christian TROADEC puis la Mairesse de Pontivy. Comment se fait-il qu'il n'y ait pas une collaboration beaucoup plus étroite, qui permette bien évidemment d'avoir un axe central qui puisse... et là, je cite *expressis verbis* vos propos, lorsque vous nous avez un peu vendu du rêve au début : « Le maintien de l'attractivité économique, c'est d'abord améliorer le réseau entre les villes en utilisant le mieux le réseau existant pour un relèvement de la vitesse. » Donc, nous utilisons le réseau existant qui est en déshérence. Vous avez remarqué, tout à l'heure j'ai pointé mon propos simplement sur le Carhaix – Châteaulin. Il y a un barreau à construire entre Carhaix et Rennes. Donc, encore une fois, cette question est au cœur. Et moi, en tant que militant et activiste du pays de Quimper, je suis tout à fait désintéressé, mais je viens en parfaite solidarité.

Maintenant, il faut regarder vers l'avenir. Je vois, je suis à 1,58 minute, donc je suis large. Vous parliez tout à l'heure d'un renouvellement de la politique ferroviaire qui va s'ouvrir à horizon 2030. Évidemment, nous en sommes là. Pourquoi ? Parce que l'autorité organisatrice, c'est-à-dire que c'est la région qui aujourd'hui achète le matériel roulant, qui paye en fait, mais qui ne choisit pas grand-chose. En 2030, j'espère que... Moi, je suis trentenaire. Nous parlions tout à l'heure de 1967, le réseau breton. J'espère qu'il va y avoir un *aggiornamento* et que ce fameux réseau breton va pouvoir prendre la main sur les dessertes. Comment voulez-vous que demain nous transportions des personnes de leur domicile à leur travail si l'infrastructure à la base n'est pas en place ? S'il n'y a pas d'épine dorsale au milieu, comment la région va-t-elle pouvoir reprendre la main et proposer des transports du quotidien ? Parce que c'est bien beau d'avoir les yeux vers Paris. Moi, je fais Quimper – Paris – enfin, je n'ai pas pris ma carte d'abonné – mais une fois par semaine. Donc, d'avoir

## LNOBPL – Liaisons ferroviaires Bretagne-Loire

les yeux vers Paris, très bien, nous allons gagner 1 h 30. Mais je ne crois pas sincèrement que c'est ce qu'attendent les personnes dans la salle. Merci.

**Dominique SIMON, membre de la CPDP**

Merci. Monsieur ?

**Claude VIET, élu région Pontivy Loudéac**

Bonsoir. Claude VIET, élu région Pontivy Loudéac. Je déplore aussi l'absence d'élus de la région. Et je salue RFF, car ce n'est sûrement pas facile de venir ici en Centre Bretagne nous présenter un grand projet et nous dire que ce n'est pas pour nous. J'étais à Pontivy. La page 23 me plaît beaucoup, parce que dans la page 23 – si vous pouviez la remettre – il y a de l'orange en haut, de l'orange en bas, de l'orange sur Rennes. C'est très pâle chez nous. Mais la légende dit ceci : « Accompagner la croissance de la population [pour l'orange], attirer les jeunes, maîtriser le foncier. » C'est dans la perspective de l'aménagement du territoire. C'est-à-dire que moi, je me dis que si nous avons des voies de communication au Centre Bretagne, nous aurions peut-être de l'orange aussi chez nous.

**Arnaud GODART, chef de mission LNOBPL – RFF**

Il est peut-être important de préciser ce qu'est cette carte, juste parce que nous la citons – et vous faites bien. Benoit, peux-tu rappeler ce que décrit cette carte ?

**Benoit FORSTEMCHER, membre de la CPDP**

Elle a été largement commentée à Pontivy et aussi ce soir. En fait, cette carte qui figure dans notre dossier est une carte d'enjeux d'aménagement du territoire. C'est quelque chose qui se base sur les documents qui existent actuellement. Et donc, il y a une carte d'enjeux globale sur tout le territoire et qui traite de multi thèmes. Pas seulement du transport, vous l'aurez bien compris. Elle figure dans notre rapport comme étant un élément de diagnostic. En réalité, elle est dans la partie introductive, la partie 1 avec les enjeux démographiques, sur laquelle RFF n'a aucune prise non plus. Et après, dans les parties 2 et 3, nous rentrons plutôt dans le dur du transport et du ferroviaire, qui est plutôt notre aire d'expertise, notre zone.

**Arnaud GODART, chef de mission LNOBPL – RFF**

En résumé, c'est un diagnostic. Cela ne représente en rien les ambitions quelconques des acteurs du projet. Et encore moins du ferroviaire. C'est juste une photo qui est factuelle.

Je voulais rebondir, si vous le permettez. En aucune manière, et j'espère que ce n'est pas le message que vous retiendrez en disant que le projet n'est pas pour vous. Le scénario vert peut apporter des choses, nous l'avons dit. Nous n'excluons rien. Et j'espère que nous avons dès à présent – la réunion n'est pas finie – apporté quelques éléments pour dire que l'action ferroviaire ne se limite pas à LNOBPL. J'espère, Monsieur le Maire, que les actions sur Carhaix – Guingamp, même modestes... mais c'est cela aussi le quotidien et l'amélioration des lignes actuelles au quotidien par des actions modestes de ce type qui, quand même, représentent plusieurs millions d'euros sur trois ans. C'est une action de fond. Et nous allons aussi insister sur le fait que le ferroviaire est une réponse de mobilité, mais pas la seule. Et elle arrive aussi en complémentarité des autres actions des partenaires pour assurer la mobilité sur l'ensemble du territoire.

**Dominique SIMON, membre de la CPDP**

Merci. Il y a une demande de parole ici, une là, une là-haut. Et deux nouvelles. Il va falloir faire vite. Si vous voulez tous parler, respectez-vous les uns les autres, sinon c'est les premiers qui parlent qui finiront.

**Dominique CRASE**

Dominique CRASE à nouveau. Compte tenu des nouveaux acteurs économiques locaux qui viennent s'installer en Centre Bretagne – je pense notamment à l'usine de la laiterie chinoise à Carhaix – comptez-vous réviser le projet et le remettre à jour ?

## LNOBPL – Liaisons ferroviaires Bretagne-Loire

**Arnaud GODART, chef de mission LNOBPL – RFF**

De façon générale, oui, nous avons la nécessité de maintenir notre projet. Nous l'avons dit, nous allons le concerter, nous allons l'affiner, mais aussi l'actualiser tout au long de ce long parcours qui nous attend dans les 20 prochaines années pour affiner ce projet. Nous allons prendre en compte de façon générale – et c'est un cas particulier, emblématique pour Carhaix, mais il y a aussi d'autres éléments d'environnement généraux en France ou très localisés sur le territoire Bretagne – Pays de la Loire qui font que le projet devra être effectivement en permanence adapté. Et excusez-moi d'insister encore, mais il n'y a pas que le projet. Et cet élément porteur pour Carhaix notamment peut aussi conduire à d'autres natures de réflexions ferroviaires notamment, en dehors du projet et en complémentarité.

[Hors micro]

Non, mais en fait, c'est ce que nous essayons d'expliquer. Nous avons un énorme projet, LNOBPL, à échéance 2030. Et en attendant, des projets plus « pragmatiques » du quotidien, sur le réseau existant sont mis en œuvre, plus facile à déployer dans des échéances plus courtes parce que ce sont des projets plus simples qui peuvent aussi, au travers d'échanges que nous pouvons avoir avec les industriels au quotidien, pour le domaine fret notamment, avec dans le domaine voyageur les autorités organisatrices de transport, les associations d'usagers. C'est par ce biais-là que les projets, dans le contrat de projet État région, naissent, et à échéance plus courte que ce projet ici. Donc, le projet prendra en compte ces éléments, mais par contre en termes de réactivité, il y a d'autres types de projets. Et il n'y a pas que les projets non plus. Je pense que c'est un message aussi. C'est qu'il y a aussi la capacité avec les infrastructures existantes, apporter de l'amélioration sur le réseau actuel tel qu'il est. C'est ce dialogue que nous essayons aussi de mener au-delà des projets.

**Dominique SIMON, membre de la CPDP**

Merci Monsieur GODART.

**Claude PENNANEACH**

Re-bonjour. Claude PENNANEACH. Pour rejoindre ce que disait Monsieur qui fait de l'écologie, c'est vrai que le projet du Centre Bretagne a l'avantage d'abord de ne faire qu'un projet au lieu d'en faire un au nord et un au sud, où il y a de gros travaux à faire au nord et au sud au point de vue ouvrage d'art. Il faut compter 30 ouvrages d'art importants au nord comme au sud, tunnels, viaducs et autres. Alors que par le Centre, nous en avons 5 à faire. Et nous défrisons à peine le paysage. Et nous concevons que nous prenons moitié moins de terrain, puisque nous ne faisons qu'une seule ligne au lieu d'en faire deux. Et nous désenclavons tout le Centre Bretagne. Il faut bien le dire. Et en même temps, nous ne défrisons pas le paysage, parce qu'il y a tout un projet intéressant où nous passons presque à plat, avec la ligne tout du long, en passant très légèrement au nord de Carhaix. Nous évitons la vallée jusqu'à Brest par l'ancienne route départementale, la voie romaine. À cet endroit-là, il y a juste le projet du pont du côté de Pénity-Saint-Laurent, un autre pont du côté de Loudéac, un autre vers Châteaulin et c'est tout. Il y a trois gros ouvrages plus deux petits. Alors que vers le Nord et le Sud, vous aurez des ouvrages d'art énormes à faire, des terrassements énormes à faire. Et vos lignes vont coûter, entre les deux lignes Nord et Sud – nous avons fait le calcul avec un collègue qui travaille en bureau d'études – six fois plus cher. Six fois plus cher ! Alors si les gens sont prêts à dépenser six fois plus cher, moi je veux bien. Et là, nous désenclavons le Centre Bretagne et en même temps nous faisons de l'écologie. Je rejoins Monsieur.

**Dominique SIMON, membre de la CPDP**

Merci Monsieur. Je suis désolée, je vous interromps, mais parce que je voudrais donner la parole aux autres personnes qui l'ont demandé. Je vous suggère vraiment de nourrir vos suggestions et vos propositions en les détaillant sur le site. C'est une contribution que vous pouvez apporter et y amener tous les éléments techniques que vous semblez maîtriser.

Monsieur, ici, a demandé la parole. Je ne sais plus très bien où j'en suis. Ici, il y en a plein. Nous devrions y arriver.

**Jean-Paul Le BOËDEC, Maire de Rostrenen**

Jean-Paul Le BOËDEC, Maire de Rostrenen. Je voudrais rejoindre un peu ce qui a été dit par mes collègues de Pontivy et Carhaix, à savoir que cette ligne centrale serait plus à voir comme un aménagement du territoire. Il ne faut pas comparer cela avec les 7 ou 15 minutes que nous pouvons gagner par ailleurs. C'est beaucoup plus important d'avoir un

aménagement du territoire que d'avoir quelques minutes de gagnées. Nous avons voté à Rostrenen une motion justement pour cette version. La réponse rapide que nous avons reçue nous a fait penser qu'il n'y a eu aucune étude de faite manifestement, parce que la réponse était tellement rapide que nous nous sommes dit que l'on n'avait pas pris la peine d'étudier cette réponse. Carhaix a eu la même chose.

Je pense qu'il ne faut pas non plus raisonner à si court terme. Nous parlons de 2030. Tout à l'heure, Monsieur HOURMANT nous disait que depuis 50 ans, il est en train de se battre pour la mise en deux fois deux voies de la RN 164. Et ce n'est pas fini. Moi, je pense qu'il faut plutôt raisonner à l'horizon 2050 et faire quelque chose de sérieux, quelque chose de nouveau qui permettrait à notre Centre Bretagne justement de se revitaliser un petit peu et de ne pas être oublié comme c'est le cas aujourd'hui.

#### **Dominique SIMON, membre de la CPDP**

Merci. Monsieur a demandé la parole. Qui d'autre ? Votre voisine.

#### **Gaël SQUIBAN**

Bonsoir. Gaël SQUIBAN. Moi, j'interviens en tant qu'élu et chef d'entreprise. Dans mon métier, je travaille de chez moi, donc c'est un avantage. Pour voir mes clients, pour négocier un contrat, je suis obligé de me déplacer. Un exemple tout bête. La dernière fois, je devais aller à Poitiers. Je vais à la gare de Loudéac puisque j'ai la chance d'habiter près de cette commune magnifique. À Loudéac, on me donne deux axes pour aller à Poitiers. On me donne Paris en passant par Paris, ou alors on me donne 7 heures de trajet avec pas moins de 7 changements. Voilà. Donc, j'ai pris ma voiture, naturellement. Et le tarif était de presque 70 euros. C'est quelque chose d'énorme. Le train n'est pas du tout rentable. Cela montre que bien souvent nous n'avons pas assez d'interconnectivité entre les communes, les localités. Certes, Loudéac n'est pas Poitiers, mais Poitiers, c'est quand même quelque chose d'assez grand et devrait être relié au moins directement à Rennes. Cela fait partie des choses qui, à mon avis, ici en Bretagne, nous n'avons pas de grosses villes comme Poitiers, mais nous avons de petites villes ou des villes médiums qui méritent d'être reliées entre elles pour effectivement attirer la population. C'est important. Vous parlez de travail, vous parlez de 3 millions de personnes qui vont être amenées... le fait que vous fassiez un projet va bouger plus de 3 millions de personnes tous les jours ou sur l'année, alors que si vous prenez la voie verte vous aurez plus de soucis avec moins de personnes touchées. Si vous ne proposez pas d'axe de communication, les gens ne viendront pas, donc vous toucherez forcément moins de personnes. C'est logique.

Et je voulais juste signaler également que vous fonctionnez avec l'électricité, il me semble. L'électricité en France est nucléaire. Donc, pour moi, l'écologie n'est pas chez vous. Voilà.

#### **Dominique SIMON, membre de la CPDP**

Merci. Apparemment, votre voisine a quelque chose à dire aussi.

#### **Marie-Pierre LELORY**

Rapidement, puisque cela rejoint plus ou moins ce qu'il vient de dire. Le Monsieur en face de moi qui s'est nommé un peu écologiste – et nous devrions tous l'être d'ailleurs – a dit que vous consommiez 2 000 hectares. C'est bien cela ? Je ne me trompe pas de chiffre ? Nous savons tous que nous avons besoin de manger et qu'il faut de la terre pour se nourrir. Il faut que nous arrêtons. Nous savons très bien que maintenant un département disparaît tous les 7 ans en France pour des parkings, des ronds-points, des voies, etc. Je dirais presque des « conneries » parce que nous n'arrivons plus à nourrir. Vous avez un projet jusqu'en 2030 et nous savons aussi qu'en 2050 nous serons plus de 9 milliards sur la planète et que nous n'arriverons réellement pas à nourrir les gens. Et cela est prévu aussi. Alors je pose la question : la SNCF veut-elle se sauver ? Et c'est pourquoi ce projet. Ou n'a-t-elle pas de scrupules à dépenser tant d'hectares de terre ?

#### **Arnaud GODART, chef de mission LNOBPL – RFF**

Nous pourrions préciser vos chiffres. Nous les tenons à votre disposition. Ils sont sur le site du débat public puisque la question avait été posée. Et pour faire court, je voulais juste réagir déjà sur le fait que le débat public a justement pour but de mettre en balance les gains, les avantages du projet par rapport aussi à des contreparties. Et les contreparties que

vous citez, Madame. Le débat public a justement pour but de mettre ces éléments en perspective et se demander si cela vaut le coup en effet.

**Dominique SIMON, membre de la CPDP**

Quelqu'un d'autre souhaite-t-il exprimer un avis ? Non ? Vous êtes formidables. Il est 22 heures. Nous avons dit que nous terminions à 22 heures. Je voulais vraiment vous remercier. Nous avons eu, je crois, un débat très actif et très riche. Beaucoup de choses ont été abordées. Nous avons entendu plein de choses en matière d'aménagement du territoire, en matière d'attentes non satisfaites, des questions qui s'adressent aussi effectivement à d'autres personnes qu'au maître d'ouvrage. Tout cela est très riche et je vous en remercie.

Je vous invite à remplir, si vous les avez bien entre les mains, les fiches d'évaluation du débat public. Le débat public, nous, nous y tenons, nous y croyons. Donc, aidez-nous à faire en sorte que ce soit de mieux en mieux. Allez-y.

Et je vous rappelle les prochaines réunions : demain à Nantes sur justement la liaison Nantes – Rennes. Donc, pour le Monsieur qui se pose des questions sur ce que cela fait si nous n'allons pas à Notre-Dame-des-Landes, qu'il regarde cela. Le 2 décembre, ce sera sur la rentabilité socio-économique et sur le financement. Ces deux réunions sont encore une fois retransmises sur vidéo, donc vous pouvez y participer par internet et poser vos questions. Je vous invite à le faire. Je vous invite aussi à inviter tous vos amis, toutes vos relations à participer au débat sur internet. Plus vous serez à vous exprimer, plus forte sera votre voie.

Merci encore et bon débat.

*(Clôture de la réunion à 22h00)*

***Conformément à la loi, les personnes ayant donné leur identité et/ou leurs coordonnées ont le droit de demander une rectification.***