

LNOBPL – Liaisons ferroviaires Bretagne-Loire**VERBATIM DE LA RÉUNION THEMATIQUE « Nantes – Rennes »
Nantes, le 27 novembre 2014, 19 h 00 à 22h30****Commission particulière du débat public :**

Olivier GUERIN, *président*
Marie-Françoise SEVRAIN, *membre*
Alain RADUREAU, *membre*
Michel MORIN, *membre*
Paola OROZCO-SOUËL, *membre*
Martine PATTOU, *membre*
Dominique SIMON, *membre*

Maîtrise d'ouvrage :

Stéphane LEPRINCE, *directeur régional Bretagne et Pays de la Loire (RFF)*
Arnaud GODART, *chef de mission LNOBPL (RFF)*
Benoît FORMSTECHE, *chef de mission adjoint LNOBPL (RFF)*
Virginie FIORIO, *responsable environnement LNOBPL (RFF)*
Cédric LEVREL, *en charge des études techniques LNOBPL (RFF)*
Marc-Antoine BERTRAN DE BALANDA, *chargé de mission projet stratégique de l'agglomération de Nantes (RFF)*

Experts :

Jean DETERNE, *ingénieur général des Ponts, des Eaux et des Chaussées*
Claude ABRAHAM, *ingénieur général honoraire des Ponts et Chaussées*
Pierre ROUSSEL, *ingénieur Général du Génie Rural, des Eaux et des Forêts*
Michel SAVY, *ingénieur de l'Ecole Centrale, docteur d'Etat en économie*

Début de la réunion à 19h00

Olivier GUERIN, Président de la CPDP

Bonjour, vous êtes déjà nombreux. Si vous voulez bien vous asseoir.

Je donne tout de suite la parole à monsieur ROUSSEL, qui nous accueille ici à Nantes.

Fabrice ROUSSEL, Vice-Président de Nantes Métropole

Monsieur le Président, merci. Mesdames et Messieurs, bonsoir à toutes et bonsoir à tous. Très heureux de vous accueillir ici à Nantes et à Nantes Métropole pour cette première réunion nantaise du débat public sur les lignes nouvelles Ouest Bretagne – Pays de la Loire.

Vous le savez, Nantes Métropole est particulièrement intéressée par ce projet, qui présente des enjeux importants d'aménagement et de solidarité pour l'avenir du Grand Ouest. Et je tiens à souligner la collaboration et coopération que nous avons eues avec l'ensemble des agglomérations du Grand Ouest de la France, mais aussi avec les autres collectivités, pour travailler sur ce projet.

Donc, ce projet, ce soir, il sera aussi l'occasion d'en présenter un focus plus particulier sur la liaison Nantes – Rennes. Et donc, c'est un projet qui est de nature à contribuer au dynamisme du Grand Ouest et à nos deux métropoles que sont aujourd'hui Nantes et Rennes. Et la liaison Nantes – Rennes est donc au cœur du débat de ce soir, et doit en effet être un maillon central d'un système ferroviaire qui doit être raccordé au réseau structurant de liaisons rapides nationales et européennes.

Et, comme nous l'avons évoqué dans le cahier d'acteurs, avec Rennes Métropole, nous attendons de ce projet qu'il permette à terme de mieux relier un bassin de vie de 2 millions d'habitants et de près de 700 000 emplois, avec la volonté d'avoir un temps de parcours efficace, c'est-à-dire 50 minutes, mais aussi des liaisons cadencées entre nos deux villes, avec une fréquence de la demi-heure aux heures de pointe.

Et ce réseau nouveau doit également pouvoir améliorer la mobilité du quotidien, et être une alternative à l'utilisation, notamment, de la voiture. Mais cela doit être aussi un élément pour augmenter les capacités autour des nœuds ferroviaires que sont Nantes et Rennes.

Je tiens également, évidemment, à dire que ce projet, que la caractéristique de ce projet, c'est bien de traiter de la performance globale des liaisons ferroviaires du Grand Ouest, que ce soient évidemment les liaisons au niveau national et européens, mais aussi les liaisons régionales entre les différentes villes de notre territoire, et aussi les dessertes locales et périurbaines, et je n'oublie pas aussi l'importance du fret pour le développement économique.

Donc, ce soir, c'est la présentation, évidemment, du projet dans sa globalité, avec un focus plus particulier sur Nantes et Rennes, et puis aussi la présentation des expertises qui ont été demandées à la Commission nationale du débat public.

Donc, je vous souhaite tout simplement une réunion constructive, qui permettra d'enrichir le débat public.

Bonne soirée à vous tous.

Olivier GUERIN, Président de la CPDP

Merci, Monsieur le Président.

Donc, nous sommes dans une procédure de débat public. Le débat public, c'est une procédure qui est récente. Elle date de 1975, avec la loi Barnier, qui a créé la Commission nationale du débat public. Vous avez les textes principaux qui vous sont présentés.

Je voudrais dire deux choses, par rapport à cela, c'est que c'est une procédure qui se met en place. C'est une procédure qu'on a appelée de démocratie environnementale ou participative. Et c'est en même temps une procédure assez fragile. Quelques fois, cela se passe bien, d'autres fois, cela se passe plus mal. Je pense que c'est quand même par rapport aux procédures qui suivent leur cours, un moment de débat public, c'est un moment d'échange, c'est un moment d'information, et c'est un moment d'avis, qui est important.

Alors, je sais qu'elle est critiquée, cette procédure, parce qu'elle est à côté de la démocratie représentative. Certains estiment que cela prend trop de temps, que la concertation peut se passer autrement, plus simplement. Et certains disent au contraire que le débat, en réalité, est sur des projets qui sont déjà bouclés, qui sont décidés, et que cela ne sert pas à grand-chose.

Je voudrais vous dire, comme ancien membre de la Commission nationale, et surtout pour avoir participé à plusieurs débats publics, avec des collègues, et vous avez ici plusieurs collègues qui ont déjà participé à des débats publics, outre les différents membres de la commission, que nous savons que le débat public, cela sert à quelque chose. Ma première expérience du débat public, cela a été sur un projet de transports en commun en Ile-de-France. Il y avait un projet du gouvernement, un projet de la région. Et ce qu'ont dit les gens, c'est : « vos projets, ils sont peut-être intéressants, mais nous, voilà ce qu'on veut. Nos problèmes, ce sont des problèmes plus quotidiens, et vous ne les traitez pas vraiment directement avec votre projet ». Et la discussion a fait qu'entre État et région, il y a eu un grand plan sur les transports en commun, qui ne se limitait pas aux projets qui étaient présentés, mais traitait le quotidien des gens.

Je dis simplement comme exemple, et on pourrait trouver d'autres exemples, encore une fois, de l'influence du débat public.

Alors, ce que nous souhaitons tous ici, membres de cette Commission particulière du débat public, c'est que le débat soit constructif, qu'il y ait des arguments qui soient échangés. On peut être pour, contre, on peut argumenter sur tel ou tel point, sur tel ou tel objectif. C'est dans l'échange que quelque chose se construit. Nous ne cherchons pas, contrairement à ce qui a pu être indiqué sur le site du débat public, le consentement, mais c'est vrai que s'il y a un consensus qui se forme au cours de ces discussions, je pense que c'est quelque chose dont tout le monde gagne.

Alors, après les textes, quels sont les enjeux ? Comment cela se passe ?

D'abord, pour rappeler que la commission, nous sommes 7 membres, je ne vais pas indiquer la totalité des membres pour aller un peu plus vite. Vous en avez ici, les autres sont dans la salle.

Le débat porte sur l'opportunité : est-ce qu'il faut réaliser ou non le projet ? Et il porte, et c'est en même temps que sur l'opportunité, sur les objectifs. Il y a des objectifs qui sont proposés par le maître d'ouvrage, est-ce que vous êtes d'accord avec ces objectifs ? Est-ce que vous proposez d'autres objectifs ? C'est un élément important. Et puis, en dernier lieu, c'est plus technique : quelles sont les caractéristiques principales du projet ?

Alors, ce projet, je le redis ici et c'est important, c'est un projet qui n'est pas arrêté, qui n'est pas décidé. Et le débat public intervient en amont de la décision. La décision, elle sera influencée, d'une façon ou d'une autre, elle tiendra compte de ce débat public.

Et je crois que c'est la richesse des arguments qui sont énoncés qui feront que la décision, après le débat public, tiendra compte de ces arguments.

Un dernier point : il permet à chacun – il y a deux éléments dans le débat public. Il y a d'abord l'information. Sans information, on ne peut pas donner des arguments. Donc, l'information, elle est importante. Et puis, elle permet à chacun de s'exprimer, de donner des avis, de critiquer, de faire des suggestions sur le projet.

Trois principes :

- La transparence : c'est-à-dire que tous les documents, toutes les études qui sont faites, tous les documents sont accessibles à tout le monde, et sur le site internet, vous avez toutes les études qui ont été réalisées par Réseau Ferré de France, le maître de l'ouvrage. Et nous demandons, des questions sont posées aux réunions comme sur le site internet, et nous veillons à ce que RFF donne une réponse précise, complète, sur ces questions.

LNOBPL – Liaisons ferroviaires Bretagne-Loire

- Le deuxième point, qui est important, qui n'est pas toujours très bien compris, c'est l'équivalence. C'est-à-dire qu'ici, tout le monde est sur le même pied d'égalité. Il n'y en a pas un qui a droit à la parole plus longtemps que d'autres parce qu'il a des fonctions, des responsabilités. Tout le monde, nous sommes citoyens, toute personne a la parole dans les mêmes conditions. Et je vous rappellerai tout à l'heure, pour la bonne tenue du débat, que nous devons limiter la prise de parole des uns et des autres : une minute pour les questions, 3 minutes pour les avis.
- Le dernier point : ce qui est important, c'est l'argumentation. C'est la force des arguments que vous donnerez, en faveur de telle ou telle position, qui assiera la conviction.

Après le débat, dans les deux mois, nous faisons un rapport : nous rendons compte de ce qui a été dit au cours du débat public.

Nous n'avons pas d'avis : nous sommes neutres, indépendants. Nous ne donnons pas d'avis. Ce n'est pas une enquête publique où le commissaire-enquêteur donne son avis, nous rendons compte simplement du débat. Et encore une fois, nous sommes neutres. Et par ailleurs, le Président de la Commission nationale du débat public publie le bilan du débat. Ces deux documents sont publiés, donc, dans les deux mois de la clôture du débat, avant le 3 mars prochain.

Un élément important aussi : on vous a distribué à l'entrée de la salle, je crois, des feuilles de questionnaire sur l'évaluation du débat. Ce que nous souhaitons, pour ce débat – mais ce débat est un débat parmi d'autres qui sont organisés par la Commission nationale du débat public – c'est de voir ce qui marche, ce qui ne marche pas, et que vous donniez votre avis sur la façon dont le débat a été organisé, sur la tenue des réunions, sur le site internet. Ce sont des éléments importants qui nous permettent de mieux apprécier, pour le futur, ce qui marche, ce qui ne marche pas, et le souhait des uns et des autres. Donc, si vous voulez bien remplir ces questionnaires, vous les avez sur papier. Vous les avez aussi sur internet, où vous pouvez répondre à ces questionnaires. Je vous le rappellerai en fin de réunion, mais si vous voulez bien, pendant la réunion, déjà préparer ces documents.

Alors, l'organisation du débat ce soir : deux temps. C'est la première fois que nous venons à Rennes, il est normal qu'il y ait une présentation... pardon, excusez-moi, je suis confus. Donc, c'est la première fois que nous venons. J'aurais aimé venir plus tôt, mais nous étions venus d'ailleurs pour la préparation du débat, de nombreuses fois, à Nantes. Donc, c'est la première fois que nous venons ici, on présente le projet : Réseau Ferré de France présentera le projet, et puis il y aura un premier temps d'échanges, de questions et d'avis sur le projet dans sa globalité. Et puis, comme on l'a rappelé tout à l'heure, il y a une liaison qui est importante, c'est la liaison Nantes – Rennes. Sur la liaison, il y a le projet de Réseau Ferré de France, et il y a un projet qui a été fait par une expertise complémentaire, décidée par la Commission nationale du débat public : des variantes sans desserte de Notre-Dame-des-Landes. Donc, les deux seront présentés, et donneront lieu, de la même façon, à la discussion, des questions, puis des avis.

Voilà. Vous pouvez aussi... alors, c'est une réunion qui sera chargée : c'est la première, donc, ici. Il y aura une seconde réunion qui sera un peu la suite de celle-ci, une réunion-atelier, qui se tiendra le 9 décembre, où l'on discutera notamment des sujets qu'on n'a pas pu traiter complètement ici. Donc, si vous n'avez pas eu de réponse, si vous n'avez pas pu poser votre question ou donner votre avis, il y aura une séance de rattrapage le 9 décembre, la suite de cette première réunion, dont la portée d'ailleurs sera un peu plus large, puisque ce ne sera pas simplement la liaison Nantes – Rennes, mais ce projet donne d'autres perspectives, notamment pour la desserte du Sud Bretagne.

Voilà. Et vous pouvez bien sûr vous exprimer sur internet, où il y a un forum de questions et d'avis.

Je laisse tout de suite la parole à Réseau Ferré de France. Je vous indiquerai après plus précisément comment les uns et les autres peuvent intervenir.

Monsieur LEPRINCE, vous avez la parole pour les quelques indications.

Stéphane LEPRINCE, Directeur régional – RFF

Monsieur le Président, bonsoir. Mesdames, Messieurs les élus, Mesdames, Messieurs, bonsoir.

Donc, Réseau Ferré de France, et au 1^{er} janvier SNCF Réseau, est propriétaire et le gestionnaire du réseau ferré national. Donc, ce bien public est au service évidemment des territoires, des collectivités et des clients. Vous savez peut-être que ce réseau est largement financé par les finances publiques, puisqu'à peu près 20 % seulement est financé par

LNOBPL – Liaisons ferroviaires Bretagne-Loire

les voyageurs terminaux. Donc, c'est vrai que c'était important pour nous de recueillir votre avis dans un débat comme ce soir, parce que c'est aussi un outil d'aménagement du territoire.

Avant de parler du projet – Arnaud et Benoît vont vous le présenter – il me paraît aussi important, comme cela a été réaffirmé tout à l'heure, de vous indiquer et de l'indiquer à nouveau, que les priorités de RFF et SNCF Réseau sont vraiment les transports du quotidien. Vous savez peut-être que sur ces deux belles régions, Bretagne et Pays de la Loire, nous investissons à peu près 400 millions d'euros par an, pour améliorer le quotidien des voyageurs. Et dans cette région, nous sommes par exemple en train de faire des travaux de modernisation entre les lignes Nantes – Saint-Gilles-Croix-De-Vie et Pornic, pour une réouverture l'année prochaine.

Au-delà des nombreux travaux, ce sont aussi des travaux sur le réseau structurant, comme il y a pu y avoir entre Nantes et Angers en ce début d'année, ou entre Rennes et Redon en ce moment même.

Au-delà des travaux, qui parfois, malheureusement, aussi, perturbent un peu les circulations voyageurs, nos investissements permettent aussi de modifier les services, puisque ce sont les trains qui circulent qui vont pouvoir avoir, par exemple, plus de capacité, ou des temps de parcours plus réduits. Avec la LGV Le Mans – Rennes, qui sera mise en service en 2017, ce sont tous les services de la région qui vont être modifiés. Et cela, c'est un travail important, qui est en cours, et c'est à travers ces créneaux horaires de circulation – qu'on appelle les « sillons » – qu'on peut améliorer aussi au quotidien, au-delà des investissements qui sont faits, la qualité de service sur le réseau.

De même pour le fret, on a pu en parler dans des réunions comme à Saint-Nazaire, le fret y trouve sa place, et dès 2017, je pense qu'on pourra aussi avoir quelques leviers.

Mais voilà, notre réseau a ses limites. Vous êtes, et nous sommes dans une région très dynamique avec une croissance démographique importante, cela sera souligné tout à l'heure. Le réseau n'évolue pas simplement, on ne tord pas un rail comme on tord un trombone, et vous avez pu voir pour la LGV Le Mans – Rennes, mise en service en 2017, qu'il nous a fallu plus de 20 ans pour concevoir ce projet.

Notre devoir, c'est aussi de préparer l'avenir, et c'est vraiment l'objet de ce débat ce soir.

Et donc, Arnaud et Benoît vont vous présenter maintenant ce projet.

Je vous souhaite un bon débat, et une bonne réunion.

Merci.

Arnaud GODART, chef de mission LNOBPL – RFF

Bonsoir à tous. Je suis donc Arnaud GODART, le chef de mission du projet de Liaison Nouvelle Ouest Bretagne – Pays de la Loire. À mes côtés, Benoît FORMSTECHE, mon adjoint, qui répondra tout particulièrement à vos questions techniques. Et également dans la salle, des collègues, RFF, SNCF, qui interviendront également.

Je tiens à préciser avant tout que nous sommes extrêmement en amont de ce projet. Rien n'est figé, et nous allons tirer parti de ces échanges, ce soir même, pour améliorer encore ce projet.

Avant de préciser les projets d'aménagements, nous vous proposons donc de présenter rapidement le contexte et les enjeux de ce projet.

Ce projet concerne les axes Rennes – Brest, Rennes – Quimper, Nantes – Rennes, Nantes – Quimper. Il s'appuie sur le réseau existant, pour capitaliser, pour tirer profit des travaux réalisés actuellement, et notamment les travaux en cours ou planifiés, sur l'étoile de Nantes par exemple. Ce projet est complémentaire des autres projets d'infrastructures, infrastructures routières ou aéroportuaires notamment. LNOBPL est en quelque sorte la continuité d'un projet de liaison à grande vitesse Bretagne – Pays de la Loire, entre Le Mans et Rennes, dont la mise en service sera 2017, connu de tous.

LNOBPL vise 4 types de déplacements : des déplacements vers Paris, vers l'Europe, mais également, et j'allais dire surtout, internes au territoire. Nous avons aussi, au travers de ces enjeux de proximité, des enjeux vis-à-vis des liaisons avec les régions limitrophes, et également des enjeux du quotidien autour de Nantes et de Rennes, au périurbain.

LNOBPL – Liaisons ferroviaires Bretagne-Loire

Ce projet est donc à horizon 2030, ce qui est un horizon tout à fait classique pour ce type de grands projets qui nécessitent de longues études et de la concertation, et nous avons donc le plaisir aujourd'hui d'en discuter sereinement.

Ce projet répond d'abord à des enjeux de territoire, que nous pouvons décrire de façon simple, de 3 façons :

- Un enjeu démographique : Bretagne et Pays de la Loire, en termes de démographie, seront deux fois plus dynamiques que le reste du territoire.
- Il s'agit également de maintenir l'attractivité de ces territoires, Bretagne et Pays de la Loire, relativement excentrés à l'échelle européenne.
- Enfin, il s'agit d'assurer la cohésion territoriale, une meilleure coopération entre les villes du territoire, le réseau de villes, entre les métropoles et les villes intermédiaires.

Ceci aura donc mécaniquement des répercussions sur les besoins de transports à l'échelle 2030-2040, en termes de transports au sens large et ferroviaires bien entendu en particulier, qu'il s'agisse du fret ou des voyageurs. Alors, en quantité, mais aussi en qualité, avec deux paramètres importants, que nous traitons dans le cadre de ce projet, qui sont les temps de parcours, et la capacité. La capacité, c'est donc le nombre de trains possibles, par heure, par sens, sur ce réseau.

Or, nous savons aujourd'hui que le réseau, tel qu'il est, ne permettra pas de répondre à ces enjeux en 2030 et 2040.

C'est la raison pour laquelle les partenaires nous ont fixé des objectifs pour améliorer ce réseau. Les partenaires, rappelons-les : il s'agit de l'État, des deux régions, Bretagne, Pays de la Loire, des 4 départements bretons, du département de Loire-Atlantique, des 3 métropoles, Brest, Rennes, Nantes, et bien sûr, Réseau Ferré de France.

Depuis 2010, une cinquantaine de réunions organisées au travers de comités de pilotage, de comités techniques, ont eu lieu, et ont permis de définir ces objectifs. 5 objectifs :

- Il s'agit d'améliorer l'accessibilité de la pointe bretonne : mettre Brest et Quimper à 3 heures de Paris.
- De renforcer le réseau inter-villes, à l'intérieur du territoire, comme nous l'avons vu précédemment.
- De rapprocher les capitales de Nantes et de Rennes, améliorer les fréquences, réduire les temps de parcours.
- De desservir le futur aéroport du Grand Ouest pour l'ensemble des utilisateurs de Bretagne et Pays de la Loire.
- Et enfin, de dégager des possibilités d'évolution à long terme, de capacité, de nombre de trains possibles, notamment pour le fret, et pour le voyageur.

Sur la base de ces 5 objectifs, Réseau Ferré de France a diagnostiqué le réseau actuel, a essayé de voir dans quelle mesure ces objectifs étaient atteignables avec le réseau tel qu'il est, et a dû, a pu proposer des améliorations, que Benoît va nous proposer maintenant.

Benoît FORMSTECHE, mission LNOBPL, RFF

Bonsoir à tous. Maintenant, je vais vous présenter de façon un peu plus détaillée les scénarios qui sont soumis au débat.

Donc, pour commencer, quelques principes généraux qui ont conditionné l'élaboration de ces scénarios. Donc, les principes, c'est d'abord de répondre à l'ensemble des objectifs que vient de vous énoncer Arnaud, aussi bien en temps de parcours qu'en capacité. S'appuyer au maximum sur le réseau existant, donc toutes les opérations qu'on a pu réaliser, on peut citer notamment les relèvements de vitesse, la modernisation sur Rennes – Brest, Rennes – Quimper, mais également les gares, ce sont les PEM sur lesquels on investit, donc les principales gares desservies par les TGV en Bretagne. Donc, sur l'axe Nantes – Rennes, aussi, on peut citer Redon. Optimiser les coûts par la recherche de solutions communes, c'est-à-dire donc des barreaux communs les axes, par exemple Rennes – Brest, Rennes – Quimper, ou Rennes – Quimper, Rennes – Nantes. Également, rechercher des solutions d'aménagement qui bénéficient au plus grand nombre, c'est-à-dire faire gagner du temps, de la capacité, au maximum de voyageurs, dans un souci qui est d'efficacité, donc. Et enfin, dernier grand principe : prendre en compte dès le début des études les principaux enjeux environnementaux dans la conception même des solutions qui vous sont proposées ce soir.

Autre point intéressant à souligner avant la présentation, c'est qu'au total, au final, ce projet concerne, à l'horizon 2030, 18 millions de voyageurs. 18 millions de voyageurs par an, dont 2 millions apportés directement par le projet. Alors, 18

millions de voyageurs, concrètement, c'est l'équivalent du trafic qui sera sur la LGV Bretagne – Pays de la Loire, Le Mans – Rennes, en 2017. Donc, cela permet de voir un peu l'équilibre... enfin, le volume de voyageurs concernés par ce projet.

Donc, le premier scénario qui vous est présenté, c'est le scénario mauve, dit d'amélioration « au plus proche de l'existant ». Le scénario qui vous est détaillé dans sa conception, dans le petit schéma en dessous. Alors, son principe, c'est d'aller au-delà des opérations de renouvellement ou de modernisation de la voie qui ont pu être faites. Vous voyez, en rouge, des petites zones d'aménagement qui consistent à des ripages de courbes, des petites sections de ligne nouvelle à certains endroits, lorsqu'on ne peut pas rectifier la courbe. Tout cela pour essayer d'avoir un continuum d'itinéraires à 220 km/h.

Donc, vous voyez sur la carte comment cela se déroule sur le territoire, notre territoire, donc avec des aménagements sur la Bretagne Nord, sur l'axe Rennes – Brest, entre Rennes, Redon, des aménagements ponctuels dans la vallée de la Vilaine, sur la ligne existante. De Redon à Nantes, donc une modernisation jusqu'à Savenay, et ensuite, une desserte, au passage, de l'aéroport, nécessairement par une section de ligne nouvelle.

Cela, c'est le premier scénario : 250 kilomètres d'aménagements sur l'ensemble du territoire, pour 4,2 milliards d'euros.

Deuxième famille de scénarios qui vous est présentée : là, c'est, l'autre conception repose sur un principe différent. Le petit schéma en dessous vous l'indique, c'est la recherche de sections de lignes nouvelles. Donc, la recherche de sections de lignes nouvelles, c'est donc entre deux gares principales. Donc, ce sont plutôt des lignes de plusieurs dizaines de kilomètres, et là, on peut autoriser des vitesses de 220 à 250, voire 320 km/h dans le cas, par exemple, de secteurs aménagés pouvant accueillir des TGV.

Donc, sur le territoire, comment cela s'organise ? Cela s'organise avec une section de ligne nouvelle entre Rennes et Lamballe pour le Nord ; entre Rennes, Redon, on retrouve un barreau commun qui profite donc à la liaison Rennes – Quimper, Paris – Quimper, et la liaison Rennes – Nantes, qui se connecte donc au niveau de Redon. Et donc, là, on retrouve après une section de ligne nouvelle qui file vers Nantes, avec desserte, au passage, de l'aéroport.

Là apparaît sur la carte l'option qu'on a appelée « Nord Vilaine ». C'est peut-être un peu contre-intuitif dans le nom, mais parce qu'elle se connecte au niveau de Redon, par le nord. Et donc, cette option-là est un total de 165 kilomètres pour 3,1 milliards d'euros. Et ensuite, on vous présente une deuxième option, qui est l'option Sud Vilaine, qui est similaire en termes de performance, mais différente en termes de linéaires, d'infra, puisque vous voyez, 185 kilomètres pour 3,65 milliards d'euros. Alors, pourquoi deux options ? C'est parce que la vallée de la Vilaine est à ce stade un enjeu – et toujours d'ailleurs – un enjeu très important qui nous permet, au stade du débat public, il nous semble intéressant de présenter les deux variantes, les deux options, parce que la variante Nord franchit deux fois la Vilaine, la variante Sud ne franchit jamais la Vilaine, mais des affluents.

Donc, voilà le scénario bleu.

Dernier scénario – donc, vous voyez les deux options qui apparaissent maintenant – dernier scénario, c'est le scénario dit « vert », option également de lignes nouvelles. Alors là, le principe constructif est un peu différent : on recherche un tronçon commun en sortie de Rennes, qui profite à la liaison Rennes – Brest et à la liaison Rennes – Quimper ; on se connecte un peu plus loin avec un barreau commun, donc jusqu'à à peu près le territoire de Mauron, juste avant Saint-Brieuc, juste avant Vannes, mais on retrouve aussi, comme on a un objectif d'amélioration de la liaison Nantes – Rennes et de la desserte de l'aéroport au passage, les deux options déjà présentées, Nord et Sud Vilaine. Et donc, vous voyez que dans l'option Nord Vilaine, on a un linéaire d'aménagement de 250 kilomètres pour 5 milliards d'euros, et dans l'option Sud Vilaine, 270 kilomètres pour 5,55 milliards d'euros.

Voilà donc les 3 familles de scénarios dans leurs composantes techniques.

Les possibilités en termes de gains de temps – pour les gains de capacité, ce sera plutôt développé dans la deuxième réunion de mon intervention, après... enfin, quand on se focalisera sur l'axe Nantes – Rennes – donc là, les gains de temps sur le territoire. Pour les axes Rennes – Brest, Rennes – Quimper, les scénarios bleu et mauve sont relativement homogènes : ils permettent de gagner 10 à 11 minutes. Le scénario vert, plus ambitieux avec le tronçon commun qui se connecte vers Saint-Brieuc et Vannes a des gains de temps plutôt de 15 minutes pour la Bretagne Nord, et 23 minutes pour la Bretagne Sud, pour Vannes et au-delà.

LNOBPL – Liaisons ferroviaires Bretagne-Loire

Sur la liaison donc Nantes – Quimper, des gains de temps assez homogènes quels que soient les scénarios : 6 à 7 minutes, qui sont peut-être un peu plus modestes, mais avec desserte, au passage, systématique, des liaisons Nantes – Quimper, de l'aéroport du Grand Ouest.

Et enfin, pour terminer, sur l'axe Nantes – Rennes, des résultats assez contrastés suivant les scénarios, puisque dans le cadre du scénario d'amélioration au plus proche de l'existant, le scénario mauve, un gain de temps de 7 minutes, mais avec desserte systématique de l'aéroport, et dans le cas des scénarios bleu et vert, un gain de temps de l'ordre de 25 minutes dans l'hypothèse d'un service opéré à 250 km/h, pouvant être de seulement 20 minutes dans le cas d'un scénario opéré à 220 km/h, pouvant monter jusqu'à quasiment 29 minutes de gain de temps si on opère le service à 320 km/h.

Également dans le cadre du débat sont mis sur la table, je dirais, des ajouts possibles pour des gains de temps complémentaires, supplémentaires, pour la desserte de la pointe finistérienne notamment. Donc, on vous les présente rapidement. Il s'agit donc, vous voyez les 3 familles de scénarios, donc ces ajouts figurent en orange sur la carte, donc chaque ajout, on peut citer celui du sud, qui contourne Redon, ou au nord contourne Lamballe, ou dans le Finistère, entre Morlaix et Brest et Quimperlé – Quimper. Chaque ajout, donc, fait gagner 5 minutes pour un coût de 500 millions, et donc est à ajouter à chacun des scénarios présentés.

Enfin, pour terminer, comme on est à Nantes, une petite carte assez chargée, vous pouvez le constater, donc de l'insertion des options de passages qui vous sont présentées. Donc, on va retrouver les 3 scénarios, mauve, bleu et vert, avec les principales contraintes environnementales. Donc, on voit en bas à droite l'agglomération nantaise, et donc au nord, quelques zones à enjeux. Alors, en hachuré, c'est la solution dite mauve. Donc, on voit qu'elle se débranche de la ligne existante qui longe la Loire pour monter vers l'aéroport par une section de ligne nouvelle, et elle retrouve, après, la ligne classique, la ligne existante, au niveau de Savenay, et continue sur son parcours vers Redon.

Deuxième, donc, famille de solutions, qui sont communes pour les scénarios bleu et vert, ce sont les options de lignes nouvelles. Donc là, on voit les débranchés possibles sur la ligne existante, le passage systématique par le projet d'aéroport du Grand Ouest, et après, deux options, on retrouve l'option Nord et Sud. Donc, l'option Nord Vilaine partant vers l'ouest, et passant entre deux zones à enjeux assez importants – on pourra y revenir si vous le souhaitez. Donc, en bleu, la zone de captage de Campbon et en rose, la forêt du Gâvre. Et donc, à l'est de la forêt du Gâvre, on retrouve l'option dite Sud Vilaine.

Donc, voilà les principaux éléments techniques.

Je repasse la parole à Arnaud.

Arnaud GODART, chef de mission LNOBPL – RFF

Nous avons essayé de vous présenter, le plus rapidement possible, ce projet. Ce qu'attend Réseau Ferré de France, en fait, ce sont 3 choses.

La première, c'est de pouvoir confirmer avec vous l'opportunité de ce projet : répond-il effectivement aux enjeux de capacité et temps de parcours émis précédemment notamment ? Les scénarios répondent-ils effectivement aux objectifs ? Et bien entendu, de pouvoir discuter avec vous d'améliorations possibles sur les différentes propositions réalisées, qu'il s'agisse de vitesse, de capacité, les vitesses étant totalement ouvertes, la capacité aussi, on peut... il y a différentes variabilités. Et puis, nous avons évidemment des sujets sur l'insertion, l'insertion locale notamment, à évoquer avec vous.

Tout ceci, bien entendu, rappelons-le, à une étape extrêmement amont du projet.

Merci de votre participation.

Olivier GUÉRIN, président de la CPDP

Merci.

Nous allons donc commencer la discussion.

LNOBPL – Liaisons ferroviaires Bretagne-Loire

Un premier temps : un temps de questions, une minute pour les questions. Ce sont uniquement les questions, ce ne sont pas des prises de position. Les questions, vous pouvez les poser oralement, on vous donnera un micro, vous ne prenez pas la parole sans micro, vous vous présentez et vous posez votre question. Vous pouvez aussi les poser par écrit, on vous a donné des papiers à l'entrée, et vous pouvez aussi, si vous suivez le débat sur internet – mais je crois qu'il y a quelques problèmes techniques – poser les questions par internet.

Donc, ce premier temps de questions, qui souhaite prendre la parole ?

Monsieur ?

Vous n'oubliez pas de vous présenter, de vous lever, si vous voulez bien vous lever, cela sera mieux pour la télévision et pour tout le monde.

Claude BORD, Bien Vivre à Vigneux, UDPN 44

Bonsoir. Claude BORD. Je représente deux associations : d'une part, l'association Bien Vivre à Vigneux, qui n'est pas très éloignée du site de l'aéroport de Notre-Dame-des-Landes, du projet du moins, et d'autre part, l'UDPN 44, l'union d'associations.

Ma question concerne plutôt les aspects économiques : on observe que l'on rêve d'autant plus que l'on est pauvre. Or, nous sommes collectivement très pauvres, puisque nous avons 2000 milliards de dette, et RFF et la SNCF ont également un certain nombre de dizaines de milliards de dette. Donc, ma question est la suivante : pensez-vous réellement pouvoir tenir ce projet à l'échéance qui est donnée, c'est-à-dire 2030 ? 15 ans à peu près, c'est extrêmement court, et j'émetts quelques doutes sur cette possibilité.

Olivier GUÉRIN, président de la CPDP

Alors, je précise que la question du financement, RFF vous répondra, donnera des éléments de réponse, mais la question du financement sera traitée de façon plus complète à Rennes la semaine prochaine, le 2 décembre, et sera suivie aussi, retransmise par internet, et donc, vous pourrez suivre le débat sur internet.

Je vous laisse la parole sur le financement.

Arnaud GODART, chef de mission LNOBPL – RFF

Alors, nous avons effectivement parmi nos critères d'évaluation du projet, des critères économiques, socio-économiques, sur lesquels nous pourrions revenir, bien entendu. À ce stade du projet, nous en sommes aussi et surtout sur l'opportunité. Donc, effectivement, l'idée de cette étape, avant tout, est de confirmer les avantages de ce projet, les gains procurés, par rapport aussi aux impacts, notamment environnementaux, que procure ce projet.

Donc, à ce stade, nous avons, au travers des partenaires et de Réseau Ferré de France, cette évaluation économique, et cette opportunité, grâce à vous, à évaluer.

Jacques-Dominique MICHON

Bonsoir, je m'appelle Jacques-Dominique MICHON, je suis un citoyen lambda.

Bon, je vais revenir sur le financement : chacun sait qu'aucun projet ne correspond au devis qui est fait. Le bel exemple que nous avons en France, c'est un certain réacteur nucléaire qui est en train de se construire à Flamanville, qui maintenant est à 3 fois son prix d'origine, avec combien ? 5 ans, 8 ans de retard. Alors, je ne veux pas vous porter la poisse, mais enfin, j'attire votre attention là-dessus.

D'un autre côté, il y a un nom que je n'ai pas entendu, c'est le nom de Châteaubriant. Ce n'est pas le grand homme, c'est la ville de Châteaubriant. Alors, je sais que pour des raisons historiques, Nantes – Rennes ne passait pas par Châteaubriant, mais pourquoi n'en a-t-on pas parlé ?

Olivier GUÉRIN, président de la CPDP

Je vous réponds tout de suite, Monsieur : je vous ai indiqué que dans un second temps, on traiterait la liaison Nantes – Rennes, et il y aura une option de passage qui sera présentée, par Châteaubriant.

LNOBPL – Liaisons ferroviaires Bretagne-Loire

Donc, attendez le second temps pour avoir votre réponse.

D'autres questions ? Ici, et ensuite ici.

Nicolas POINOT, FNAUT Pays de la Loire

Nicolas POINOT, FNAUT Pays de la Loire. Une question que je voulais poser : est-ce que dans l'étude, est-ce que vous avez fait une étude un peu plus élargie, au sens que vous avez étudié la saturation de la ligne Nantes – Angers, qui a une répercussion aujourd'hui sur toutes les lignes ferroviaires puisque c'est avec cet axe-là qu'on construit les horaires ?

Et une autre question : est-ce que, aussi, dans le long terme, vous avez pensé au télétravail ? C'est-à-dire : est-ce que dans l'étude de voyageurs, est-ce que le télétravail a été pris en considération ? Est-ce qu'on a des chiffres de comment va se développer le télétravail ? Voilà.

Arnaud GODART, chef de mission LNOBPL – RFF

Concernant la première question, sur Nantes – Angers, il est important de rappeler que le projet de liaison nouvelle Ouest Bretagne – Pays de la Loire ne résume pas l'action ferroviaire de Réseau Ferré de France et des partenaires, sur les deux régions concernées. Nous avons effectivement sur l'axe Nantes – Angers des réflexions en cours, des études déjà menées concernant la capacité, et des études en cours, également, pour en améliorer la fiabilité, et ces réflexions aboutiront notamment à une inscription probable dans le cadre du contrat de plan Etat-Région 2015-2020 en cours de réflexion entre l'État et la Région.

Sur le sujet du télétravail, donc votre deuxième question : alors, c'est un sujet un peu complexe parce que nous, pour le moment, donc on a fait des études de trafic qui reposent sur des données existantes de fréquentation, et donc, l'impact du télétravail et de son éventuel développement dans les futures années, c'est assez compliqué de pouvoir l'estimer à ce stade. Donc, on peut dire que le télétravail actuel est nécessairement pris en compte puisqu'on le retrouve dans les fréquentations actuelles sur tous les modes, et que donc, dans le cadre de nos études, on n'a pu que projeter des structures de déplacements qui sont déjà existantes, et donc, c'est une vraie question qui mériterait d'être creusée. Si on observe, sur la base d'autres, peut-être, enquêtes plus larges faites par d'autres, ou voir l'impact réel que ce télétravail pourrait avoir sur les déplacements au sens large, tous modes confondus, et après l'appliquer à nos modèles de trafic.

Olivier GUÉRIN, président de la CPDP

Vous pouvez rappeler de quand datent les études de déplacements qui servent de référence ? Quand est-ce qu'elles ont été faites ?

Arnaud GODART, chef de mission LNOBPL – RFF

Les études de déplacements, elles ont été faites ces dernières années. Le programme d'études vous est présenté actuellement, donc les études ont été achevées à la fin de l'année dernière. Cela repose sur deux sources de données, c'est-à-dire des chiffres de fréquentation qu'on a, homogènes, sur tous les modes, qui datent de 2008, 2009, et après des enquêtes qui ont été réalisées en gare, sur les principales gares du réseau, qui ont été, elles, réalisées en 2011, à l'automne 2011, qui ont permis, elles, d'affiner la structure de nos déplacements en termes de motifs, en termes de fréquences de déplacements, mais sur les usagers effectivement du ferroviaire déjà existant.

André HERBRETEAU, membre du Conseil de développement de Nantes Métropole

André HERBRETEAU, membre du Conseil de développement de Nantes Métropole.

La présentation qui nous a été faite ainsi que le dossier « Nœud ferroviaire de Nantes » auquel on peut accéder par internet précisent que le projet LNOBPL pourrait permettre de porter de 8 à 10 le nombre de trains par sens...

Olivier GUÉRIN, président de la CPDP

Je me permets de vous interrompre : si la question porte sur le problème de Nantes, on la verra plutôt dans une seconde partie, puisque là, c'est la présentation plus globale. On examinera après Nantes – Rennes, et donc les problèmes de Nantes, si vous voulez bien, si c'est votre question.

André HERBRETEAU, membre du Conseil de développement de Nantes Métropole

La question, c'est de savoir... parce qu'en plus, il est précisé qu'avec certains aménagements complémentaires, on peut porter le nombre de trains par heure et par sens, en accès ouest de la gare de Nantes, à 12. Donc, ce sujet est particulièrement important, si on le replace au regard des enjeux de développement souhaitables du transport périurbain ferroviaire, et des enjeux d'aménagement des territoires urbains traversés.

Donc, la question est simplement de savoir si vous pourriez nous préciser quels sont ces aménagements complémentaires.

Je vous remercie.

Olivier GUÉRIN, président de la CPDP

Encore une fois, je vous propose, dans un second temps, de voir les problèmes plus locaux sur Nantes et sur Nantes – Rennes.

On continue sur les objectifs généraux du projet.

Christian RETAILLEAU, CGT Cheminots

Oui, bonsoir. Christian RETAILLEAU, pour la CGT Cheminots. Nous avons déposé un cahier d'acteurs, qui était sur présentoir, donc au nom de la CGT Bretagne, CGT Pays de la Loire, qui reprend donc notre avis, notre point de vue sur ce projet. Concrètement, c'est d'abord ouvrir l'accessibilité de l'ouest de la Bretagne – cela, cela a été dit...

Olivier GUÉRIN, président de la CPDP

Pardon, on est dans un premier temps, celui des questions, si vous le voulez bien. Si vous avez une question... autrement, je vous donne la parole après.

Christian RETAILLEAU, CGT Cheminots

Je suis hors sujet, déjà ?

Olivier GUÉRIN, président de la CPDP

Non, vous n'êtes pas hors sujet, vous êtes avant le sujet.

Christian RETAILLEAU, CGT Cheminots

On a des questions, alors, je vais peut-être formuler autrement. On peut toujours tourner les choses.

Nous, on a bien regardé le dossier, bien sûr, et on s'étonne quand même, malgré tout, que la liaison via Redon n'est pas mieux étudiée, parce que nous sommes toujours demandeurs d'une modernisation et d'un renforcement de la desserte. Je rappelle quand même aux personnes dans la salle qu'aujourd'hui Nantes – Redon, c'est 1 h 14, en direct. Donc, ce n'est pas un temps ridicule quand on regarde le temps nécessaire pour aller de Nantes centre à Rennes centre aux heures de pointe. Pour ceux qui l'ont fait, vous verrez qu'il y a une sacrée différence et que le train reste, je dirais, compétitif en termes de temps.

Donc, nous, on souhaiterait – et peut-être que c'est bien de faire de la prospective, mais c'est bien aussi de parler du présent – renforcer la desserte entre Nantes et Rennes via Redon, forcément. Nous, on avait demandé également à ce que l'alternative par Châteaubriant soit regardée...

Olivier GUÉRIN, président de la CPDP

Oui, encore une fois, nous sommes dans un premier temps qui est des objectifs généraux du projet, sur les questions. Vous posez la question par Redon, par Châteaubriant : cela sera discuté un peu après. Si vous avez une question, vous la posez maintenant...

Christian RETAILLEAU, CGT Cheminots

Moi, j'avais une question, cela rejoint celle qui a été dite tout à l'heure, c'est qu'on ne peut pas dissocier les liaisons vers la Bretagne sans regarder le nœud ferroviaire nantais, et on l'impression que ce sujet n'est pas étudié par RFF parce que ce serait un sujet bloquant. Donc, effectivement, on a toujours la question de : pourquoi n'y a-t-il rien d'envisagé pour la partie ouest de Nantes ? Nous, on propose par exemple, et je sais qu'il y a un débat public à Nantes sur la Loire et ses franchissements, qu'on étudie la possibilité d'un franchissement multimodal, ferroviaire, route, en pointe de l'île, de manière à désengorger à la fois la rentrée par le tunnel de Chantenay, et à la fois la gare de Nantes dans le futur, car qui dit plus de circulation dans l'avenir, dit également des problèmes de capacité qui ne sont pas résolus par la seule gare de Nantes.

Donc, voilà, la question qu'on pose : est-ce qu'il sera étudié, avec le projet, cette possibilité de la rentrée dans Nantes ?

Merci.

Olivier GUÉRIN, président de la CPDP

On vous répondra donc dans un second temps puisqu'il s'agit de Nantes.

Thérèse LEPAROUX, CEDPA

Bonjour. Thérèse LEPAROUX. Je suis membre du collectif des élus qui sont opposés à l'aéroport.

Tout à l'heure, vous avez parlé des hypothèses que vous avez faites en matière de trafic. Maintenant, vous avez fait également des hypothèses macro-économiques, qui servent à établir la VAN, la valeur ajoutée nette, c'est-à-dire le bénéfice actualisé. Vous avez pris la croissance du PIB, produit intérieur brut, pour la France, une croissance de 1,9 % en moyenne par an sur 17 ans, entre 2013 et 2030, ce qui n'est déjà pas le cas en 2014. Donc, vous vous rendez compte quelle augmentation il faudrait dans les années futures ?

Pour la région, la croissance du PIB retenue est de 3,59 % l'an, ce qui voudrait dire que la richesse des Pays de la Loire serait presque doublée en 17 ans.

Pensez-vous que ces chiffres soient réalistes, et quel degré de confiance accordez-vous à de telles études ?

Applaudissements

Arnaud GODART, chef de mission LNOBPL – RFF

Je vais vous répondre donc sur les hypothèses macro-économiques prises en compte dans les études. Alors, RFF est un établissement public de l'État, donc il se doit d'appliquer les cadrages macro-économiques produits par l'État. Donc, nous, on applique les hypothèses de croissance qui sont prises. Donc, elles sont effectivement justes, celles que vous avez rappelées. Donc, les résultats sont produits tels quels pour le moment. Après, on peut rappeler quand même qu'une expertise a été commanditée par la CNDP, réalisée par le CGEDD, sur la qualité et les hypothèses donc des études socio-économiques, et qui sera abordée le 2 décembre, mais dont le rapport est déjà en ligne. Et, vous avez pu voir qu'il y avait un test qui avait été demandé avec une croissance plus faible de ces hypothèses, donc, macro-économiques, et aussi avec un test, avec un renchérissement du pétrole, puisque c'est pareil, les hypothèses qu'on prend de coût du pétrole, sont normées par l'État.

Olivier GUÉRIN, président de la CPDP

Donc, cette expertise, effectivement, est disponible sur le site, et elle sera discutée à Rennes la semaine prochaine.

Je crois qu'il y a déjà quelqu'un qui le micro ici, mais après, Monsieur.

Xavier BRUCKERT, Modem 44

Oui, bonsoir. Xavier BRUCKERT, du Modem de Loire-Atlantique.

Moi, j'avais une question, qui est peut-être un petit peu précise : vous avez parlé de cohésion entre les métropoles et les villes intermédiaires, et j'aimerais savoir si vous pouvez, à un moment dans le débat, nous préciser ce que vous entendez par « villes intermédiaires » ? Quelles sont les villes que vous avez sélectionnées, si je puis dire ? Quels sont les critères ? Et quelle est la part de prospective dans cette sélection ?

Je vous remercie.

Arnaud GODART, chef de mission LNOBPL – RFF

Réseau Ferré de France, opérateur ferroviaire, là, vous propose un projet avec l'utilisation, on l'a dit, du réseau existant, et du réseau existant strictement, avec, sous l'autorité bien sûr des AOT, des autorités organisatrices des transports, le maintien des dessertes actuelles. Et avec, nous l'avons vu, ce projet connecté au réseau existant et avec – selon le scénario, mauve, bleu ou vert – des lignes nouvelles ou l'amélioration stricte du réseau existant, le renforcement des dessertes des villes déjà traversées sur le réseau existant, pour la plupart, nous l'avons vu au travers des scénarios présentés par Benoît précédemment.

C'est en ce sens qu'effectivement, quand on parle de la liaison Rennes – Brest, Rennes – Quimper, on évoque Saint-Brieuc, Vannes, par exemple, pour ne citer que deux exemples. Voilà.

Donc, la notion de villes intermédiaires qui n'est peut-être pas très élégante, est une façon de parler des villes déjà desservies qui sont entre ces nœuds ferroviaires.

Patrick COTREL

Oui, bonjour. Patrick COTREL, de Sainte-Luce-sur-Loire.

Vous nous présentez plusieurs scénarios, et je perçois mal comment on peut les comparer. Je prends un exemple : sur le scénario mauve, on voit des aménagements entre Quimper et Lorient, et autour de Morlaix, qui n'existent pas sur le scénario bleu. Alors, comment est-ce qu'on peut comparer des prix, des gains, etc. ?

Autre exemple, sur le scénario mauve, on a un détour par Notre-Dame-des-Landes, qui n'est aujourd'hui qu'une hypothèse, puisque cette desserte de Notre-Dame-des-Landes est gelée en fonction d'un certain nombre d'appels.

Donc, pour avoir une comparaison un peu efficiente, il aurait été intéressant d'avoir une évaluation par tronçon. C'est-à-dire : sur chaque tronçon en projet d'aménagement, quels sont les gains, quel est le coût ? Et éventuellement, quels sont les gains en termes de temps, mais aussi de possibilités de renforcement du trafic ?

Donc, je pense que cette analyse par tronçon serait très intéressante pour pouvoir effectivement faire des comparaisons.

Arnaud GODART, chef de mission LNOBPL – RFF

Alors, on entend, effectivement, et il est vrai que le projet a été pris dans son ensemble. C'est un parti technique, et aussi d'aménagement, puisque, nous l'avons vu, juste pour illustrer, le tronçon Rennes – Redon bénéficie à la fois à Rennes – Nantes, et à Rennes – Quimper, par exemple. Et comme Benoît l'a expliqué, nous avons tenté, pour optimiser le projet, de mutualiser autant que possible les barreaux, de façon à limiter le nombre de lignes nouvelles, et optimiser donc le coût final. Et c'est un petit peu effectivement par construction, la raison pour laquelle nous n'avons pas réalisé l'analyse, à ce jour, par tronçon strictement, qui introduit des biais, par cet objectif, nous essayons – pour répondre parfaitement à votre question, j'essaie – atteignons les 5 objectifs fixés. Et les éléments de différence sont quand même des éléments de vitesse, nous l'avons vu, temps de parcours différents, des éléments de coût, et des éléments environnementaux qui peuvent être légèrement différents selon les scénarios. Nous pouvons les commenter si vous le souhaitez. Tout est disponible, bien sûr, sur le dossier du maître d'ouvrage.

Olivier GUÉRIN, président de la CPDP

C'est une question qui revient régulièrement, mais sur laquelle Réseau Ferré de France ne donne que des indications un peu globales.

LNOBPL – Liaisons ferroviaires Bretagne-Loire

Monsieur a demandé depuis longtemps la parole, et ensuite Monsieur, là-bas.

Alain PARANT, Association Ferroviaire Bretagne Nord

Bonjour. Alain PARANT, Association Ferroviaire Bretagne Nord. Bon, on est dans l'ouest, il s'agit bien de la Bretagne et des Pays de Loire, et le projet est global.

Alors, ma question est très simple : vous nous présentez un projet global, en desservant des villes importantes – on considère que Rennes, Vannes, Nantes, c'est important – et vous avez estimé, vous avez fait des projets avec des coûts, des scénarios, tout ce qu'on peut imaginer. Mais, la question est la suivante : est-ce que vous croyez vraiment qu'en reliant Rennes à Brest, en reliant Rennes à Quimper ou à Nantes, en améliorant le temps, vous allez aider les pays – parce qu'en fait, le problème, l'objectif, c'est de faire vivre la Bretagne – donc les pays de Bretagne, et donc de développer les liaisons entre les pays, à l'intérieur des pays, et dans votre projet, je me demande où se trouve Carhaix, où se trouve Pontivy, où se trouve Ploërmel, où se trouve Dinan. Alors, ma question est très simple : pourquoi nous présentez-vous un projet axé uniquement sur la grande vitesse, alors qu'il eût été préférable de présenter un projet global qui présente la grande vitesse et aussi toutes les liaisons intra et inter-pays ? Il n'est pas question de remettre en cause le projet de la grande vitesse, mais si la grande vitesse est vraiment l'endroit où on met tout l'argent et toute l'énergie, comment pouvez-vous nous garantir qu'effectivement, des sommes, de l'argent, du financement, sera réservé aux autres, et pourquoi ne nous avez-vous pas présenté un projet global ?

Applaudissements

Arnaud GODART, chef de mission LNOBPL – RFF

Là aussi, c'est effectivement une question qu'on nous pose souvent, et effectivement, il y a un sujet de présentation, si vous me permettez. Le débat public est ainsi fait, et sous l'autorité bien sûr de la CPDP, nous présentons un projet qui a certaines caractéristiques, et qui fait qu'on présente ce projet-là. Et nous avons effectivement le devoir – et merci de nous donner l'occasion de le faire – de rappeler tout ce qui est fait sur le réseau, au quotidien. Et c'est vrai que Stéphane LEPRINCE l'a dit dès l'introduction : la priorité de Réseau Ferré de France, c'est le transport du quotidien, des trains du quotidien. Et LNOBPL ne doit pas masquer, effectivement, tous ces projets qui sont en cours et portés aussi et surtout, également, par les partenaires. Et voilà.

Donc, je vais le faire très rapidement, en précisant que nous investissons, avec les partenaires, 400 millions d'euros par an en Bretagne et Pays de la Loire. C'est important. Et dans ce contexte, et ici vous avez l'ensemble des projets en cours de réalisation, ou en cours d'étude, qui montre la diversité de nos réflexions et de nos travaux. Nous avons – et encore une fois, Stéphane LEPRINCE l'a rappelé – actuellement, des opérations sur Nantes – Saint-Gilles, Nantes – Pornic, en pays ligérien, nous avons Plouaret – Lannion en Bretagne, par exemple, sur ces lignes-là. Carhaix – Guingamp, nous étions hier à Carhaix avec monsieur le Maire, nous avons évoqué Carhaix – Guingamp qui est en cours de travaux. Je ne vais pas lister toute cette liste nombreuse.

Alors, après, effectivement, nous avons, nécessairement, compte tenu des limites de l'argent public et du contexte actuel, nécessairement, des sujets de priorisation, sur toutes ces ambitions ferroviaires. Mais vous faites bien, effectivement, de préciser, en effet, que ce projet LNOBPL ne doit pas faire oublier les opérations, les travaux, au quotidien.

Olivier GUÉRIN, président de la CPDP

Ce que je voudrais simplement redire, cela vient d'être dit, que c'est une remarque qui est souvent faite dans les réunions, et sur laquelle la Commission particulière du débat public insistera dans son compte-rendu.

Une question ici, et puis je crois qu'il y en a là, après.

Claude COLAS

Claude COLAS, habitant de Notre-Dame-des-Landes. Je voudrais savoir, en termes d'intermodalité, par rapport à vos objectifs, pourquoi on compte 8 aéroports dans l'Ouest, entre les régions de Bretagne et Pays de Loire, et les 3 scénarios que vous avez présentés n'en desservent aucun, alors qu'ils desservent tous un aéroport qui n'existe pas aujourd'hui ?

Applaudissements

Et qui n'existera peut-être jamais.

Arnaud GODART, chef de mission LNOBPL – RFF

Alors, l'intermodalité, effectivement, est un point extrêmement important. Et j'ai oublié, dans les travaux qu'on rappelait précédemment, les pôles d'échanges multimodaux qui sont de gros sujets en Bretagne comme en Pays de la Loire d'ailleurs, pour favoriser l'intermodalité, mais une intermodalité entre le rail et la route.

Vous évoquiez une autre forme d'intermodalité, effectivement, que nous suivons de près, et qui est importante. En l'occurrence, sur ce projet, en effet, nous, opérateur ferroviaire, répondons à une commande, et cette commande est de desservir ce futur aéroport, qui a pour caractéristique d'être un projet, et effectivement, compte tenu des éléments d'infrastructures existants, la desserte des autres aéroports est un sujet qui n'a pas été, en effet, évoqué dans notre commande face à ce projet, à ce jour.

Hervé BIDOT, membre de l'association « Oui au transfert de l'aéroport »

Bonsoir, Hervé BIDOT, de Saint-Herblain, membre de l'association « Oui au transfert de l'aéroport ».

Vous nous parlez, disons, de l'accessibilité de la Bretagne et des Pays de la Loire vers l'Europe, mais comment voulez-vous le faire ? En passant par l'aéroport de Notre-Dame-des-Landes, oui. Parce que sinon, pour le reste, en passant par Paris, les liaisons sont vraiment minables, il y en a très peu. Elles ne sont pas prioritaires par rapport aux liaisons sur Paris, et quand il faut... moi, je fais du service après-vente, quand je pars avec ma valise, avec les vêtements, avec la caisse à outils et le sac pour l'ordinateur, prendre le métro, bravo.

Olivier GUÉRIN, président de la CPDP

Une question au fond ?

Yannick COLIN, CGT Cheminots

Oui, bonjour. Yannick COLIN, Cheminots CGT. On parle de liaison nouvelle... moi, je voudrais intervenir par rapport aux sillons, la libération de sillons pour le fret, notamment donc entre le port Nantes – Saint-Nazaire et l'Europe, puisqu'il y a des projets VRCEA. Moi, la question, c'est : comment avez-vous fait le choix – donc RFF – de libérer des sillons... enfin, vous travaillez sur la libération des sillons pour rejoindre Saint-Pierre-des-Corps, donc près de Tours, en passant par Rennes plutôt que par Angers, qui, nous semble-t-il, est quand même mieux située sur l'axe Saint-Nazaire – Nantes vers l'Europe, et dont la mise au gabarit B1 – vous expliquerez ce que c'est – a été réalisée il y a 25 ans ?

Benoît FORMSTECHE, mission LNOBPL, RFF

Alors, pour répondre assez simplement à la question, le projet donc répond à plusieurs objectifs. C'est un projet, dans sa conception, voyageurs. Et ensuite, le périmètre d'étude, comme vous l'a présenté Arnaud au début, se situe à l'ouest de Nantes et Rennes. Donc, la question que vous soulevez sur l'axe Nantes – Angers est un vrai sujet, c'est effectivement une ligne particulièrement chargée, qui fait l'objet aussi d'études, parallèlement, qui ne font pas partie du projet LNOBPL.

Donc nous, on s'est attaché à montrer, dans le cadre du projet, sur notre périmètre, donc l'ouest de Nantes et de Rennes, les apports bénéfiques de ce projet, qui vous seront détaillés d'ailleurs dans la présentation, un peu plus tard, en termes d'apports, de gains de capacités, et donc, qui concernent l'axe Nantes – Rennes, et Rennes – Lamballe – Saint-

LNOBPL – Liaisons ferroviaires Bretagne-Loire

Briec – Brest, avec les libérations de sillons et de capacité possibles, donc notamment en heures de pointe, avec des aménagements complémentaires. Mais j'y reviendrai plus tard, si vous le souhaitez, enfin dans la présentation.

Et donc, juste pour vous répondre, l'axe Nantes – Angers ne fait pas partie du projet, et donc ne vous est pas présenté là.

Stéphane LEPRINCE, Directeur régional – RFF

Pour compléter sur la partie fret, c'est ce qu'on disait tout à l'heure, à la fois pour les voyageurs mais aussi pour le fret, évidemment, on ne va pas qu'attendre 2030 pour faire beaucoup de choses, cela a été expliqué pour les travaux. Et je soulignerai qu'en particulier en 2017, nous allons refondre les horaires, et nous allons pouvoir optimiser les circulations sur le réseau. On travaille au quotidien avec le port, et c'est un des objectifs, d'offrir des sillons de qualité dès 2017, de meilleure qualité qu'aujourd'hui, entre le port et Saint-Pierre-des-Corps. C'est l'itinéraire bien sûr privilégié, et le plus direct à court terme. Donc, dès 2017, nous y travaillons.

Didier CHAUVIERE, Des Ailes Pour l'Ouest

Didier CHAUVIERE, habitant de la commune de Plessé, donc sur la communauté de communes du Pays de Redon. Je suis très intéressé par ces aménagements parce que je crois que cela peut donner un essor sur ces communes de Nord-Loire-Atlantique.

J'ai plusieurs petites questions. Je me souviens avoir vu, il n'y a pas si longtemps, sur des sites internet d'opérateurs de communes, des projets européens, et qui intégraient, en prolongeant la ligne Milan – Lyon – Clermont-Ferrand, et au-delà, Limoges, Poitiers, jusqu'à Nantes. Ces schémas sont sur des sites, toujours en ligne, je crois. Donc, je voulais savoir comment ce projet s'intègre dans des projets européens plus larges, par des liaisons vers les Poitou-Charentes ?

Et deuxièmement, je me désole voir, pour sillonner toute la région, et les Poitou-Charentes, d'ailleurs, aussi, nombre de lignes abandonnées, donc je voulais savoir si, parmi les nouvelles lignes, il y a réutilisation de lignes anciennes, réaménager tout ou partie ?

Et enfin, sur les différents modules, je ne vois rien entre Brest et Quimper. Est-ce qu'il y a une amélioration envisagée à ce niveau ?

Merci.

Arnaud GODART, chef de mission LNOBPL – RFF

Si vous le permettez, je vais commencer dans le désordre. Dans l'ordre inverse de vos questions.

Pour Brest et Quimper, nous avons, avec la Région, le département du Finistère, et l'Etat, donc, le contrat de plan Etat-Région en cours de définition. Monsieur LAHELLEC est ici. Et nous avons donc la programmation de cette opération programmée pour des opérations qui devraient avoir lieu en 2017.

Sur les autres lignes de maillage du territoire, nous n'avons effectivement pas intégré directement ces lignes dans le projet LNOBPL, parce qu'elles ne répondent pas à des caractéristiques de vitesse, que nous visons entre 220 et 320 km/h, donc ce n'est pas forcément de la grande vitesse à 220 km/h, mais les caractéristiques de ces lignes, en général, qui sont plutôt de circuler à 60 km/h notamment, ne répondent pas, en termes de géométrie, aux caractéristiques facilement. Ou alors, dans ce cas-là, on revient à une ligne vraiment nouvelle. Donc, ce n'est pas forcément le sujet pour LNOBPL. Par contre, par l'intermodalité, par la connexion du projet au réseau existant, ces lignes vont, de nature, bénéficier en termes d'intermodalité, et avec des connexions facilitées dès 2017 de LNOBPL. On l'a dit. Et ces lignes, en règle générale – donc là, on peut remettre, on ne va pas le faire, mais le tableau tout à l'heure avec les projets – font beaucoup partie des projets du contrat de plan Etat – Région à venir, et passé, déjà. On peut citer des exemples, mais le temps nous manque peut-être.

Votre dernière question, c'était sur les projets européens. Effectivement, nous prenons en compte les projets. Par ailleurs, on parle... parfois on nous a posé la question aussi de l'interco sud, donc dans le cadre du projet LNOBPL, nous avons identifié tous les projets concomitants à l'échelle nationale sur lesquels LNOBPL devra assurer une synchronisation technique, pour assurer effectivement les flux et les dessertes en qualité.

Olivier GUÉRIN, président de la CPDP

Les voies anciennes qui pourraient être reprises ?

Arnaud GODART, chef de mission LNOBPL – RFF

Non, mais j'ai répondu. Les voies anciennes ne correspondent pas, en général, aux caractéristiques en termes de tracés pour atteindre les objectifs entre 220 et 320 km/h. Cela répond à des rayons de courbes, on peut répondre plus précisément, si vous voulez encore. Donc, en règle générale, non, on ne les a pas prises en compte, mais elles sont traitées par ailleurs dans d'autres projets que nous avons cités précédemment.

Alain RADUREAU, membre de la CPDP

Oui, un certain nombre d'internautes nous interpellent à propos à la fois d'un certain nombre de sujets concernant les abords de Nantes et de l'aéroport du Grand Ouest, donc qu'ils se rassurent : dans la deuxième de notre réunion, nous aborderons ces sujets longuement, et à ce moment-là, nous transmettrons leurs questions.

Olivier GUÉRIN, président de la CPDP

Je crois qu'il y avait une question ici, et puis après, là.

Marc DENIS, Conseiller Communautaire Nantes Métropole

Bonjour, Marc DENIS, conseiller communautaire écologiste à Nantes Métropole.

Deux petites questions. Une première sur la pertinence du barreau ferroviaire destiné à desservir le projet d'aéroport de Notre-Dame-des-Landes, à 1 milliard d'euros, ce n'est quand même pas donné, si l'on compte à la fois les voies et puis la gare TGV. Donc cela, une première chose.

Deuxième chose : sur l'ensemble des objectifs du projet, donc il y en a 5, un qui concerne l'aéroport de Notre-Dames-des-Landes, le deuxième qui concerne les vitesses. Sur ces vitesses : on parle de mettre Brest à 3 heures de Paris. Est-ce que vous pouvez nous dire, alors que dans le même temps, la Cour des comptes s'est exprimée clairement sur les objectifs, qui doivent être des objectifs d'amélioration de l'existant plutôt que de construction de nouvelles infrastructures, alors que dans le même temps, le président de la SNCF, Guillaume PEPY, indique clairement que commercialement, une ligne à 3 heures entre Brest et Paris se fera dans des conditions particulières d'exploitation – si vous voulez bien d'ailleurs expliquer ce que sont que les conditions particulières d'exploitation, ce serait intéressant – et que commercialement, cela ne présente pas d'intérêt, donc est-ce qu'on n'est pas quelque part là en train, comme le disait Monsieur tout à l'heure, de disserter sur des choses qui de toute façon ne se feront pas ? D'une part. Et d'autre part, comment est-ce que vous allez prendre en compte, et comment à l'intérieur de ce débat et à l'intérieur, derrière, de la construction du dispositif, vont être pris en compte les avis à la fois de la Cour des comptes et du président de la SNCF, qui me semble être une personne autorisée à parler sur le sujet ?

Arnaud GODART, chef de mission LNOBPL – RFF

De nombreuses questions, je vais essayer d'y répondre, vous concevez en deux parties.

Alors, sur la pertinence de l'aéroport, donc cela, c'est le sujet – enfin, de la desserte de l'aéroport – c'est le sujet qui sera vu après : l'impact de la desserte de l'aéroport sur le projet.

Donc cela, je ne m'étendrai pas sur le sujet, pour plutôt répondre sur votre deuxième interrogation, sur l'actualité et puis la réflexion sur la grande vitesse par rapport à ce projet. Je pense qu'il faut bien préciser que ce projet de liaison nouvelle n'est pas un projet de ligne à grande vitesse. Nous avons vu que les vitesses pouvaient être entre 220 et 320 km/h. Ce n'est pas un projet de grande vitesse.

Nous avons vu que ce projet s'insère au plus près de l'existant. Non pas pour, en fait, créer forcément des liaisons nouvelles, mais simplement pour répondre à des problématiques de temps de parcours, qui sont portées par les collectivités locales les aménageurs, les autorités, qui considèrent effectivement que certains territoires doivent être desservis de meilleure manière.

LNOBPL – Liaisons ferroviaires Bretagne-Loire

Et ce projet, au profit de ces aménagements portés par LNOBPL, ne concerne pas que les temps de parcours. Il s'agit aussi des dessertes, des fréquences possibles. Et nous l'avons vu tout à l'heure, il s'agit de porter une amélioration de fréquence entre les différentes liaisons que nous avons vues. Voilà. Donc, à ce titre, il ne s'agit pas d'un projet de ligne à grande vitesse.

Enfin, concernant les avis, quels qu'ils soient, effectivement, et d'actualité, donc le dossier a une certaine antériorité, vous l'avez vu. Donc, nous prenons en compte, évidemment, les avis, l'actualité, et déjà dès ce soir vos avis qui seront synthétisés par la Commission, et qui feront l'objet de décisions de Réseau Ferré de France, en mai, juin de l'année prochaine, et qui nécessairement devront intégrer, bien sûr, tous ces avis.

Olivier GUÉRIN, président de la CPDP

Trois heures, Brest – Paris, en conditions d'exploitation particulières, cela signifie quoi exactement ?

Arnaud GODART, chef de mission LNOBPL – RFF

Alors, précisément sur la question des 3 heures, donc les conditions d'exploitation particulières, cela veut dire que c'est pour des TGV qui circulent à 320 km/h sur les LGV jusqu'à Rennes, et qui après sont sans arrêt intermédiaire.

Alors, je vais aller un petit peu plus loin. Donc, forcément, ce type de TGV sera positionné à certains moments et ne sera pas l'unique desserte de Brest puisqu'il y a des villes intermédiaires aussi. Et l'intérêt du projet aussi, à notre sens, c'est qu'on fait gagner 10 minutes pour des Paris – Brest sans arrêt, on fait gagner 10 minutes à des Rennes – Redon, on fait gagner 10 minutes à des Paris – Vannes, à des Paris – Saint-Brieuc. Et donc, c'est un peu la multiplicité, c'est-à-dire qu'on répond à un objectif de 3 heures qui est fortement demandé pour la desserte de la pointe bretonne, on améliore également les temps de parcours sur des trajets intermédiaires. Concrètement, gagner 10 minutes sur Rennes – Saint-Brieuc, c'est passer de 45 minutes à 35 minutes. 35 minutes pour faire du Rennes – Saint-Brieuc, 110 kilomètres, c'est assez performant. Et on retrouve également la même chose sur l'axe Nantes – Rennes, mais enfin on détaillera un peu plus longuement.

Olivier GUÉRIN, président de la CPDP

Merci. Il y avait Monsieur, et Madame, ensuite.

Christian GRISOLLET, ACIPA

Bonsoir. Christian GRISOLLET, de l'association ACIPA.

Je ne voudrais pas être hors sujet, c'est pour cela que je vais choisir un thème un peu plus général. Mais par contre, pour illustrer ma question, je vais devoir lire un texte très court, de 3 ou 4 lignes. Ce texte est issu d'un document de la CPDP, qui s'est déplacée à Nantes le 17 février 2011. Cette CPDP avait pour but de parler d'interconnexion barreau sud – TGV en Ile-de-France, et donc de faciliter le lien entre les TGV ouest, nord, sud, et est.

Donc, je vous lis ce petit texte, très court, et puis je vous donnerai ensuite ma question, qui portera plus sur le fonctionnement même des CPDP :

« En complétant le réseau de contournement au sud de l'Ile-de-France, et en améliorant ainsi les dessertes inter-secteurs qu'il emprunte, le projet facilite l'accès à la plateforme aéroportuaire de Paris-Charles-de-Gaulle depuis les régions de la façade Atlantique ».

Donc, ce document est toujours téléchargeable, évidemment. Donc, ma question est la suivante, du moins je vais la formuler juste après un complément : lors de cette soirée du 17 février 2011, au centre de communications de l'Ouest, il a été confirmé que la politique des compagnies aériennes était plutôt de centraliser pour l'international les vols sur Orly – il est question d'une gare TGV, en projet, à Orly – donc, de rabattre – et cela, tout le monde le sait maintenant, c'est un projet à moyen terme de rabattre les passagers pour l'international, au maximum, en direction de Paris. Ce soir-là, cela a été confirmé – j'ai moi-même posé la question – par vos homologues, ou du moins les personnes présentes, qui ont confirmé donc cette stratégie, et de fait, tacitement, le projet d'aéroport de Notre-Dame-des-Landes devenait caduc. Cela été dit d'ailleurs – je vois monsieur MUSTIERE ici présent, que je salue, c'est pour cela que je le mentionne – cela a été dit devant monsieur MUSTIERE et d'autres personnes, qui sont restées étrangement silencieuses.

Donc, ma question est la suivante : je voudrais savoir comment les différentes CPDP mettent en commun leurs résultats. Est-ce à ce point cloisonné pour qu'aujourd'hui, au sein de cette CPDP, on débattre de liaisons en lien avec un projet, non pas futuriste, mais très certainement enterré un jour ou l'autre, d'aéroport ? Donc, comment les CPDP fonctionnent-elles ? Et surtout, celle de février 2011 devient-elle caduque ou partiellement caduque ? Celle qui a donc été menée par vos homologues.

Applaudissements

Olivier GUÉRIN, président de la CPDP

Je vous précise, donc : sauf erreur de ma part, c'est une Commission particulière du débat public sur un projet d'interconnexion sud qui était mis en débat, effectivement, avec la possibilité d'une liaison avec les aéroports – je ne sais pas d'ailleurs si ce n'est pas plutôt Orly que Roissy – et qui a donné lieu à ce débat. Il faut savoir que les CPDP animent des débats publics sur les projets. Il y a eu un projet parmi d'autres, de Réseau Ferré de France, qui était cette interconnexion sud des lignes à grande vitesse. Nous sommes ici sur un autre projet. Vous pouvez indiquer la contradiction qu'il peut y avoir entre les deux projets, je vous indique simplement, en ce qui concerne les CPDP, qu'elles vivent le temps du débat, qu'elles publient leurs conclusions – enfin, pas leurs conclusions, le compte-rendu du débat, et c'est ce que vous reprenez, et nous ferons aussi le compte-rendu du débat, et on pourra mettre en exergue effectivement ce qui était présenté en 2011, et ce qui est présenté aujourd'hui.

Mais vous souhaitez peut-être apporter des précisions, donc, sur ce projet d'interconnexion sud et ses conséquences en ce qui concerne la desserte des aéroports.

Arnaud GODART, chef de mission LNOBPL – RFF

Un collègue national, François TAINURIER, peut peut-être apporter ces éléments.

François TAINURIER, Directeur du design - RFF

Oui, bonjour à tous. Donc, François TAINURIER, donc directeur du design du réseau national.

Donc, effectivement, le projet d'interconnexion sud a fait l'objet d'un débat en 2011. Donc, il fait actuellement l'objet d'études, et aujourd'hui ces études sont prises en compte dans la situation de référence de ce projet qui vous est présenté ici. Donc, il n'y a pas d'incohérence. En fait, le projet fait partie également des opérations qui sont prises en compte dans l'évaluation, dans la stratégie de modernisation du réseau au niveau national, donc qui a fait l'objet d'une évaluation en 2012, par la Commission dite « Mobilité 21 », et donc qui a mis en évidence en fait l'intérêt de réaliser ce projet dans le cadre d'une vision globale des projets de développements ferroviaires, donc qui fait l'objet d'études aujourd'hui, qui suivent leur cours. Il n'y a pas d'incohérence, disons, avec le projet qui vous est présenté ce soir.

Olivier GUÉRIN, président de la CPDP

Merci. Madame, je crois, ici, a demandé la parole.

Agnès BELAUD, membre de l'ACIPA et du Cédpa

Bonsoir. Agnès BELAUD, membre de l'ACIPA et collectif d'élus.

On entend parler beaucoup de gagner 3 minutes par ci, 4 minutes par là. Comment RFF, comment pouvez-vous mettre toujours en avant cette histoire de vitesse alors même que la Cour des Comptes critiques ce modèle ?

Arnaud GODART, chef de mission LNOBPL – RFF

Il me semble avoir insisté, et il faut encore insister, effectivement, que ce projet LNOBPL contribue à l'atteinte de 5 objectifs, dont des gains de temps, mais pas seulement. Ces gains de temps sont bien plus importants que les quelques minutes que vous avez citées.

LNOBPL – Liaisons ferroviaires Bretagne-Loire

Mais au-delà des gains de temps, il s'agit aussi de capacité, nous l'avons, de desserte du territoire, et de différentes liaisons concernées par ces gains de capacité, avec aussi le fret, qui est aussi un bénéficiaire de ces gains de capacité par exemple.

On peut rappeler les 5 objectifs, et ils dépassent bien les simples gains de temps.

Olivier GUÉRIN, président de la CPDP

Merci. Il y avait une question là-bas au fond, s'il vous plait, et ici, et on prendra après les interventions un peu plus longues, mais on passera dans le second temps du débat rapidement. Monsieur ?

Dominique LEBRETON, Confédération Paysanne

Oui, Dominique LEBRETON, Confédération Paysanne.

Je voudrais vous questionner sur l'impact agricole, en fait, des différents projets. Donc, on voit bien aujourd'hui qu'il y a deux projets, donc, Redon, en fait, en prenant l'existant, et via Châteaubriant, qui auraient très peu d'impact, voire pas d'impact, sur l'agriculture. Par contre, sur les nouvelles voies où on n'a pas eu de chiffres pour nous donner un peu l'impact, c'est-à-dire : combien il y a d'hectares de consommés sur ces différents projets, ces différentes voies nouvelles ? Et combien y a-t-il d'exploitations qui sont impactées ? Combien y a-t-il d'exploitations qui vont disparaître parce qu'elles seront traversées par des voies nouvelles ? Et est-ce que vous en avez évalué le coût exact, parce qu'on sait que s'il faut reconstruire des bâtiments, les achats de sites, etc., cela représente quand même une certaine somme ?

Merci.

Applaudissements

Arnaud GODART, chef de mission LNOBPL – RFF

Virginie FIORIO, notre responsable environnement, peut vous éclairer sur ce sujet.

Virginie FIORIO, responsable environnement - RFF

Oui, bonsoir.

Donc, pour répondre à votre question concernant l'impact sur l'agriculture, on a fait les calculs, d'ailleurs parce que la question nous a déjà été posée sur le site du débat. Donc, on l'a fait pour chacun des scénarios. Pour le scénario mauve, on est autour de 2300 hectares.

Alors, un petit préalable quand même, c'est qu'on considère que les emprises d'un tel projet sont de l'ordre de 12 hectares par kilomètre. C'est une moyenne, issue de notre expérience sur d'autres projets. Voilà. Donc, on parle de cela pour l'instant. Et donc, à partir de cette moyenne, on fait un calcul en fonction du linéaire de projet.

Donc, pour le scénario mauve, on serait autour de 2300 hectares. Pour le scénario bleu, en fonction des options Nord ou Sud Vilaine, entre 2000 et 2200 hectares. Et pour le scénario vert, entre 3000 et 3200 hectares.

Donc, une petite nuance aussi sur le scénario mauve : il est dit « au plus près de l'existant », néanmoins il nécessite la réalisation de morceaux de lignes nouvelles plus courtes que pour les autres scénarios, mais cela consomme quand même du foncier. Sauf sur une petite part qui se ferait au sein de nos emprises, et donc ne serait pas consommatrice de foncier agricole, par exemple. Mais, il faut avoir cela en tête.

Concernant votre question sur le nombre d'exploitations agricoles qui seraient concernées, à ce stade du projet très amont, on n'a pas fait le calcul. On sait qu'effectivement on impactera du foncier agricole, mais il est trop tôt pour dire aujourd'hui le nombre d'exploitations. On n'en a pas fait le compte. On est sur une zone d'étude qui fait 15 000 km², on n'est pas à ce stade. Mais bien évidemment en avançant, au fur et à mesure des études, en affinant sur la zone d'étude,

en allant au stade du fuseau ou du tracé, ce calcul sera fait et on cherche évidemment à réduire les impacts sur ces exploitations par la concertation avec le monde agricole.

Olivier GUÉRIN, président de la CPDP

Merci.

Yves ROBIN, membre du Conseil de développement de Nantes Métropole

Yves ROBIN, pour le Conseil de développement de Nantes Métropole.

Alors, deux petites questions. On parle des terres agricoles, là, alors, les délais de réalisation des 3 scénarios ? Parce que le scénario mauve va au plus près de l'existant, on peut penser qu'il peut se faire plus rapidement que les autres.

Ensuite, Redon va se retrouver dans le futur presque la gare d'entrée de Saint-Nazaire, du pays de La Baule, de Guérande, et tout cela. Donc, je pense que par rapport à cela, il faut étudier Redon intégré dans le projet, et non pas l'éviter comme dans certains cas, là.

Et ensuite, la virgule de Savenay, est-ce qu'elle a été étudiée dans le projet ? Dans le projet mauve, en tout cas ?

Arnaud GODART, chef de mission LNOBPL – RFF

Alors, nous pouvons, pour répondre à votre première question, mettre à l'écran le planning d'un tel projet. J'espère que vous voyez ce qui est écrit. En synthèse, il faut à peu près 20 ans pour ce type de projets. Et qu'il s'agisse des différents scénarios, mauve, bleu ou vert, il faudra 20 ans. Pour une raison très claire, c'est que même le scénario mauve, et Virginie l'a illustré tout à l'heure en termes d'impact foncier potentiel, est quand même un grand projet, qui dépassera les emprises ferroviaires actuelles.

Parce qu'il faut préciser que le maximum a été fait sur le réseau existant. Rennes – Brest, Rennes – Quimper en est une illustration très nette : nous avons, dans notre jargon, on appelle cela « ripé » la voie au maximum, déjà pour améliorer les temps de parcours, et maintenant, si nous voulons du temps, maintenant, si nous voulons gagner de la capacité, il faut faire des projets en dehors des emprises. Et dans ce contexte environnemental, RFF, qui a une grande expérience des procédures environnementales, déploie ce procédé sur 20 ans, ce qui peut paraître long mais qui s'échelonne donc avec l'enquête publique, et avant l'enquête publique, la concertation, des études détaillées, pas à pas, qui vont progressivement permettre d'affiner le projet dans le territoire et en assurer l'insertion en respect des différents enjeux environnementaux, agricoles, on l'a dit tout à l'heure, et aussi le milieu humain. Et ceci, de manière progressive, sur les différentes étapes qui sont signifiées sur ce schéma.

Donc, cela, c'était votre première question, j'ai fait très court. Notre responsable environnement au niveau national est là, et elle porte cette doctrine.

Sur Redon : Redon est intégrée dans le projet. Nous l'avons vu tout à l'heure, et Benoît a expliqué les variantes, par exemple, Nord et Sud, qui en fait constituent cette appellation par le raccordement à Redon, au nord ou au sud. Donc, Redon est absolument intégrée au projet et, nous l'avons dit, et j'espère que nous l'avons bien expliqué, à Redon même il y a quelques jours.

Et la virgule de Savenay, par contre, ne fait pas partie directement de ce projet, mais fait bien partie des études envisagées par ailleurs en dehors de LNOBPL. Nous attendons évidemment ces réflexions avec les partenaires.

Olivier GUÉRIN, président de la CPDP

Nous allons prendre quelques avis avant de passer à la seconde partie. Madame ?

Françoise VERCHERE, Conseillère Générale de Loire-Atlantique, Co-Présidente du Cédpa

Oui. Françoise VERCHERE, conseillère générale de Loire-Atlantique et co-présidente du Cédpa.

Alors, sans mettre en cause la bonne volonté de ceux qui organisent concrètement le débat public, nous voulons d'abord lister les failles méthodologiques du débat public tel qu'on le mène en France aujourd'hui. Failles qui risquent de nous conduire à des impasses similaires à celles que l'on connaît déjà pour l'aéroport de Notre-Dame-des-Landes, ou pour le Lyon – Turin.

Premièrement, un débat devrait commencer par l'analyse des besoins. Dans le document de RFF, on trouve surtout les mots « enjeux », « défis », et puis « objectifs, ce qui n'est pas la même chose. Je vous explique la différence en une image : si j'ai besoin d'une machine à laver, et que je construis une blanchisserie, je risque de ne pas faire une bonne affaire.

Il faudrait donc d'abord interroger la population et le public sur ses besoins.

Il y a 5 objectifs qui sont avancés. Ce choix d'objectifs n'est pas celui du seul maître d'ouvrage RFF, mais d'un groupe de pilotage : État, Région, et Département. Où sont les travaux de ce groupe de pilotage ? Sur le site ? Je n'en suis pas sûre. À quel débat ces travaux ont-ils donné lieu dans les instances représentatives : Région, Département ?

Y a-t-il une hiérarchisation des 5 objectifs affichés ? Si oui, laquelle ?

Pourquoi est-on déjà dans une proposition de réponse technique à des objectifs qui, au fond, n'ont pas été discutés et hiérarchisés démocratiquement ?

Deuxièmement, le pseudo-choix proposé entre les 3 scénarios ne peut pas nous tromper. Un scénario est d'ores et déjà, c'est le bleu, au cas où vous n'auriez pas choisi la couleur. C'est évidemment le choix annoncé par les collectivités, et c'est normal puisqu'elles sont partie prenante des objectifs et du groupe de travail.

L'entonnoir intellectuel qui nous entraîne vers ce scénario est très bien fait, il a les apparences de la raison, mais il est biaisé. Deux scénarios semblent en effet servir, par leur faiblesse affichée, à justifier le choix du troisième.

Troisième biais : le coût environnemental. La perte des terres agricoles, l'atteinte à la biodiversité, les problèmes d'eau. Ce coût n'est pas considéré comme un critère discriminant. Il y a certes une analyse des milieux naturels et de leur valeur, de leurs enjeux, mais dans le tableau comparatif final, seul le coût de l'investissement, les indicateurs économiques et le temps gagné sont discriminants. C'est un problème, et d'ailleurs, le rapport, page 152, de la Cour des comptes, le rapport 2012, pointe ce problème du coût environnemental qui devrait être pris en compte dès le début.

Quatrième biais : le TRI et la VAN sont des indicateurs financiers principaux. La simplicité apparente des résultats cache en fait la complexité – pour ne pas dire l'opacité – du calcul. Quelqu'un peut-il nous expliquer simplement les hypothèses retenues pour le calcul de ces deux indicateurs ? J'ai testé la question au Conseil Général de Loire-Atlantique : silence absolu. Or, effectivement, la Cour des comptes, là encore, pointe l'optimisme général de ces études qui aboutissent à des VAN ou à un TRI qui permettraient de dire le projet rentable.

Cinquième biais : les expertises complémentaires...

Olivier GUÉRIN, président de la CPDP

Vous pouvez conclure ?

Françoise VERCHERE, Conseillère Générale de Loire-Atlantique, Co-Présidente du CédPa

Oui. J'ai terminé, Monsieur.

Les expertises complémentaires ont été réalisées : il y en a deux. Elles ont été réalisées à partir des données fournies par RFF ou ses cabinets associés, qui travaillent d'habitude pour RFF. Quant à la neutralité des experts, elle peut être questionnée, pour certains à cause de leurs activités passées, pour d'autres à cause de la tutelle administrative. Or, un simple doute rend impossible la confiance nécessaire du public.

Dans ces conditions, le débat est biaisé. Il ne doit pas pour nous aboutir à une décision d'opportunité, et encore moins à une décision de scénario dans les mois qui viennent, alors que le comité Mobilité 21 situe une éventuelle réalisation entre 2030 et 2050.

Nous demandons donc une remise à plat, compte tenu des critiques de fond exposées ci-dessus.

Applaudissements

Olivier GUÉRIN, président de la CPDP

Je donnerai la parole dans un instant à monsieur BONTEMPS, Vice-Président du Conseil Régional, qui a participé au comité de pilotage, qui donnera des indications.

Mais si vous voulez bien, on va prendre encore deux ou trois avis avant de clôturer cette première partie.

Monsieur ?

Gérard CHENE, Côtes-d'Armor Nature Environnement

Bonsoir. Gérard CHENE, Côtes-d'Armor Nature Environnement, une association affiliée à France Nature Environnement.

Donc, mon intervention va reprendre beaucoup des choses qui ont été évoquées par Madame précédemment.

Olivier GUÉRIN, président de la CPDP

Alors, si vous pouvez condenser, s'il vous plaît.

Gérard CHENE, Côtes-d'Armor Nature Environnement

Oui, donc je vais condenser, mais ceci dit il est important de bien le prendre en compte.

C'est-à-dire qu'aujourd'hui, nous avons RFF qui nous présente un projet, qui répond particulièrement bien, l'expertise de RFF est excellente, rien à dire. Il nous manque simplement autour de la table le comité de pilotage, qui devrait expliquer ses choix et son cahier des charges.

Quand on regarde un projet comme cela, puisqu'il est complexe, on va directement au bilan socio-économique. J'irai plus loin que Madame, en disant que ce bilan socio-économique, il est négatif globalement. Quand il n'est pas tout à fait négatif par le VAN, par le TRI, il le devient puisqu'il n'est pas rentable.

Donc, on a quelque chose qui est négatif aujourd'hui. Plus loin que cela, l'expertise complémentaire demandée par le CGEDD nous apprend que le projet, ce bilan socio-économique, est extrêmement sensible à tout son contexte, que ce soit le trafic – si le trafic baisse un peu, ces indicateurs baissent aussi – au coût de réalisation, de façon caricaturale, y compris à l'augmentation du prix du pétrole – ce à quoi on ne s'attendait pas forcément, mais c'est expliqué – et au contexte économique en général.

Donc, si l'étude n'est pas rentable, c'est bien qu'il y a un problème sur les contraintes qui ont été mises au départ. Il nous paraît important qu'elle soit remise en cause.

Alors, pour nous, on retombe bien évidemment sur ce critère de vitesse. Un critère de vitesse qui crée un nouveau réseau, en fin de compte : on double le réseau, quelque part, on crée un réseau grande vitesse. C'est caricatural, mais c'est un peu l'esprit quand même des voies nouvelles. C'est un réseau... la grande vitesse, c'est quelque chose qui n'est pas compatible avec les vitesses plus faibles, et donc qui joue en sens inverse de la capacité. C'est-à-dire que quand la vitesse augmente, on devient incompatible avec les autres trains, et en fin de compte, les sillons sont moins disponibles pour à la fois des voyageurs, et à la fois le fret.

Donc, on arrive à un système qui, finalement, se freine, parce que le critère important a été la vitesse. La vitesse – là en l'occurrence, le projet, par ailleurs... là, je me réfère encore à l'étude du CGEDD. Le projet n'apporte pas grand-chose pour le fret, sinon rien. Contrairement à l'idée qu'on pourrait avoir à l'issue de la présentation, et bien non, le fret est absent complètement du projet.

Donc, globalement...

LNOBPL – Liaisons ferroviaires Bretagne-Loire

Olivier GUÉRIN, président de la CPDP

Vous pouvez conclure, s'il vous plait ?

Gérard CHENE, Côtes-d'Armor Nature Environnement

Donc, globalement, au même titre que Madame, on milite très fortement pour que ce projet soit remis à plat, que les objectifs recherchés soient rediscutés, et c'est à ce niveau-là qu'aujourd'hui le débat doit porter, et non pas au niveau de la mise en œuvre de ces objectifs.

Applaudissements

Olivier GUÉRIN, président de la CPDP

Je rappelle que l'expertise socio-économique, l'évaluation socio-économique du CGEDD à laquelle vous avez fait référence sera discutée à Rennes le 2 décembre. La réunion sera rapportée sur internet.

On va prendre une dernière intervention, et puis si monsieur BONTEMPS veut bien intervenir...

Michel CANIAUX, ALTRO

Michel CANIAUX, association ALTRO, qui rassemble 37 collectivités et qui défend, au niveau européen, les liaisons ferroviaires, fret et voyageurs, entre la façade Atlantique et l'Europe, puisque j'ai entendu des gens qui se souciaient, et ils ont raison, des liaisons transversales.

Tout d'abord, ce que je voulais dire, c'est qu'il y a plusieurs marchés, dans le ferroviaire. Il y a les marchés du quotidien, de petites distances, qui n'ont pas besoin d'aller vite. Il y a les marchés – comme on est sur Nantes – Rennes – des gens qui ont besoin d'aller rapidement entre Nantes et Rennes, ne serait-ce que pour avoir une alternative ferroviaire compétitive, pour pouvoir laisser la voiture. Aujourd'hui, il faut 1 h 15 en voiture pour aller de porte à porte, et quand les gens disent : « je mets 1 h 15 pour aller de Nantes à Rennes », ils vont de leur porte à l'autre porte. Alors que dans le chemin de fer, il faut rajouter 15 minutes à chaque extrémité, ce qui fait que lorsqu'on défend un temps de parcours de 45 minutes, + 15, + 15, on arrive à 1 h 15, on est dans la compétitivité.

Et puis, il y a ceux qui veulent aller encore plus loin que Nantes – Rennes, qui veulent aller à Bordeaux, qui veulent aller à Lyon, et qui, ceux-là, ont besoin d'aller vite. Alors, c'est vrai que cela paraît ridicule de gagner 10 minutes par ci, 10 minutes par-là, mais combinées, cela finit par faire des heures.

Donc, il faudrait, un jour ou l'autre, qu'on sache ce qu'on veut dans ce pays. Est-ce qu'on veut vraiment faire du report modal, ou est-ce que chaque fois que le chemin de fer peut trouver des solutions capables d'effectuer ce report modal, et bien, on cherche des choses pour ne pas aller jusqu'au bout ?

Alors, c'est vrai, il y a eu le comité Mobilité 21, bon. Il fallait surtout arrêter tous les projets parce que, crise... en se retranchant derrière la crise. Et puis, il y a la Cour des comptes. Bon, quand on définit, on regarde un peu entre les lignes dans la Cour des comptes, on s'aperçoit qu'il y a des bêtises qui sont dites, parce que ce ne sont pas des spécialistes.

Donc, aujourd'hui, la question, encore une fois, c'est : qu'est-ce qu'il faut faire ? Et qu'est-ce qu'il faut donner comme moyens au ferroviaire pour qu'il puisse faire ce report modal et s'inscrire dans la transition énergétique ?

Et donc, c'est pour cela que nous, ALTRO, on s'inscrit dans ce projet LNOBPL, comme c'est un puzzle de cette via Atlantica, qui permettra effectivement d'édifier ce réseau européen. Parce qu'aujourd'hui, ce qu'on construit aussi, c'est l'Europe, et cela, c'est important, justement, d'avoir des projets qui puissent structurer ce continent.

Donc, c'est pour cela. Il faut faire la part des choses entre les projets qui sont nécessaires pour la vie quotidienne, qui n'ont pas besoin d'aller vite, mais aussi ceux qui ont besoin d'aller vite.

Donc, le tout n'est pas contradictoire, c'est une articulation de l'ensemble qui doit permettre le report modal.

LNOBPL – Liaisons ferroviaires Bretagne-Loire

Merci.

Olivier GUÉRIN, président de la CPDP

Une dernière intervention, là, avant monsieur BONTEMPS.

Michel PERRIER, Conseiller Régional Pays de la Loire, EELV

Michel PERRIER. Je suis Conseiller Régional des Pays de la Loire, pour Europe Ecologie – Les Verts.

Depuis des décennies, de grands projets d'infrastructures s'additionnent les uns aux autres sans grande cohérence, sans programmation réaliste, voire sans financement. LNOBPL, c'est ainsi plusieurs milliards – de 3 à 6 – que personne ne sait où trouver actuellement.

Pourtant, de récentes déclarations tentent de remettre un peu de bon sens dans ce fatras. Citons la commission Mobilité 21, composée de parlementaires de toutes tendances, qui a hiérarchisé les projets d'infrastructures. Pour LNOBPL, c'est clair : « la solution envisagée avec la réalisation de sections de lignes nouvelles se traduit par un coût sans commune mesure avec les gains attendus, notamment en termes de temps de parcours ». Ce n'est pas moi, c'est l'ensemble des parlementaires.

La Cour des comptes, je veux bien que parfois elle dise des choses qui peuvent ne paraître pas vraies pour des spécialistes, mais je vais rester aux généralités ; la Cour des comptes, dans son dernier rapport, constate qu'« il existe un processus de décision tendu vers la réalisation systématique de nouvelles lignes, et que les prévisions sont toujours minorées pour les coûts, et majorées pour le nombre de voyageurs ».

Ce matin-même, François HOLLANDE, à la conférence environnementale, veut revoir les procédures de décision parce qu'elles posent réellement problème à l'ensemble de la société.

LNOBPL est malheureusement un bon exemple de ces dérives. 5 objectifs sont fixés, deux sont contestés par une grande partie de la société : les 3 heures, parce que c'est un chiffre symbolique qui en tant que tel ne résume pas le problème ferroviaire, et la question de la desserte de l'AGO, parce que l'AGO ne se fera pas.

Il n'y a pas 3 scénarios contrastés, mais aujourd'hui, 3 variantes d'un même projet, ce qui interdit le débat public autour de choix. Le scénario mauve, dit pourtant « amélioration de l'existant », contient 145 kilomètres de lignes nouvelles et détruit plus de 2000 hectares – on nous a précisé tout à l'heure : 2300 hectares – d'espaces agricoles. C'est grotesque.

Les évaluations socio-économiques des scénarios sont mauvaises : 4 sont négatives sur les 5 présentées par la synthèse du maître d'ouvrage. Dans le contexte actuel de crise économique, les scénarios reposent sur une moyenne annuelle de près de 2 % d'augmentation du produit intérieur brut entre 2013 et 2030. 1, 91 exactement, on nous a dit tout à l'heure. Qui peut encore y croire ?

Ce cadre déjà insatisfaisant est encore mis à mal par les grandes collectivités locales qui prennent position les unes après les autres, dans un mouvement bien orchestré, pour un même scénario, sans tenir compte du débat public et des études complémentaires.

Pour notre part, pour éviter que le débat public s'organise autour de la meilleure façon de desservir un aéroport qui ne se fera pas, nous avons demandé des études complémentaires sur la liaison Nantes – Rennes. Chacun connaît les problèmes de cet axe : temps de trajet non attractif par rapport à la route, peu de fréquence, et un coût élevé pour le voyageur.

Olivier GUÉRIN, président de la CPDP

Vous pouvez conclure, s'il vous plaît ?

Michel PERRIER, Conseiller Régional Pays de la Loire, EELV

Oui, oui, je conclus.

Les experts de la CNDP sont partis du cadre LNOBPL avec un délai très court, ce qui, forcément, conduit à des résultats contestables et à des discussions très techniques entre spécialistes. Néanmoins, ces études montrent qu'il est possible

LNOBPL – Liaisons ferroviaires Bretagne-Loire

de réduire de près de 15 minutes le temps de trajet entre les deux villes, d'augmenter les fréquences, le tout en utilisant d'abord les emprises existantes. Et 2 des 6 scénarios ont des résultats socio-économiques positifs. C'est un premier résultat.

Par contre, nous ne partageons évidemment pas la conclusion mise en avant par la presse. Si la non réalisation de la desserte ferroviaire de Notre-Dame-des-Landes réduit de façon sensible la rentabilité économique des scénarios... il faut être sérieux : vous n'allez quand même pas construire un aéroport pour tenter de rentabiliser une liaison ferroviaire nouvelle.

Applaudissements

Il faut partir des besoins de la population et du transport de marchandises. Comme l'a dit monsieur GUERIN tout à l'heure, il faut résoudre les problèmes du quotidien.

Pour nous, 4 enjeux principaux émergent :

- L'amélioration de la liaison entre Nantes et Rennes, en redéfinissant clairement les objectifs. Soyons clairs : les études complémentaires doivent être le début d'un débat, et non sa conclusion
- La liaison vers le sud, notamment vers Bordeaux, dans le cadre d'un arc Atlantique...

Olivier GUÉRIN, président de la CPDP

Vous concluez, s'il vous plaît.

Michel PERRIER, Conseiller Régional Pays de la Loire, EELV

Je n'en ai plus que pour 20 secondes. Si vous ne me coupez pas, je pense que... dans le cadre d'un arc Atlantique primordial à différents titres : la région parisienne ne peut pas être la seule destination pour notre région.

- La desserte de l'aéroport de Nantes Atlantique. Celle-ci est facilement possible par différents moyens : il faut avancer rapidement sur ce point, et non continuer à permettre que Vinci remplisse ses parkings.
- Le fret : actuellement, Bretagne et Pays de Loire sont les deux très mauvais élèves des régions françaises. Cela ne peut durer. En outre...

Protestations dans le public

Olivier GUÉRIN, président de la CPDP

Vous arrêtez, Monsieur.

Michel PERRIER, Conseiller Régional Pays de la Loire, EELV

En outre, cela permettrait d'améliorer sensiblement la liaison entre Saint-Nazaire et Rennes, aujourd'hui très mauvaise.

Je vous remercie de votre écoute.

Applaudissements

Olivier GUÉRIN, président de la CPDP

C'est l'un ou l'autre, ce n'est pas... vous donnez un micro, s'il vous plaît.

LNOBPL – Liaisons ferroviaires Bretagne-Loire

Donc, Monsieur BONTEMPS, vous avez vu que différentes questions intéressent les élus, mais surtout, je crois que vous avez participé au comité de pilotage, et vous pouvez indiquer comment ont émergé ces 5 objectifs, ce qui intéresse donc une partie du public ici.

Gilles BONTEMPS, Vice-Président du Conseil Régional des Pays de la Loire

D'abord, je voudrais apporter une petite précision, puisqu'il y a eu des choses de dites dans la salle, qui vont dans le sens de votre souhait de clarification : les études, le travail mené sur l'anticipation aux années 2025, 2030, a été effectué bien avant qu'on engage le travail sur les lignes LNOBPL. Il a été effectué dans le cadre de la réalisation du chemin d'infrastructures de transports de la région des Pays de la Loire, qui a conduit, pendant deux ans, à produire des études, demander des études, à solliciter les collectivités sur l'ensemble du territoire régional, et à... je ne dis pas qu'il n'y avait pas déjà des objectifs de réalisation, de raccourcissement des délais entre Nantes et Rennes, etc., mais le schéma régional d'infrastructures de transports, donc qui a été – c'est deux ans de débat – avec l'ensemble des collectivités du territoire régional, avec les régions limitrophes, les 4 régions limitrophes, et donc nos amis bretons.

Et au terme de cela, il y a eu deux temps de réalisation, c'est-à-dire qu'il y a eu une première... alors, prenant en compte les évolutions de la population, etc., je ne développe pas, on n'a pas le temps.

Et donc, à partir de ce moment-là, il y a eu, après cette année de travail, il y a eu la réalisation d'un document d'orientation. Ce document d'orientation, il a été soumis à l'ensemble des collectivités, les Conseils Généraux, les différentes villes de la région, et évidemment, il y a eu un temps avec les associations, il y a eu mise à disposition, dans chaque Conseil Général, et dans chaque ville, on va dire capitale, des 5 départements de la région Pays de la Loire, pour avoir des avis, des modifications, des corrections. Le Conseil économique et social, évidemment, a participé de bout en bout. Un grand nombre d'associations a participé sur ce débat-là. Et c'est seulement au terme de cela que nous avons adopté en 2008, en juin 2008, le schéma régional d'infrastructures de transports, qui donc contenait l'ensemble des grands projets dont on parle ici ou là, et dont certains ont fait l'objet déjà de débats publics ou de concertations publiques. C'est le cas de Nantes – Châteaubriant, par exemple. C'est le cas de l'interconnexion sud, par exemple, qui était intégrée dans le schéma régional d'infrastructures de transports. Donc, je ne cite que ceux-là, mais c'est aussi le cas de l'aéroport, par exemple. Mais comme ce n'est pas le sujet de ce soir, je n'y reviens pas.

Je voudrais apporter deux éléments complémentaires. Nous avons travaillé... je veux préciser, comme Gérard LAHELLEC est à côté de moi, que le schéma régional d'infrastructures de transports de la région Bretagne intégrait aussi les relations Nantes – Rennes, Brest – Quimper, etc. Nous avons travaillé pendant un certain nombre d'années avec RFF et l'ensemble des collectivités du territoire : les deux régions, les départements, les agglomérations. Et nous avons travaillé, chacun pendant un temps dans notre coin, et nous avons considéré qu'il était plus légitime de rassembler les projets des deux régions pour pouvoir avoir et mettre à disposition de l'ensemble des territoires et de l'ensemble des citoyens, l'ensemble des questions posées. C'est ce qui fait qu'on est venu avec un seul projet : la Ligne Nouvelle Bretagne – Pays de la Loire.

C'est cela, la réalité du sujet.

Les collectivités, elles ont, à partir des éléments de travail, à partir des études, à partir de tout ce travail qui a été mené, les collectivités ont défini quels étaient les objectifs qui pouvaient répondre aux besoins de nos populations sur les territoires, à l'horizon 2030, 2040, etc.

Et c'est cela, le sujet.

Et aujourd'hui, il est naturel qu'il y ait un débat public, puisque le travail mené, une cinquantaine de réunions de comité de pilotage, avec les deux régions et les départements, les deux préfets. Il est naturel, à ce stade, quand on sait qu'il faut 20 ans pour faire une infrastructure ferroviaire, de soumettre ces éléments au débat. Et l'objectif de débat, c'est de voir s'il y a des corrections, des améliorations, sur l'ensemble des sujets posés. Et derrière cela, c'est le maître d'ouvrage qui dira si on continue le projet, et c'est à partir de ce moment-là qu'on aura besoin de creuser l'ensemble des questions... encore que, je veux souligner que RFF a fait beaucoup d'efforts, puisque c'est la première fois que je vois un projet, à l'état du débat public, où on a autant pris en compte les questions, par exemple, environnementales. Donc, c'est à souligner sur le travail à ce stade, je dis, à ce stade du projet, c'est-à-dire au stade du débat public.

LNOBPL – Liaisons ferroviaires Bretagne-Loire

Deuxième chose : je voudrais apporter un élément sur les temps de parcours. Tout le monde parle de la vitesse, etc. Nous, nous ne parlons pas de la vitesse. Nous parlons des temps de parcours. Et les temps de parcours, ce n'est pas neutre. Ce n'est pas seulement une question qui est liée à « combien de temps vont mettre les gens pour aller d'un point à un autre sur le territoire ? », mais le temps de parcours, c'est aussi celui qui va nous permettre de dire : « est-ce qu'on est capable de mettre des dessertes supplémentaires ? ». Est-ce qu'on est capable de cadencer, puisque l'objectif, c'est de cadencer, et je vais vous prendre un exemple très précis : par exemple, les services de la Région ont travaillé et fait travailler aussi les services de la SNCF, quand on prend Nantes – Rennes, par exemple, si on veut rentrer à la fois dans les objectifs, mais à la fois dans la possibilité de cohérence de l'ensemble des sujets sur le réseau Bretagne – Pays de la Loire, et bien on sait par exemple aujourd'hui qu'au-dessus d'une heure, on n'est plus capable de cadencer. En dessous d'une heure – le bon tempo, c'est 50 minutes, mais – si on descend à 40, on n'est plus capable de cadencer parce qu'on met en cause la fonctionnalité sur les autres secteurs des lignes qui sont contenues dans le projet Ligne Nouvelle Bretagne – Pays de la Loire.

Cela, ce sont des études qui nous sont nécessaires aujourd'hui, parce que l'objectif, c'est bien de raccorder l'ensemble des territoires, pour les collectivités, c'est bien d'avancer sur l'intermodalité, et l'intermodalité, cela veut dire le raccordement et la connexion avec toutes les infrastructures existantes : aériennes, maritimes, routières, et ferroviaires. C'est bien de cela qu'on parle quand on parle de l'intermodalité.

Et donc, pour conclure sur cette partie-là, puisque je ne veux pas dépasser mon temps... j'ai l'habitude d'entendre des gens en opposition différente qui n'acceptent pas les opinions différentes. Cela, j'ai déjà l'habitude, mais j'irai jusqu'au bout.

Et donc, je voulais dire, simplement pour finir sur ce sujet-là : nous n'envisageons pas que l'ensemble du territoire ne soit pas bénéficiaire de ces dispositifs. Nous n'envisageons pas que l'ensemble des infrastructures, qu'elles soient aujourd'hui réalisées, qu'elles soient prévues ou en cours de réalisation, soient exclues de l'intermodalité. Ou alors, c'est le monde qui marche sur la tête. Et nous n'envisageons pas non plus de ne pouvoir passer sur les territoires avec les lignes nouvelles Bretagne – Pays de la Loire, un seul train à l'heure. Sinon, on ne répond plus aux besoins de déplacements des populations, et on n'est plus capable de répondre à la capacité dont il a été fait état tout à l'heure, des lignes qui ne seront pas suffisantes à l'horizon 2030-2040.

Applaudissements

Olivier GUÉRIN, président de la CPDP

Merci.

Nous allons passer au deuxième temps de cette réunion, donc sur la liaison Nantes – Rennes, avec d'abord une intervention de RFF, et puis ensuite les experts, qui nous rejoignent.

Benoît FORMSTECHE, mission LNOBPL, RFF

Oui, donc, deuxième temps de l'intervention. Après vous avoir présenté le projet d'une manière globale... donc, si on peut passer au diaporama suivant.

Voilà. Un petit focus sur la liaison Nantes – Rennes, le thème de ce soir, à travers donc... il nous a paru intéressant de focaliser sur 3 enjeux, que je vais essayer de vous détailler rapidement.

- Donc, un enjeu de performance ferroviaire pour faire du report modal sur la liaison Nantes – Rennes, sur l'axe Nantes – Rennes, donc en jouant sur les deux leviers : le temps et la fréquence.
- Un enjeu de capacité du réseau, c'est-à-dire que les agglomérations de Nantes et Rennes, les nœuds ferroviaires sont – donc, aux abords de Nantes et Rennes – ont des problématiques de saturation à venir, sur notamment les sections Rennes – Redon et Nantes – Savenay.
- Et un dernier enjeu de fonctionnement du système ferroviaire, qu'a déjà abordé Gilles BONTEMPS auparavant, donc, entre les nœuds de Nantes et de Rennes, qui sont les nœuds structurants en termes de construction

LNOBPL – Liaisons ferroviaires Bretagne-Loire

horaire qui sera déployée en 2017. Il faut bien voir que les deux nœuds de Nantes et de Rennes, les gares principales de Nantes et Rennes, sont les portes d'entrée du territoire, de correspondance, pour le ferroviaire. Et donc, il y a un enjeu de fonctionnement entre ces deux gares importantes pour toute la Bretagne et les Pays de la Loire.

Alors, les enjeux environnementaux sont aussi importants, mais ne sont pas abordés dans cette présentation, qui est plutôt fonctionnelle.

Donc, l'enjeu de report modal. Aujourd'hui, un train qui est moins performant que la route, la voiture... quelques chiffres un peu symptomatiques : l'axe Nantes – Rennes, routier, c'est 107 kilomètres, la ligne existante, par Redon, c'est 151 kilomètres. Donc, 1 h 30 porte à porte pour la voiture, 1 h 15 au mieux sans arrêt avec des dessertes, avec des correspondances à Redon, on arrive à des temps de parcours de près de 1 h 45. Et donc, quand on raisonne porte à porte, généralement, on a aussi les temps d'accès, de rabattement, de diffusion, le temps d'attente, ou de précaution qu'on appelle, quand on va prendre le train, généralement on prend au moins 5 minutes de précaution.

Donc, voilà, tout cela fait que le train est, en porte à porte, moins bon que la voiture en situation hors congestion.

Dernier point qui est quand même important, qui est fort pour avantager la voiture, c'est que la voiture, par nature, c'est extrêmement flexible, puisqu'on part quand on veut, alors que le train, on est soumis aux horaires. Et donc, la notion de fréquence, d'offres disponibles, est primordiale pour l'attrait du train. Et aujourd'hui, on ne peut pas faire mieux qu'un train par heure entre Nantes et Rennes.

Donc, cela se traduit comment ? Eh bien, cela se traduit sur 400 000 voyageurs par an, en ce moment, y compris de correspondance, c'est-à-dire que ce sont des gens qui font du Nantes – Rennes, mais également qui vont au-delà, par exemple à Saint-Malo. Eh bien voilà, ce sont 400 000 voyageurs, 5 % de parts de marché sur cet axe.

Alors, avec le projet, en 2030, c'est, concrètement, en termes de capacité, c'est un doublement des fréquences. Donc, c'est deux fois plus de trains, sans arrêt, entre Nantes et Rennes. Donc, c'est une fréquence à la demi-heure.

Et puis après, ce sont des temps de parcours, suivant les scénarios, qui peuvent varier de 45 minutes à 1 h 07 ou 1 h 08 suivant les... je crois que j'avais vu cela, tout à l'heure, sur le schéma, c'est le scénario mauve. Et donc, une amélioration significative pour certains scénarios. Et donc, cela se traduit, en termes de report modal, d'effets, concrètement, c'est 1,3 à 1,5 millions de voyageurs par an. Donc, on passe à une part de marché de 16 % des déplacements Nantes – Rennes.

Alors, il y a une petite mention en plus qui est soulignée ensuite, c'est qu'on ne parle que de gens qui font l'axe Nantes – Rennes de part en part. C'est-à-dire que là, vous avez après un petit schéma à droite, qui est ce qu'on appelle un serpent de charges, de manière très schématique, qui reprend, là, tous les voyageurs concernés par le projet, l'axe Nantes – Rennes, entre Rennes, Redon, et Nantes. Donc, on voit que si on ajoute les Nantes – Quimper, si on ajoute les Rennes – Quimper, les TGV Paris – Bretagne, on a des sections de 3 millions à 6 millions de voyageurs qui bénéficient d'une partie de l'amélioration de la liaison intégrale Nantes – Rennes.

Donc cela, c'est le premier grand enjeu sur lequel on voulait attirer votre attention.

Deuxième enjeu, c'est l'enjeu de capacité. Alors, là, c'est un schéma un peu technique, c'est le monde du ferroviaire. Donc, cela, c'est un graphique espace-temps, tel qu'on l'appelle. Sur l'axe à gauche, vous voyez la liaison Nantes – Rennes avec les principales gares, Savenay et Redon. Et donc, on voit qu'on a 3 sections : on a Nantes – Savenay, Savenay – Redon, Redon – Rennes. Alors, les caractéristiques de circulation, on voit, dans le temps ensuite, 17 h, 18 h, 19 h, c'est pour le principe, ce ne sont pas des vrais horaires. Mais donc, vous voyez qu'en fait, entre Nantes et Savenay, on a des trains orange, qui sont des trains périurbains. Donc, ils sont couchés parce qu'en fait ils s'arrêtent pour desservir les territoires, c'est logique. Et donc, ils prennent beaucoup de temps, en fait, ils prennent beaucoup d'espace sur la voie, beaucoup d'espace-temps. Après, vous avez des trains rouges, ce sont des TGV qui vont desservir Saint-Nazaire, par exemple, on les retrouve entre Nantes et Savenay. Après, les trains mauves, ce sont les trains qui vont vers Nantes et qui partent vers la Bretagne sud. Et puis, vous avez le train bleu ciel : donc, le train bleu ciel, c'est le Nantes – Rennes. Et on voit, là – c'est ce que je disais tout à l'heure – c'est un train par heure, par sens, tel que c'est indiqué. Et si on veut en rajouter un autre – voilà, c'est une illustration – on voit que, comme ce train-là est sans arrêt, il rentre en conflit, ce qu'on

LNOBPL – Liaisons ferroviaires Bretagne-Loire

appelle un conflit, avec d'autres circulations. Cela peut être un périurbain en arrivant vers Rennes, cela peut être le Nantes – Quimper entre Redon et Savenay.

En fait, c'est cela toute la problématique du ferroviaire, c'est gérer des vitesses différentes, des politiques d'arrêts différentes, sur une seule infrastructure existante.

Donc, ma conclusion, c'est : vitesse différente, desserte différente, et bien c'est capacité de développement limitée. De toute façon, c'est le problème de cet axe.

Alors on retrouve dans ce schéma, qui est une traduction de nombre de trains par heure, par sens, on retrouve donc les deux étoiles de Nantes et de Rennes, qui sont figurées de manière schématique... alors, on ne va se concentrer que sur un axe. Si on prend, en bas, l'étoile de Nantes, on voit l'axe de Savenay. Et on voit 8 trains. Voilà, c'est le schéma. Donc cela, c'est 8 trains par heure, par sens, c'est le maximum de l'infrastructure, ce qu'on est capable de faire, parce qu'on a des vitesses différentes, ce qu'expliquait le schéma auparavant.

Le schéma de droite – donc, on ne se concentre que sur l'axe Nantes – Savenay – on voit « +2 » en rouge. +2 en rouge, c'est concrètement l'apport du projet LNOBPL, quel que soit le scénario : mauve, bleu, vert. Ce sont deux trains en plus. Donc, ce sont deux trains en plus, mais par heure, par sens. Donc, c'est tout au long de la journée. Si on a des heures remplies, des heures de pointe qui se répètent, et bien c'est +2, plusieurs fois.

Ces +2, c'est quoi ? C'est un train en plus Nantes – Rennes, et c'est un train en plus Nantes – Redon, qui vient en compensation du Nantes – Quimper, qu'on fait basculer sur la ligne nouvelle, et qui ne dessert plus Savenay ou Pontchâteau. Voilà.

Donc, en fait, on retrouve deux trains, deux circulations supplémentaires, donc doublement de fréquence sur Nantes – Rennes, et garantie de desserte de toutes les gares intermédiaires, grâce au projet. Et, en améliorant aussi la performance du Nantes – Quimper.

Donc, voilà, c'est la manière schématique.

On retrouve le même type d'analyse du côté de Rennes, mais je ne vais pas rentrer dans le détail, on n'a pas trop le temps.

Et donc, après, donc les enjeux de capacité... oui, si, cela, je voulais indiquer avant, j'ai oublié : le « +4 », qui est mentionné aussi, et qui est donc les apports du projet mais avec des aménagements complémentaires. Il y a eu la question tout à l'heure qui a été posée : « quels sont ces aménagements complémentaires ? ». En gros, on dit que grâce au projet LNOBPL plus quelques aménagements dans la zone des nœuds de Nantes et de Rennes – c'est-à-dire que ce sont des voies supplémentaires à quais, par exemple, pour Rennes, ce sont des aménagements sur l'axe Nantes – Savenay – on peut rajouter encore deux circulations supplémentaires par heure, par sens. Et ces deux circulations supplémentaires, cela peut être, clairement, pour les gens qui habitent entre Nantes et Savenay, un doublement de la fréquence des trains périurbains. C'est passer d'un train toutes les demi-heures à un train tous les quarts d'heure. Ou réserver un sillon – ce qu'on appelle un sillon, donc un passage de train – pour le fret, en direction de la Bretagne, par exemple.

Alors, quels sont les aménagements autour de Nantes, ces fameux aménagements complémentaires évoqués ? Donc là, vous voyez à droite les hypothèses de référence qu'on a dans notre programme, c'est-à-dire les opérations réalisées parce qu'on travaille déjà sur la gare de Nantes avec un schéma directeur. Il y a le pôle d'échange multimodal qui va arriver, mais il y a aussi des travaux purement ferroviaires d'augmentation de la capacité. Donc, on retrouve les hypothèses qui sont listées à droite, avec des créations de voies, des aménagements capacitaires.

Et, au-delà de cela, avec le projet LNOBPL, si on veut passer à ce périurbain au quart d'heure, à ces 4 trains supplémentaires, et bien il faudrait envisager une mise à 4 voies partielle – alors, je dis bien « partielle », c'est-à-dire que ce n'est pas sur tout l'axe, mais c'est en fonction des horaires, de ce qu'on veut étudier – qui pourrait représenter, donc entre Nantes et Savenay, un coût de 200 à 300 millions d'euros. Alors, cela nécessiterait des études un peu plus détaillées pour, on va dire, préciser les choses, en fonction aussi de la structure horaire qui sera également définie dans les prochains mois, pour 2017, parce que les horaires sont très sensibles pour le dimensionnement des infrastructures. Et puis aussi, d'intégrer une démarche de réflexion de l'exploitation de la gare de Nantes puisque, dans le cadre de nos

LNOBPL – Liaisons ferroviaires Bretagne-Loire

études, on intègre déjà les contraintes aussi est de la gare de Nantes, mais donc il y a une réflexion globale à avoir, de fonctionnement du nœud à l'horizon 2030-2040, intégrant tous les mouvements.

Voilà, cela, c'était l'enjeu capacitaire.

Et enfin, dernier enjeu qui nous semble intéressant, c'est l'enjeu pour le système ferroviaire. Donc, comme je le disais, en 2017, il y a quand même une petite révolution au niveau des horaires dans l'ouest qui va se passer, c'est la structuration, le cadencement, l'optimisation des correspondances en gares de Nantes et de Rennes, mais aussi dans les gares secondaires. Et, le temps de parcours entre Nantes et Rennes n'est pas neutre pour le fonctionnement global du système ferroviaire.

Alors, le tableau qui vous est présenté là est un peu chargé, mais il vous présente un peu, en fonction des critères qu'on s'assigne en temps de parcours, donc il y a 4 colonnes : vous avez une heure et plus, 55 minutes, 50 minutes, 45 minutes. Et on voit un peu, sur quelques paramètres, sur quoi cela joue. Concrètement, qu'est-ce que cela a comme impact. Donc, on voit que pour faire du une heure et plus, on n'a pas besoin de faire plus de 200 ou 220 km/h entre Nantes et Rennes. Par contre, si on veut faire du 45 minutes, c'est forcément 320 km/h. Voilà, c'est la réponse technique. On voit qu'entre les deux – 50, 55 minutes – c'est 220, 250 km/h, qui est la réponse technique ferroviaire qu'on arrive à vous donner.

Alors, cela joue aussi sur le matériel roulant – alors, le terme technique, c'est « les STI » – mais on voit que quand on est sur du 200 km/h, ce sont des matériels qu'on appelle, nous, « classique ». 320 km/h, c'est la très grande vitesse, c'est le TGV. Et puis entre les deux, on appelle cela la grande vitesse, ce sont des matériels roulants qui n'existent pas en ce moment en France, qui ne circulent pas, c'est du 220, 250 km/h, qui existent dans d'autres pays.

Et ce qui est noté en dessous, ce sont les STI, ce sont les spécifications techniques d'interopérabilité. Et en fait, on voit que les 3 premières colonnes, c'est de la classe 2, donc c'est-à-dire que c'est moins contraint. Et quand on passe dans la très grande vitesse, on est en classe 1, et là, c'est plus contraint, donc ce sont des matériels roulants plus chers, et avec des normes de sécurité, d'exploitation, plus compliquées, de la maintenance aussi.

Donc, on voit qu'il y a un saut aussi de coût dans le matériel roulant, à un moment.

Après, dans le fonctionnement entre les deux nœuds – on pourra y revenir plus en détail et vous montrer sur le fonctionnement, mais – quand on est à plus d'une heure, si on veut faire de la demi-heure entre Nantes et Rennes, si on veut un train toutes les demi-heures, on a besoin de 4 trains. Quatre trains pour faire des allers-retours, parce que le fonctionnement n'est pas optimum. Par contre, si on tombe en dessous de l'heure – 55 minutes, 50 minutes ou 45 minutes – le même service, on peut l'opérer avec deux fois moins de trains. Avec que deux rames. Et après vous est indiqué, donc, le fonctionnement avec diamétralisation ou en navettes.

Donc, vous voyez que c'est assez dimensionnant. Et après, on retrouve sur les infrastructures les hypothèses, donc soit de la ligne nouvelle ou autre chose, et une notion d'indication de la correspondance, qui est plus ou moins favorable suivant les temps de parcours.

Donc, voilà les quelques enjeux qu'on voulait vous donner.

Et donc, là on a entouré en rouge, ce qui apparaît juste pour l'enjeu du système ferroviaire, un temps un peu optimum, c'est entre 50, 55 minutes. Pour le report modal, le meilleur temps, c'est, je dirais, celui qui est à 45 minutes sera le plus performant pour le report modal.

Et donc, pour terminer – je vais vraiment passer très rapidement sur le sujet – les performances attendues pour Nantes, depuis Nantes pour aller à quelques gares emblématiques du territoire permises par le projet... donc je ne reviens pas sur les temps de parcours de Nantes vers Rennes, on voit donc entre 1 h 08 et 45 minutes, mais un temps de parcours qui peut être intéressant, qui illustre bien le fonctionnement du système ferroviaire, c'est Saint-Brieuc. Donc, c'est l'avant-dernière ligne du tableau. On voit que sans le projet, on est à 2 h 13 en correspondance à Rennes, avec une correspondance de 15 minutes. Et puis, si on prend le scénario mauve, puis bleu, on voit que cela peut tomber à 1 h 30. 1 h 30 parce qu'on gagne du temps entre Nantes et Rennes, on gagne du temps entre Rennes et Lamballe ou Saint-Brieuc suivant les projets, et on joue à plein, on accumule donc les gains de temps, et pour arriver à du Nantes – Saint-Brieuc, par exemple, en 1 h 30, qui est un service assez performant.

Voilà.

Olivier GUÉRIN, président de la CPDP

Merci.

Monsieur DETERNE va présenter pour les experts l'expertise complémentaire. Les autres experts sont dans la salle.

Je voudrais simplement préciser que nous avons eu, avant cette réunion de ce soir, une audition qui a été très complète, donc c'est une présentation plus succincte qui est faite maintenant, mais les experts répondront aussi à vos questions.

Je vous remercie, Monsieur DETERNE

Jean DETERNE, expert indépendant

Monsieur le Président, merci. Bonsoir, Mesdames et Messieurs.

Donc, effectivement, nous avons préparé un diaporama qui est relativement long pour la réunion préparatoire de tout à l'heure, donc je vais sauter énormément de diapositives, pour vous situer simplement un certain nombre d'aspects. Mes collègues Claude ABRAHAM, Pierre ROUSSEL, et Michel SAVY, sont dans la salle, et ils pourront évidemment répondre également aux questions que vous aurez à poser.

La CNDP nous a confié une mission d'expertise particulière à la demande de certains d'entre vous. Et d'ailleurs, les questions qui nous ont été posées à ce titre correspondent à des préoccupations de votre part que j'ai entendues tout à l'heure, lors de vos interventions après la présentation du projet de Réseau Ferré de France.

Les points essentiels qu'il nous a été demandé d'examiner, c'est : que se passe-t-il sur les différents scénarios de base présentés par Réseau Ferré de France s'il n'y a pas de desserte d'un nouvel aéroport ? Deuxièmement : peut-on étudier et peut-on aménager l'itinéraire est Nantes – Châteaubriant – Nantes ? Et troisièmement : peut-on tenir compte ou en tout cas évaluer l'intérêt des différents scénarios vis-à-vis de l'amélioration des lignes existantes, trafics locaux, et l'impact pour valoriser l'offre potentielle sur le fret des régions concernées ?

Pour cela, il nous a été demandé d'analyser ou de concevoir de nouvelles solutions variantes, et de les évaluer autant que possible, du point de vue socio-économique. On verra qu'on n'a pas pu les évaluer toutes du point de vue socio-économique, mais qu'on a pu s'en approcher, et environnementales. Et les experts, le collège des experts a décidé que la bonne façon de présenter les critères qui permettent de comparer les différentes variantes nouvelles – et les anciennes, d'ailleurs – était d'établir un tableau multicritères, ce qui fait que cette fois-ci, on s'affranchit d'un certain nombre d'hypothèses, d'abord sur l'ensemble du réseau, puisqu'avec une approche multicritères, on peut regarder section par section les effets. C'est une des questions qui a été posée tout à l'heure. Et également, avec une approche multicritères, nous ne sommes pas prisonniers d'un taux d'actualisation, d'une évolution du prix du pétrole, de dates de mises en service, puisque tout ceci n'est pas nécessairement calé dans le temps, et que l'objectif essentiel était de comparer les variantes les unes par rapport aux autres, mais pas d'en choisir forcément une, puisque chacun peut mettre des poids différents aux différents critères, ni évidemment de retenir une date de réalisation.

Alors, pratiquement le seul document sur lequel je vais m'appesantir deux ou trois minutes, c'est celui-ci. Ce diagramme représente les trafics en situation de référence. Par convention – mais c'est purement conventionnel – c'est 2030. On a vu que si la croissance de trafic était plus faible, ce sera peut-être 2040, mais peu importe, c'est l'horizon à moyen terme de la référence, qui tient compte de l'état du réseau et de l'exploitation qui sera atteinte en 2017, avec notamment la ligne grande vitesse Paris – Rennes, et des améliorations de services, dont RFF a parlé ou qu'il peut préciser, qui seraient atteintes en 2017.

Ce qu'il est intéressant de voir sur ce diagramme, pour ce qui nous concerne, puisque notre champ d'étude est limité à Rennes – Nantes, donc pour ce qui nous concerne, c'est que la section qui est la plus au nord, entre Rennes et Redon, porte des trafics, comparés aux autres, qui sont relativement importants : un peu plus de 6 millions de voyageurs par an. Et ces trafics sont, pour l'essentiel, au moins pour les deux tiers, des trafics de et vers la Bretagne sud ; que la section qui est la plus au sud, entre Nantes et Savenay, porte des trafics encore un peu plus importants – de l'ordre de 6,5 millions – et qu'ici, les fonctions importantes sont d'une part des fonctions de trafic local, périurbain, et d'autre part, des fonctions de liaison avec Saint-Nazaire.

Je précise ici que la position de l'aéroport est mentionnée, mais qu'évidemment, comme il s'agit d'une référence, ces trafics n'incluent pas les trafics de l'aéroport.

Mais je voudrais souligner surtout que la section centrale entre Redon et Savenay porte un trafic qui est à peu près le tiers du trafic des sections qui sont au nord et au sud, et que sur ce tiers, il n'y en a encore qu'un tiers qui correspond à des liaisons entre la gare de Rennes et la gare de Nantes. Le reste : un autre tiers, à peu près, correspond à des liaisons de Nantes vers la Bretagne sud, et le dernier tiers, à des liaisons locales.

Donc, je schématise, puisqu'une des questions posées était l'utilisation de l'aménagement possible, et on verra qu'il est possible, de Rennes – Châteaubriant – Nantes, que le maximum de trafic déplaçable, c'est un tiers des 2300, et encore, si le niveau de service arrive à un niveau équivalent à celui de l'itinéraire ouest qui, on le voit, à l'évidence, ne peut pas être coupé, puisqu'on ne peut pas couper les liens entre Nantes et la Bretagne sud.

Ceci ne fait qu'écrire ce que je vous ai dit. Il y a quelque chose que je ne vous ai pas dit, puisque je vous ai dit que nous ne tenions pas compte du trafic de l'aéroport, mais quand même, pour mémoire, sa desserte aurait amené un trafic de l'ordre d'un peu plus d'un million de voyageurs : 600 000 vers Nantes et 500 000 vers le nord, 300 000 vers Rennes et 200 000 vers Redon. Nous ne prenons pas partie d'ailleurs sur la valeur de ces prévisions, puisque simplement nous les gommons, et que nous les effaçons. Si je cite ceci maintenant, c'est que l'absence d'apport de ces trafics – et on le verra et je ne vais pas le commenter – réduit la rentabilité de tous les scénarios de base présentés tout à l'heure par Réseau Ferré de France, qui fait que même le seul qui était rentable au sens économique ne l'est plus.

Alors, cela ne veut pas dire – je réponds à une question qui a été posée tout à l'heure – cela ne veut pas dire qu'il faut faire un aéroport pour rentabiliser les liaisons ferroviaires. Cela veut dire – et d'ailleurs, nous n'avons pas pris parti là-dessus – cela veut dire que vu qu'il y a moins de trafic, on peut limiter un peu les aménagements qui étaient prévus. Et je vous dis tout de suite : on peut limiter les aménagements ou les modifier sensiblement entre Redon et Savenay, c'est ce que disent les experts, on ne les modifiera que peu... je veux dire, ces trafics supplémentaires n'ont pas d'incidence significative sur les choix de l'aménagement de Rennes – Redon, et n'en ont aucun sur l'aménagement de Rennes – Lamballe, puisque l'ensemble des scénarios inclut Rennes – Lamballe. Ce qui veut dire – et on pourra le détailler tout à l'heure – que les experts se sont concentrés sur la construction de variantes, d'aménagements, entre Redon, Savenay et Nantes, puisque c'est là qu'on pouvait trouver sans doute la clef d'une nouvelle rentabilité.

Alors, au sens économique, on y est arrivé, c'est-à-dire qu'on a étudié 6 scénarios, on pourra les commenter le moment venu, mais ce qui est intéressant, c'est que sur ces 6 scénarios, les scénarios initiaux du maître d'ouvrage sans le réseau, sans l'aéroport, ne sont pas rentables, alors que – comme je l'ai dit – alors que des scénarios un peu plus réduits, on arrive à en trouver deux de rentables, qui s'appellent le S2 et S5.

Ce qu'il est intéressant, c'est que dans les deux cas, dans le premier, on fait très peu de choses et on économise énormément sur les investissements, on ne gagne pratiquement pas de temps – enfin, 3 minutes – ce n'est pas l'objectif. Evidemment, on gagne de la sécurité en aménageant le réseau. Et puis, on ne gagne pas de capacité, et ceci pose un grave problème, pas sur Savenay – Redon, mais pose un grave problème sur Savenay – Nantes.

Quant aux autres scénarios, qui améliorent la capacité, pour S3 et S5, et la capacité et la vitesse pour S4 et S6, et bien on s'aperçoit que ce sont ceux qui privilégient la capacité avant la vitesse qui sont les moins intéressants ou les moins inintéressants. Et notamment le S5 privilégie la capacité, mais pas la vitesse, entre Savenay et Nantes.

L'environnement, on y reviendra, mais on a déjà longuement évoqué les choses.

Et j'en viens à l'analyse multicritères. Donc, on a construit un tableau avec la comparaison de deux variantes très contrastées d'aménagement de Rennes – Châteaubriant – Nantes, puisque je vous ai dit que nous avons vu que c'était possible d'aménager Rennes – Châteaubriant – Nantes. Mais je vous ai aussi dit que c'était pour un trafic relativement faible, et des coûts relativement élevés. D'une part, parce qu'il s'agit d'une voie unique, et que pour atteindre un objectif de vitesse à peu près compatible bien qu'elle soit plus courte avec les temps sur l'itinéraire ouest, il faut quand même faire des aménagements à certains endroits. Et surtout, le problème le plus difficile est l'entrée dans Nantes, où dans tous les cas, les experts n'ont pas imaginé d'autre solution que la création d'un tunnel. On ne peut pas laisser des trains normaux utiliser des feux comme il y en a juste devant ici, urbains, et une circulation à vue. Ceci poserait un problème de sécurité très important.

On a étudié trois variantes pour Redon – Nantes, mais comme je l'ai dit, l'incidence de l'existence ou non d'une desserte de l'aéroport est très faible sur cette section. Donc, les trois variantes qu'on a utilisées, ce sont celles... les aménagements de ce tronçon prévus dans les scénarios mauve, bleu Nord Vilaine et Sud Vilaine. On a construit ad hoc, comme je l'ai dit tout à l'heure, 6 scénarios réduits d'aménagement de Redon – Nantes. Et à titre de comparaison, on a quand même ramené la solution qui était celle qui, bien qu'étant non rentable, avait quand même les meilleures caractéristiques en l'absence de l'aéroport – c'est le scénario bleu Nord Vilaine – simplement pour voir dans le multicritères quels avantages avait ce scénario par rapport aux variantes qu'on a étudiées, et pour comparer aussi le coût de ces variantes au coût de ce scénario-là.

Les critères, on pourra y revenir. Cela donne un tableau que je ne vous demande pas de lire d'ici, mais cela donne quand même qui indique visuellement quels sont les critères qui peuvent être déterminants ou non selon ce qu'on veut choisir et selon les objectifs de chacun. On peut extraire aussi de ce tableau un certain nombre de données.

Vous parliez tout à l'heure, notamment, des objectifs de fréquence et des objectifs de gains de temps de parcours, et on s'aperçoit qu'à chaque fois qu'on franchit un seuil, qu'on passe de 70 à 60 minutes, à 55 ou à 50, ou à chaque fois qu'on passe d'une fréquence à deux, le montant augmente de quelques centaines de millions d'euros.

Quand même, pour être complet, et je crois que cela rejoint nombre de remarques que vous aviez faites, quelques analyses de sensibilité qu'on a pu faire, des clients – on n'a pas fait de sensibilité au tarif, parce qu'il n'y avait pas de structure commerciale, mais – les sensibilités des clients, c'est-à-dire de la demande, à l'augmentation de fréquence ou à l'augmentation de vitesse, semblent quand même donner un certain avantage à l'augmentation de fréquence, puisqu'on peut atteindre des augmentations de trafic de l'ordre de 20 % si on double les fréquences, alors qu'il faudrait gagner énormément de temps pour augmenter 20 % de... je ne pense même pas que ce soit possible dans les schémas qui ont été étudiés, pour gagner 20 % de trafic en augmentant les vitesses.

Donc, cela confirme – je pense – certaines de vos remarques, c'est que le plus important semble être l'objectif de capacité et de fréquence avant l'objectif de vitesse. Et c'est vrai que gagner 5 minutes mais s'il faut attendre une heure pour avoir le train, peut-être qu'il vaut mieux perdre 5 minutes et avoir un train toutes les demi-heures. Enfin bon, c'est une question que justement vous pourriez débattre.

Je conclus parce que je crois que je suis déjà hors délai. Avec les hypothèses retenues, la rentabilité de tous les scénarios présentés par RFF seraient négative. Principalement des moindres trafics. Dans les hypothèses retenues, le choix des aménagements entre Rennes et Lamballe et même entre Rennes et Redon ne serait pas impacté, et largement indépendant de l'existence ou non de l'aéroport. Par contre, pour la section Redon – Nantes, on pourrait sans doute imaginer des aménagements plus limités que ceux des scénarios initiaux. Et comme vous l'avez souligné tout à l'heure, tous les scénarios initiaux dans la partie sud prévoient des tracés neufs, même le scénario mauve. Et donc, on peut certainement trouver un peu mieux. Mais il reste des difficultés importantes, qu'a soulignées le représentant de RFF tout à l'heure, de capacité entre Savenay et Nantes. Et d'ailleurs, dans les scénarios que nous avons construits, on a soit une troisième voie, pour les S3 et S4, soit une section nouvelle pour les S5 et S6, mais évidemment beaucoup plus courte que la section nouvelle qui faisait un crochet pour desservir Notre-Dame-des-Landes.

Ces scénarios n'ont pas été développés plus complètement puisque nous étions dans une analyse courte, une expertise courte, mais je pense qu'ils ont été construits de façon à pouvoir servir de base de travail pour affiner un petit peu les études.

L'aménagement d'une liaison Rennes – Nantes directe via Châteaubriant est possible, mais onéreuse si on veut atteindre un niveau de service à peu près comparable à celui de l'itinéraire ouest. Il ne peut pas se substituer purement et simplement aux aménagements par Redon puisque – on l'a vu tout à l'heure – il est impossible de couper la ligne entre Rennes – Redon, Redon – Savenay, et Savenay – Nantes, donc elle continue à exister, même avec des omnibus, et peut-être qu'il vaut mieux prendre un omnibus dans 5 minutes, qui mettra 10 minutes de plus, qu'un direct dans une heure ou dans une demi-heure. Et ce qu'il faut noter cependant – donc, c'est largement indépendant, c'est de l'aménagement du territoire qui pourrait conduire à décider d'aménager la ligne par Châteaubriant – il faut cependant dire que si cet aménagement était décidé, pour un certain nombre de raisons, il aurait un avantage, c'est qu'il pourrait permettre d'assurer la deuxième mission horaire entre Rennes et Nantes en itinéraire alternatif, et donc, limiter un peu les

aménagement sur Nantes – Savenay, mais je ne pense pas qu'il puisse les limiter à hauteur de son prix, donc qu'il puisse être justifié par ce seul critère.

Voilà. Il me reste à vous remercier de m'avoir écouté. Nous n'avons...

Olivier GUÉRIN, président de la CPDP

Je vous rappelle aussi que cette expertise complémentaire avait été demandée par différentes associations et élus, et je vais leur donner la parole tout de suite pour intervenir sur cette expertise complémentaire, et ensuite à la Région pour réagir également, avant de lancer le débat général.

Donc, il y a 3 associations qui ont souhaité intervenir. FNE, peut-être d'abord, le Cédpa, et les Verts ?

Je vous demande de ne pas dépasser 3 minutes, s'il vous plaît.

Xavier METAY, Coordinateur FNE Pays de la Loire

Ce sera rapide. Le mouvement France Nature Environnement, on reconnaît que le débat est enrichi par les expertises complémentaires en réponse à notre demande. C'est bien. Mais – il y a toujours des « mais » – les délais entre la mise en ligne des documents et ce soir ne permettent pas à nos associations de réagir point par point. On le fera ultérieurement.

Les études de base et données utilisées pour les simulations ne sont pas forcément accessibles. Donc, on demandera à la CPDP de nous fournir les éléments.

Et puis, FNE et son mouvement, on est sûr, même on est pour, et on pressent, qu'il faut améliorer l'offre ferroviaire pour répondre à la demande sociétale. Pour répondre aussi au report modal vers le fret, et pour répondre aux enjeux de la transition énergétique... la transition écologique.

Mais aujourd'hui, RFF, porteur du projet, propose de répondre à la commande politique via les 3 scénarios. Et RFF y répond bien. Mais RFF ne répond pas aux demandes de la société. FNE et son mouvement demandent donc que les objectifs de la commande publique soient réinterrogés. Il y a urgence, car on ne peut pas juger de l'opportunité de tel ou tel scénario si la commande politique n'est pas en adéquation avec l'attente des citoyens. FNE et son mouvement demandent donc à ce que, par exemple, la vitesse ne soit plus un objectif, mais qu'on parte vraiment de la fréquence. On demande aussi que l'objectif de desservir l'aéroport de Notre-Dame-des-Landes ne soit pas pris en compte.

Et effectivement, ce qui nous interroge aussi, à l'écoute de ce que vous venez de nous dire, Monsieur Jean DETERNE, c'est que finalement aucun scénario n'est rentable au jour d'aujourd'hui. Et moi, si j'étais homme politique, je me poserais des questions quand même : investir autant d'argent sur des scénarios qui ne sont pas rentables, comment pouvoir expliquer cela aux citoyens qui m'ont élu ?

Applaudissements

Olivier GUÉRIN, président de la CPDP

Merci. Ici, ensuite, le Cédpa ? Non, vous ne prenez pas la parole ?

Il y a d'abord la parole aux associations. Ici, s'il vous plaît.

Madame. Ne dépassez pas 3 minutes, s'il vous plaît.

Françoise VERCHERE, Cédpa

Non, non, cela va être très bref. Vous voyez : je n'ai pas de papier. Nous allons effectivement regarder de très près l'expertise que nous venons d'avoir. Cela ne fait guère qu'une semaine qu'elle est sortie, donc nous allons la regarder de très près.

LNOBPL – Liaisons ferroviaires Bretagne-Loire

Nous partageons l'analyse qui consiste à dire qu'évidemment, la liaison Nantes – Rennes par Châteaubriant ne peut pas remplacer la liaison qui passe aussi par Redon. Donc, pour nous, il peut y avoir complémentarité avec un minimum d'investissement et une utilité maximale pour les citoyens, et nous partageons totalement ce qui vient d'être dit par FNE : il faut absolument reprendre la question des besoins prioritaires de nos populations.

Je persiste aussi à dire, comme quelques-uns l'ont déjà, que pour le report modal, bien évidemment le temps compte, mais le coût du transport compte aussi, et probablement de manière déterminante.

Olivier GUÉRIN, président de la CPDP

Europe Ecologie Les Verts avait demandé cette expertise. Ici, s'il vous plaît.

Je rappelle que nous donnons d'abord la parole aux associations et élus qui ont demandé ces expertises complémentaires, et qui réagissent par rapport à cela.

Vous êtes court, s'il vous plaît.

Michel PERRIER, Conseiller Régional Pays de la Loire, EELV

Je suis court, c'est-à-dire que si tout le monde m'écoute, ce sera encore mieux.

Donc, nous, on est très satisfait des résultats – enfin, des résultats – on est très satisfait d'avoir demandé les études complémentaires. On pense qu'à partir de ce soir, il y a de vrais éléments, et de vrais objectifs qui sont fixés dans le cadre de l'amélioration d'une desserte Nantes – Rennes qui aujourd'hui fait consensus pour être améliorée. Donc, cela, c'est un premier point.

Et par contre, évidemment, les scénarios qui nous sont proposés, dans le cadre du scénario LNOBPL, je ne vais pas y revenir puisque j'en ai parlé tout à l'heure, ne nous satisfaisaient pas. Donc, il faut maintenant travailler à partir de ce qui a été commencé à montrer. Et je trouve, moi, là, ce que vient de dire le rapporteur, intéressant : aujourd'hui, sur le report modal, ce qui est le plus important, c'est la fréquence. Je ne rajoute à ce qu'a dit Françoise VERCHERE tout à l'heure par rapport au coût, mais la fréquence a un rôle très important dans le cadre du report modal à venir.

Et donc, il faut redéfinir les priorités, il faut redéfinir les objectifs. Cela peut demander un temps de concertation supplémentaire, cela peut demander un nouveau débat public, mais je pense que la liaison Nantes – Rennes doit être améliorée, mais doit être améliorée autour d'objectifs qui feraient consensus entre les différentes parties prenantes.

Olivier GUÉRIN, président de la CPDP

Merci. Monsieur BONTEMPS, vous souhaitez réagir ?

Donc...

Gilles BONTEMPS, Vice-Président du Conseil Régional des Pays de la Loire

Merci. Oui, d'abord je voulais dire que les collectivités n'ont pas souhaité rencontrer les experts, non pas qu'on ne voulait pas vous rencontrer, mais tout simplement, on ne voulait pas intervenir dans le travail que vous aviez à mener. Et les collectivités n'ont pas non plus participé ni de près ni de loin à l'élaboration du cahier des charges. Voilà.

Le deuxième élément, c'est que nous considérons que ce travail que vous avez mené apporte un enrichissement sur l'ensemble des réflexions qui ont été menées par les maîtres d'ouvrage, et puis le travail mené par les collectivités.

Troisième élément – donc, un enrichissement à la réflexion – troisième élément : je pense qu'il est, pour nous, important de constater, dans le rendu de vos études, qu'elles confirment ou confortent un certain nombre de choix qui ont été faits à ce jour par les collectivités. Je vais prendre un exemple : quand nous avons observé qu'on ne pourrait pas passer avec du train lourd par Châteaubriant pour pénétrer dans Nantes, et que nous ne pourrions pas, par-là, apporter une réponse à la liaison Sud Bretagne, puisqu'on s'éloignait de Redon, nous avons décidé de réaliser la réouverture de la ligne Nantes – Châteaubriant avec un mode de transport qui nous permettait de nous insérer et de réaliser cette opération. Cela, cela a été fait après avoir – je vais dire plus exactement le contraire – après avoir constaté cela, nous avons constaté que pour faire Nantes – Rennes, nous étions conduits à passer par l'ouest. Donc, cela, c'est important de le dire.

Deuxième remarque – sur Nantes – Châteaubriant, donc, je ne développerai pas plus – j’aurais juste un petit complément d’information, en tout cas dans ce que j’ai vu des études... parce que vous avez parlé de voies complémentaires etc., mais en faisant comme si la voie qui existe aujourd’hui pouvait recueillir du train lourd, ce qui n’est pas possible, puisque nous avons réalisé une infrastructure dédiée qui ne peut recevoir que du train léger. Donc, cela voudrait dire qu’il faudrait encore ajouter de l’argent pour mettre cette situation... voilà, je voulais juste apporter cette précision.

Avant-dernier élément : le passage par Redon est aussi un élément qui a été – en tout cas dans ce qu’on en a compris – constaté dans vos études, puisque nous l’avons aussi écarté pour les mêmes raisons que ce que vous donnez dans l’étude, et d’autant plus qu’on a bien noté que cela impactait fortement plus l’environnement et que la rentabilité économique était beaucoup plus faible, évidemment.

Il y a deux choses, à mon avis, qui sont importantes. Il n’y a pas d’ambiguïté pour les collectivités. Quand on regarde aujourd’hui l’ensemble des scénarios qui sont proposés par Réseau Ferré de France : toute ligne nouvelle passera forcément entre la forêt du Gâvre et la station de pompage de Campbon. Eh bien, il faudrait que les collectivités qui se sont prononcées et qui se battent pour que l’aéroport se réalise soient vraiment bêtes pour décider que le ferroviaire ne puisse pas raccorder l’aéroport.

Et quand on regarde ce que vous dites dans les expertises, on constate, par exemple, qu’évidemment, par ce passage à l’ouest, la clientèle de l’aéroport apporte une amélioration de l’étude socio-économique.

Enfin, dernière chose, je conclus, cela va être très, très bref. Je conclus. Je voulais simplement dire que les collectivités – cela a été dit tout à l’heure sous un angle, en disant : « on nous conduit à tel scénario » - les collectivités, toutes celles qui sont rassemblées dans le syndicat mixte, ont clairement pris position pour un scénario. Ce n’est pas un scoop, c’est écrit dans les cahiers d’acteurs.

Et la raison pour laquelle nous avons pris position par ce scénario, c’est tout simplement parce que c’est celui qui répond à l’ensemble des 5 objectifs qu’on s’est fixés, c’est celui qui permet d’avoir la meilleure rentabilité de la ligne, et c’est celui qui permet bien de raccorder l’ensemble des infrastructures à venir et futures du territoire.

Alain MUSTIERE, Des Ailes pour l’Ouest

Monsieur le Président, ce débat public me rappelle évidemment le débat public qui a eu lieu à Nantes en 2003, qui concluait sur la nécessité de réaliser un aéroport à Notre-Dame-des-Landes, et qui dans ses conclusions d’ailleurs, alors que ce n’était pas prévu, insistait sur le fait que cet aéroport doit être connecté sur l’intermodalité et sur des liaisons ferroviaires. Tout à l’heure, quelqu’un a évoqué les débats publics, et bien je rappelle que le précédent débat public arrivait à la conclusion qui nous amène ici, aujourd’hui, ce soir, en disant : « il faut que cet aéroport prévu à Notre-Dame-des-Landes soit interconnecté ».

Je voudrais vous dire aussi ma surprise de voir la Commission nationale du débat public céder aux injonctions des opposants, et on les a entendus ce soir, qui a demandé des études complémentaires de ce projet sans desserte de l’aéroport de Notre-Dame-des-Landes qui, je le rappelle, est inscrit dans les schémas nationaux depuis que madame VOYNET, ministre de l’environnement, l’a elle-même relancé en 1998. C’est quand même assez cocasse.

Deuxièmement, ou troisièmement, une lettre récente du Premier Ministre rappelle avec insistance que cet aéroport est une priorité de l’État.

Olivier GUÉRIN, président de la CPDP

Monsieur, il s’agit de la ligne ferroviaire, si vous voulez bien rester sur ce sujet.

Applaudissements

Alain MUSTIERE, Des Ailes pour l'Ouest

Monsieur le Président, j'ai oublié de vous dire que cette lettre m'était destinée. Effectivement, il s'agit du ferroviaire. Mais le Premier Ministre n'a pas l'habitude de m'écrire pour autre chose.

Je voudrais aussi vous dire que les opposants sont dans une opposition systématique, et je vous annonce déjà, puisqu'ils l'ont déjà fait, qu'ils contesteront toutes les études complémentaires que vous leur accorderez, au titre – et ils vous le diront – d'un complot économique-médiatique. D'ailleurs, dans la lettre que vous avez reçue, ils le contestent déjà parce que c'est signé de madame VERCHERE, c'est donc sans illusion et dans la ferme intention de montrer les failles des procédures que nous intervenons.

Donc, ne vous faites pas d'illusion, c'est, pour eux, pas d'aéroport, ni là, et ailleurs.

Applaudissements

Vous voyez, Monsieur le Président, qu'on est dans le débat démocratique. J'ai, tout à l'heure, vous avez été témoin, je leur ai laissé, et tous les intervenants qui sont intervenus dans le même sens que moi ont été contestés, ils le sont à nouveau, alors que moi et nous autres, nous leur avons laissé la parole dans un silence total, mais c'est l'habitude.

Olivier GUÉRIN, président de la CPDP

Je suppose que c'est votre conclusion, puisque vous avez dépassé... vous êtes à 3 minutes.

Alain MUSTIERE, Des Ailes pour l'Ouest

Non, Monsieur. Non, Monsieur le Président, parce que d'autres l'ont fait avant moi, et je voudrais aller jusqu'au bout.

Je voudrais vous dire, pour revenir à l'intérêt de la ligne, que ce projet de ligne nouvelle prépare l'avenir de nos deux régions, qui sont les plus dynamiques de France, les plus excentrées aussi. Nous avons plus de besoins d'infrastructures que d'autres pour nous développer et rejoindre les centres de décisions.

C'est pourquoi je me réjouis que le projet de la Liaison Nouvelle Ouest Bretagne – Pays de Loire intègre dans l'ensemble les 3 scénarios présentés, sans toutefois prendre position sur l'un ou l'autre des scénarios. L'important, c'est qu'ils soient connectés à l'aéroport du Grand Ouest qui rayonne – je le rappelle – sur les deux régions puisque 43 % du trafic est assuré par des clients de Loire-Atlantique, 27 pour ceux de Bretagne, et 11 par ceux de Vendée.

Enfin, pour conclure... avec une clientèle venant à 70 % du Nord Loire, le transfert de l'aéroport de Nantes va encore le rapprocher de sa principale zone de chalandise, et renforcer son attractivité.

À ce titre, l'intermodalité est essentielle en matière d'aménagement du territoire, car plus elle est optimisée entre les différents modes de transports, plus elle est efficace en termes de services et entraîne de ce fait – et vous l'avez montré – une fréquentation supérieure.

Les temps de parcours, notamment depuis Rennes, Nantes, mais aussi Vannes, Redon, sont significatifs par rapport aux autres modes de déplacement, notamment les navettes routières et les véhicules personnels.

Et donc, je me réjouis, pour conclure, que l'étude complémentaire affirme que l'absence de desserte ferroviaire de l'aéroport de Notre-Dame-des-Landes réduira de façon sensible la rentabilité économique de tous les scénarios présentés par le maître d'ouvrage, et qu'aucun des scénarios ne serait économiquement rentable, principalement du fait du trafic moindre attendu.

Et je constate donc que malgré la volonté des opposants de trouver toutes les combines pour ne pas transférer l'aéroport, ce transfert se justifie d'autant plus grâce à cette étude et grâce à l'intermodalité. Et je vous en suis grandement reconnaissant, Monsieur le Président.

Applaudissements

Olivier GUÉRIN, président de la CPDP

Monsieur souhaite intervenir.

Je vous demande – il y a eu des exceptions malheureuses, mais – de ne pas dépasser 3 minutes.

Bernard GUILLEMOT, Bretagne Vivante

Merci. Bernard GUILLEMOT, Bretagne Vivante, société pour l'étude et la protection de la nature en Bretagne.

Je serai très court, je veux juste... je viens d'entendre monsieur MUSTIERE, il vient de nous dire que depuis 2003, on estimait nécessaire une liaison ferroviaire pour desservir Notre-Dame-des-Landes. Alors je demande pourquoi aujourd'hui, cette liaison ferroviaire n'est pas incluse dans l'étude d'impact du projet de Notre-Dame-des-Landes, puisque cette liaison ferroviaire a des impacts quand même très forts dans cette zone, qui seront encore en synergie avec déjà l'aéroport plus la desserte routière.

Applaudissements

Fabrice ROUSSEL, Premier Vice-Président de Nantes Métropole

Oui, tout d'abord, puisque parfois on nous reproche l'indépendance ou la non-dépendance des études d'expertise, je tiens à préciser que monsieur ROUSSEL, qui est membre de la Commission, n'est pas de ma famille. Voilà, les choses sont claires.

Je pense qu'il faut qu'on partage une réalité du développement du territoire. Cela a été dit : nous sommes sur des territoires dynamiques sur le Grand Ouest. Mais sur l'agglomération nantaise, ce seront 100 000 habitants de plus d'ici 20 ans, essentiellement du solde naturel. Je pense qu'il faut aussi qu'on partage, et bien, ce rapprochement entre Nantes et Rennes... je l'ai dit, un bassin d'emplois de 700 000 habitants, je l'ai dit aussi des aires urbaines qui se rapprochent, et ce sont aujourd'hui, par exemple 500 entreprises qui sont à la fois implantées à Nantes, et à la fois implantées à Rennes. Et puis, ce sont aussi des coopérations que l'on souhaite renforcer sur la recherche, l'enseignement supérieur.

Et donc, la réalité du territoire, c'est que nos deux agglomérations vont se rapprocher. Et donc, c'est pour cela que nous soutenons le scénario bleu, nous avons besoin non pas seulement de la fréquence ou de la durée, nous avons besoin des deux. Parce que c'est important, c'est essentiel. On le voit sur les choix de transports collectifs, notamment sur Nantes Métropole : qu'est-ce qui fait que les gens changent de comportement ? C'est à la fois la fréquence et le temps de trajet.

Donc, je pense que c'est cette ambition que nous devons porter, et c'est pour cela que nous sommes attachés à ce scénario.

Et puis, en écoutant les études alternatives, je veux rejoindre ce qu'a dit Gilles BONTEMPS : on a soutenu, à Nantes Métropole, le projet de tram-train, parce que c'était le seul qui permettait l'insertion urbaine. Et à travers ce qui a été présenté, notamment la création d'un tunnel, je pense qu'on peut être particulièrement inquiet des impacts environnementaux mais aussi urbains qu'aurait ce projet. Donc, c'est pour cela qu'évidemment nous allons, nous, travailler dans les prochaines semaines – nous verrons évidemment la décision de RFF, mais – à soutenir ce scénario bleu.

Applaudissements

Marie Dominique SEVRAIN, membre de la CPDP

Avant de redonner la parole à la salle, je tiens à présenter toutes les excuses auprès des internautes qui ont été privés de connexion pendant plus de deux heures. Le site a subi un piratage, donc ce qui a empêché une partie du public de suivre en direct la réunion, et de pouvoir poser des questions.

Alors, je tiens absolument à présenter les excuses de la Commission, et puis à leur dire... on le voit, les connexions remontent, et ils vont pouvoir participer maintenant. Mais, c'était vraiment une situation navrante.

Olivier GUÉRIN, président de la CPDP

Il y avait une intervention ici.

André CROCQ, Vice-Président de Rennes Métropole

Bonsoir. André CROCQ, Vice-Président de Rennes Métropole, en charge de la planification et du développement durable.

Aujourd'hui, les deux bassins de vie de Nantes et de Rennes développent une attractivité réciproque du fait de leur proximité. Cette proximité et cette intensité des relations qui s'amplifient nécessitent une relation ferroviaire performante entre nos deux métropoles aux destins communs.

Au regard des 3 familles de scénarios et nos objectifs partagés en termes de temps de parcours, de trafic, et de fonctionnalité, c'est le scénario bleu qui doit être privilégié pour répondre à l'amélioration des échanges entre Nantes et Rennes d'une part, faciliter le développement du fret ferroviaire depuis le grand port maritime Nantes-Saint-Nazaire vers Rennes d'autre part.

Ce scénario améliore également les relations moyenne et longue distances vers le sud de la France et de l'Europe, pour toute la Bretagne, sans passer par Paris.

Ce scénario bleu devra bien entendu prendre en compte les enjeux environnementaux de ce projet, afin d'assurer une insertion environnementale exemplaire de la nouvelle ligne.

Enfin, les gains de capacité à opérer sur les deux nœuds ferroviaires de Rennes et de Nantes nécessiteront de prendre en compte la mise en place de mesures conservatoires dans les documents d'urbanisme – je pense en particulier aux schémas de cohérence territoriaux et à nos plans locaux d'urbanisme intercommunaux – afin de préserver l'avenir. Notamment, de garantir les possibilités d'élargissement des plateformes ferroviaires actuelles.

Je vous remercie.

Annie LE GAS LA SALLE, Association NEXUS

Annie LE GAS LA SALLE, association NEXUS. Nous soutenons... donc, une association de proposant, qui soutient le tracé est par Châteaubriant comme liaison Nantes – Rennes la plus performante.

Et donc, nous avons 3 questions à poser. Alors, elles auraient mérité une mise à l'écran, mais on va essayer de se débrouiller avec les panneaux, là, et Bernard FOURAGE.

Olivier GUÉRIN, président de la CPDP

Je vous ai proposé de le faire à la prochaine réunion...

Annie LE GAS LA SALLE, Association NEXUS

Non, mais cela va être très bref, ne vous en faites pas.

Première question : donc, l'observation de l'étoile ferroviaire rennaise et du réseau national permet de constater que les voyageurs qui viennent de Laval pourront aller facilement, en 2018, à Nantes, par la virgule de Sablé. Donc, il n'y a pas de retournement à Rennes. Les voyageurs qui viennent de Normandie, du Mans, ou de Paris Montparnasse, n'iront pas faire un crochet de 130 kilomètres par Rennes pour aller Nantes. Donc, il n'y a pas de retournement non plus. Les trains qui viennent de Saint-Malo, après un arrêt en gare de Rennes, pourraient continuer, via Châteaubriant, vers Nantes et

aussi son aéroport existant. Et cela, sans changer de train et sans manœuvre de retournement en gare de Rennes. Il en est de même pour les trains en provenance de Saint-Jacques-de-la-Lande, et de même pour les trains en provenance de Brest et des 5 grosses villes situées sur son axe. Pourquoi, dans ces conditions très favorables, aller proposer sur le scénario bleu du projet LNOBPL, un lien direct Brest – Nantes aux prix d'une virgule d'un coût de 400 millions d'euros ? 400 millions d'euros qui, en plus, excluent la ville de Rennes de ce tracé direct Brest – Nantes. C'est la première question.

Deuxième question : pourquoi, au niveau de Retiers, vouloir rouler à 220 km/h sur un tronçon de 26 kilomètres de voies nouvelles, donc encore une fois un coût d'environ 400 millions d'euros, pour diminuer le temps de liaison alors que le potentiel vitesse naturel de la ligne est de 160, 180 km/h, voire au-delà, et ne seraient pas utilisés sur environ 50 kilomètres, secteur La Chapelle – Châteaubriant ? Il suffirait pourtant, pour exploiter ce potentiel, d'exclure de ces zones rurales l'utilisation des trams-trains qui ne supportent pas les TER roulant à plus de 140 km/h. Ces 30 trains, avec leurs 40 % de places assises, pourraient eux être bien utilisés sur l'urbain et le périurbain. Ils seraient, dans un premier temps, cantonnés pour tourner en boucle sur le secteur, par exemple La Chapelle-Aulnay – Nantes Atlantique, où la vitesse n'atteint pas 140 km/h. Ils circuleraient donc sur une artère nord – sud disposant de correspondances avec 3 trams, un bus ouest, 5 Chronobus, une dizaine de lignes de bus, et l'aérien.

Et question 3 : pourquoi évoquez-vous un problème de cisaillement et de garage de trains sur les voies 51 et 55, et le besoin d'un tunnel de 7 kilomètres, à 250 millions d'euros, encore une fois, alors que ces trains, tout en desservant la gare de Nantes, pourraient rejoindre Nantes-Etat ou Nantes Atlantique et leurs garages par des tracés existants ? Evidemment, il conviendrait pour cela que SNCF Gares & Connexions, en charge du projet de gares de Nantes, et Systra, en charge d'étudier la mise en œuvre de l'étoile ferroviaire, apportent à leur travail une vision d'ensemble et apolitique, et ne répète pas des scénarios fractionnés comme c'est dans le cas pour le projet d'aéroport et LNOBPL.

Donc, on souhaiterait vraiment que vous répondiez à ces questions.

Nous rappelons que cette proposition constructive de tracé est le moyen d'assurer des dessertes performantes pour les particuliers et nos entreprises, en réalisant de substantielles économies : nous les évaluons à peu près à 2 milliards d'euros.

C'est aussi un plan B, qui permet de résoudre au profit de tous la crise majeure et très dangereuse qui se profile à Notre-Dame-des-Landes, et donc, ceux qui auront négligé tous ces plans B porteront quand même une part importante de responsabilité.

Applaudissements

Olivier GUÉRIN, président de la CPDP

Ce sont des questions assez techniques que vous posez. Nous en tenons compte, bien sûr, je vous propose de répondre plutôt sur le site que ce soir, en fin de soirée, alors qu'il y a encore d'autres questions. Les réponses... encore une fois, je vous avais proposé, vous le savez, d'intervenir plus longuement et avec des présentations à la prochaine réunion à Nantes, le 9 décembre, vous avez souhaité intervenir ce soir, encore une fois, il sera répondu à vos questions, mais on répondra sur le site.

Il y avait une autre intervention, là-bas. Monsieur ?

Xavier BRUCKERT, Modem 44

Oui, rebonsoir. Xavier BRUCKERT, Modem de Loire-Atlantique.

Je viens d'entendre un échange un peu surréaliste. On a reproché des questions techniques à NEXUS, mais on nous a apporté des réponses techniques avant. Donc, je crois qu'il faut être un petit peu honnête, dans ce débat. Je crois qu'effectivement, il faut rendre au projet toute la complexité qui est la sienne, et je pense que la complexité, et ce débat technique fait partie intégrale du débat démocratique. Donc, cela, c'était une remarque liminaire.

Moi, je voudrais revenir sur la position du Modem de Loire-Atlantique : nous, nous sommes favorables à une liaison Nantes – Rennes par Châteaubriant. Alors, j'ai entendu une objection qui consistait à dire qu'on avait déjà installé un matériel. Malheureusement, je crains que le matériel qui a été installé a enclavé pour longtemps Châteaubriant. On a parlé d'aménagement du territoire, j'aimerais qu'au-delà des études techniques, on parle aussi de la question du désenclavement du castelbriantais, qui est un vrai problème. Je crois que quand on voit l'évolution récente, on a vu récemment la fermeture des ateliers bretons de réparations ferroviaires. Ce n'est pas tout à fait neutre. J'espère que le dernier bureau à fermer à Châteaubriant ne sera pas le bureau de Pôle Emploi.

Donc, j'aimerais qu'on replace aussi le débat dans cette perspective.

Voilà ce que je voulais dire au nom du Modem.

J'aimerais aussi soulever une question, on n'en a pas du tout parlé, mais je pense que c'est une question qui va se reposer, c'est celle de la dangerosité du tunnel de Chantenay. Oui, j'aimerais qu'on la pose. Enfin, je la pose, et j'aimerais qu'on y réponde, puisque j'entends qu'on projette de faire passer encore plus de trains par ce tunnel.

Voilà, je vous remercie.

Applaudissements

Alain RADUREAU, membre de la CPDP

Avant de donner la parole à RFF, je précise quand même que si on a souhaité que la réponse aux questions de NEXUS soit faite sur le site internet plutôt qu'en direct ce soir, c'est parce qu'il est 10 heures moins 10, que la réunion va bientôt se clore, et que les réponses sont forcément compliquées parce que les questions le sont.

Alors, je suis bien d'accord avec vous, le débat public ne doit pas esquiver les questions techniques, mais si on veut aussi avoir des réponses techniques à des questions techniques complexes, il faut accepter que cela prend un peu de temps.

Donc, je demande à RFF de s'engager à répondre. Je sais qu'ils le feront.

Et maintenant, je pense qu'ils peuvent répondre à vos questions, en particulier sur le tunnel de Chantenay pour lequel nous avons, d'ailleurs, un certain nombre de sollicitations par internet.

Arnaud GODART, chef de mission LNOBPL – RFF

Cédric LEVREL, notre responsable technique, peut vous apporter cet éclairage.

Cédric LEVREL, responsable technique – RFF

Bonsoir Mesdames et Messieurs. Je m'appelle Cédric LEVREL, je suis en charge des études techniques du projet LNOBPL.

Donc, c'est une question qu'on a déjà abordée cette après-midi dans la pré-audition, donc je m'excuse par avance pour les gens qui entendront en partie deux fois la même chose.

Donc, je rappelle tout d'abord, comme vous le voyez sur cette diapositive, que le tunnel de Chantenay est situé sur la branche Nantes – Savenay. Vous avez compris que nos 3 scénarios de projet sont connectés sur la branche Nantes – Savenay, et qu'à ce titre, l'augmentation de la desserte entre Nantes et Rennes emprunte, dans nos études, le tunnel de Chantenay.

Donc, le tunnel de Chantenay, c'est un ouvrage situé à proximité immédiate de la gare de Nantes, à l'ouest, vous le voyez ici. Il est composé, dans le détail, de plusieurs éléments : la galerie couverte René-Bouhier, une tranchée ouverte Babonneau, intermédiaire, et le tunnel de Chantenay à proprement parler, dans la partie ouest.

LNOBPL – Liaisons ferroviaires Bretagne-Loire

Alors, ce tunnel fait partie des nombreux tunnels ferroviaires français. On peut citer, à titre indicatif, qu'il y a environ 40 tunnels de plus de 2 kilomètres sur le territoire français. Ce tunnel est strictement conforme à la réglementation en vigueur. Il fait l'objet d'opérations de surveillance spécifiques, de la part la spécificité de l'ouvrage : il s'agit de surveillance de l'infrastructure, de surveillance de l'exploitation. Et il fait l'objet d'une démarche d'amélioration continue entre les exploitants de ce tunnel et les services de la sécurité civile. On peut citer à ce titre différentes opérations qui ont été menées sur le tunnel : l'amélioration du balisage, de l'éclairage, des cheminements, et la mise en œuvre d'un réseau de communications pour les services de la sécurité civile. Également, des exercices particuliers de tests d'évacuation du tunnel.

Alors, dans le cadre du projet LNOBPL, vous avez vu tout à l'heure apparaître la question de la capacité. Cette capacité n'est pas liée... cette limite de capacité, nos études l'ont démontré, n'est pas liée au tunnel, mais à l'accès au garage TGV de Chantenay – que vous voyez ici, en bas à gauche, sur cette carte – et c'est la raison pour laquelle, quand Benoît vous l'a présentée tout à l'heure, on a identifié le traitement de cisaillement, à réaliser à l'horizon du projet LNOBPL.

Et donc, les hypothèses qui sont prises à l'horizon du projet LNOBPL, sur le tunnel de Chantenay, malgré l'augmentation de la desserte, c'est le respect des règles aujourd'hui applicables sur le tunnel qui seront les mêmes à l'horizon du projet LNOBPL, dans nos hypothèses.

Marie Dominique SEVRAIN, membre de la CPDP

Vous venez en même temps de répondre à une question qui avait été posée sur Twitter. Alors, je vais... avant de repasser à la salle, je voudrais aussi poser une autre question parvenue sur le site : « quelle est la pertinence du tracé sud Vilaine, qui devrait slalomer entre au moins 105 centres-bourgs qui se développent ? ».

Est-ce que vous... trois...

Olivier GUERIN, Président de la CPDP

La pertinence du tracé.

Marie Dominique SEVRAIN, membre de la CPDP

En fonction de l'urbanisation, des bourgs qui sont situés sur le tracé. Qui seraient potentiellement situés sur le tracé.

Arnaud GODART, chef de mission LNOBPL – RFF

Oui, donc je pense utile de rappeler les différents cycles du projet en termes d'insertion.

On a vu tout à l'heure le schéma général du projet dans les 20 années qui viendront, si le projet est confirmé en termes d'opportunité ici même, dans le cadre du débat public. Différentes phases sont à venir pour affiner progressivement le tracé, et nous avons une planche à votre disposition. Dans les années à venir, si le projet LNOBPL se voit confirmé dans le débat public présent, à l'issue du débat public et avant une prochaine phase importante de concertation, que sera l'enquête publique, 5 à 7 ans généralement, environ, nous permettent de définir progressivement un... de passer de ce qu'on appelle des « options de passage », c'est ce qu'on vous présente aujourd'hui, qui fait une largeur à peu près d'une dizaine de kilomètres, à un tracé qui demain ferait à peu près 500 mètres. Voilà. Et ceci, par 3 étapes successives de concertation, qui permettent de définir des zones de passage préférentielles de 1 à 3 kilomètres, de voir les avantages et inconvénients, de voir les points durs, justement en termes d'insertion, en termes environnemental et humain, agricole bien entendu, pour passer, avec une décision ministérielle, et tout ceci au travers de concertations locales menées. Une étape 2 qui va permettre ensuite d'affiner ces choix pour aboutir à des propositions de tracé encore plus fin, et aussi, faire l'objet de décisions ministérielles, pour enfin arriver à un tracé de 500 mètres environ. Et puis enfin, on arrivera à une bande, les 120 mètres, qui a été évoquée tout à l'heure, ceci par itérations successives, par concertations sur le terrain, au plus près des enjeux concernés.

Gérard LAHELLEC, Vice-Président du Conseil Régional de Bretagne

Oui, bonsoir. Gérard LAHELLEC, Vice-Président du Conseil Régional de Bretagne. Merci de me donner la permission de pouvoir m'exprimer ici, ce soir.

Tout d'abord, moi, je commencerai par dire que les hypothèses qui nous ont été présentées là ne sont pas nées du hasard. Elles correspondent à une demande formulée par les collectivités territoriales, et singulièrement, les deux Régions, depuis longtemps déjà.

Et je suis tenté de dire que c'est un peu compréhensible, parce que nous avons en commun d'être des régions périphériques, tandis que la Bretagne a en plus un autre inconvénient, c'est celui d'être une péninsule. Et quand on est dans une péninsule, on est périphérique quand on est à son entrée, c'est-à-dire à Rennes, mais on est péninsulaire quand on va jusqu'à Brest et jusqu'à Quimper. Et quand on va jusqu'à Brest et jusqu'à Quimper, on se souvient du temps qu'il a fallu pour avoir le train à Brest, et le train à Quimper. Je ne referai pas l'Histoire, mais faisons un peu de chronologie. Et on se souvient aussi du temps et des combats qu'il a fallu mener pour que la fée électricité aille jusqu'au bout de la Bretagne.

Tant et si bien qu'au niveau du territoire breton, nous ne disputons pas pour ne pas l'avoir, mais les territoires ont plutôt tendance à se disputer pour essayer d'obtenir l'avantage que doit procurer ces projets-là pour leur propre développement. J'en veux pour preuve : par exemple, une réunion publique à laquelle j'ai participé vendredi soir, c'était à Fougères. Fougères qui vit une frustration, qui n'est pas si éloignée que cela de Rennes, mais qui vit une frustration du fait qu'elle n'est pas connectée au ferroviaire. Et je pourrais ainsi multiplier les exemples.

Je voudrais dire ensuite qu'il va se passer beaucoup de choses d'ici à 2030. Il va se passer beaucoup de choses dès 2017, et il y a des projets qui ne vont pas attendre 2030. Ce sont tous les projets de dessertes, etc., du Centre Bretagne, qui veut aussi être connecté à la modernité, et tout cela passe par une ambition publique dont nous essayons de nous montrer dignes. Mais en 2017, tous les problèmes n'auront pas été résolus, même si tous ces chantiers, une trentaine de chantiers structurants qui sont en cours, nous aurons besoin d'aller au-delà. Parce que si nous ne le faisons pas, nous aggraverions notre problème territorial. C'est-à-dire qu'on éloignerait dans l'océan le temps nécessaire, relativement, pour aller jusqu'à Brest et jusqu'à Quimper.

Donc, notre territoire, pour un principe républicain d'égalité, il a besoin de ces projets-là.

Alors, est-ce à dire qu'il faut faire n'importe quoi ? Bien entendu que non. Mais nous avons, me semble-t-il, une chance. C'est la chance de la mutualisation, consistant à rapprocher Quimper de Rennes, mais Quimper aussi de Nantes. Et si nous sommes capables ainsi de mutualiser, c'est-à-dire de conjuguer cette ambition publique, il n'y a pas de raison que nous ne le fassions pas non plus au nord. C'est la raison pour laquelle nous avons ce débat public pour un projet global.

Enfin, et je conclurai là-dessus, juste un petit rajout à l'expertise : nos concitoyennes et concitoyens de Quimper, de Brest, de Morlaix, ou de Lorient, ne conçoivent pas très bien d'avoir à passer par Châteaubriant pour se rendre à Nantes. Je vous invite à regarder les cartes et vous comprendrez pourquoi.

Merci de votre attention.

Applaudissements

Xavier METAY, Coordinateur FNE Pays de la Loire

Xavier METAY, France Nature Environnement Pays de la Loire.

Moi, je reprends la parole avant que le débat ne se clôture, vu l'heure, pour rappeler que les associations de protection de la nature et de l'environnement sont pour l'amélioration de la desserte ferroviaire à Rennes, Nantes, et que nous sommes pour, à condition qu'effectivement on étudie d'autres scénarios possibles, et effectivement, la mission d'expertise indépendante a déjà ouvert quelques scénarios supplémentaires qui peuvent être les bases d'une nouvelle discussion.

Je tiens aussi à réaffirmer que nous sommes force de proposition, et que nous ne sommes pas toujours dans l'opposition, et qu'il faut arrêter de caricaturer les acteurs du débat public ; qu'il faut aussi rappeler que chaque citoyen

peut participer à la contre-expertise sur tous les projets de société, et qu'il est important d'être dans l'écoute et dans la construction.

Merci.

Christian GRISOLLET, ACIPA

Christian GRISOLLET, de l'ACIPA.

Je voudrais faire un petit rappel, qui s'adresse aux personnes de RFF. En 2013, on pourra dire un petit débat public, qui a réuni à peu près 2 réunions, concernait l'aménagement de la gare de Nantes. Parmi les associations contre le projet d'aéroport, mais pas que celles-là, bien évidemment, donc il a été fait mention de différentes études, et surtout d'avoir une vision évidemment beaucoup plus globale – je remets cela dans le contexte de 2013 – d'un simple aménagement de la gare de Nantes, à savoir le chevelu ferroviaire qui nous entoure à Nantes, et l'interconnexion avec de nombreuses villes proches, avec le réseau existant.

Nous avons subi une fin de non-recevoir de la part de monsieur Patrick RIMBERT, qui animait le débat, du moins le deuxième. Pour quel motif ? On ne sait pas.

Nous avons, notamment nous, à l'ACIPA, demandé à ce que les études de NEXUS soient présentées. RFF aujourd'hui ne peut pas, ce soir, répondre aux questions de NEXUS, alors qu'en fait, ils avaient tout le temps de le faire, et de les préparer, ces réponses, depuis plus d'un an.

Applaudissements

Olivier GUERIN, Président de la CPDP

Une dernière intervention, ici.

Arnaud GODART, chef de mission LNOBPL – RFF

Si l'opportunité nous en est donnée, nous pourrions déjà vous donner un éclairage. Parce qu'effectivement, s'il est difficile de répondre point à point à la question, matériellement, nous pourrions, Marc-Antoine, peut-être présenter – cela a une vertu – les travaux menés sur l'étoile de Nantes, pour montrer les réflexions que nous avons, dans le domaine ferroviaire, avant LNOBPL, et ceci en coordination, bien sûr, avec les autorités compétentes, et la SNCF.

Donc, c'est une carte qui montre l'ensemble des projets, mais je passe la main à Marc-Antoine, qui est en charge précisément de l'étoile de Nantes.

Marc-Antoine BERTRAN – RFF

Bonsoir à tous.

Donc, là, vous voyez apparaître une carte avec l'ensemble des projets prévus sur l'étoile ferroviaire de Nantes. Pour commencer, donc Nantes est un nœud très important pour le réseau ferroviaire national. C'est un des nœuds pour lesquels RFF est en charge de conduire une étude rattachée au schéma GPMR, le grand projet de modernisation du réseau. Un nœud structurant, qui contient 5 branches. Et pour chacune des 5 branches, il y a différents projets qui influent sur l'exploitation de la gare de Nantes.

Donc, ils ont chacun des horizons différents, et il importe, pour RFF et pour l'ensemble des collectivités impactées, et pour l'État, d'avoir à maîtriser le fonctionnement de la gare de Nantes dans son intégralité, à tous les horizons, et en intégrant l'ensemble des projets aux différents horizons.

Donc, pour commencer, il y a certaines évolutions qui sont dues aux évolutions de dessertes souhaitées par les autorités organisatrices. Donc, c'est tout ce qui concerne l'augmentation de dessertes périurbaines. Il y a également les projets

LNOBPL – Liaisons ferroviaires Bretagne-Loire

d'augmentation de dessertes TGV. Une partie des améliorations traitées entre Nantes et Angers vise à améliorer la capacité entre Nantes et Angers. Cela, c'est à l'horizon 2017.

Il y a également des aménagements urbains. Donc, on a un peu parlé du pôle d'échanges de Nantes, il y a également le projet de déménagement de Nantes-Etat à Nantes-Blottereau, qui a un impact considérable sur le fonctionnement du nœud ferroviaire de Nantes.

Donc, tout cela nous entraîne à faire un schéma directeur de l'ensemble de ces projets qui permettent d'aboutir à un diagnostic de fonctionnement du nœud aux différents horizons.

Donc, il est important que ce diagnostic soit fondé à la fois sur l'infrastructure, sur le niveau de desserte souhaité, et sur l'évaluation socio-économique, le remplissage des trains, le fonctionnement du système ferroviaire dans son ensemble, dans une approche compatible avec les transports périurbains.

Tout cela en gardant en mémoire que l'exploitation ferroviaire a des contraintes, et il faut tenir compte des contraintes de cette exploitation que... en termes d'arrivées à gare de Nantes, il faut qu'on puisse gérer le matériel roulant, le remiser, l'entretenir, et faire en sorte que les dessertes puissent être assurées, aussi bien pour le voyageur mais également pour que le matériel roulant puisse pouvoir être entretenu de façon suffisamment pertinente.

Le schéma directeur ferroviaire, donc, pour 2017, on en a une bonne vision. Pour 2030, la situation de référence correspondra à la situation pour laquelle LNOBPL est parti, sur laquelle les études ont démarré.

Les projets qui sont présentés ici sont ceux qui sont effectués d'ici la situation de référence de LNOBPL, d'ici 2030. Donc, il y a des schémas d'aménagement pour gagner en capacité, des schémas d'aménagement pour gagner en fiabilité, et des schémas d'aménagement qui répondent à des évolutions urbaines.

Donc, nous faisons en sorte de maîtriser l'ensemble de ces aménagements, avec cet environnement et ces différents paramètres, et de bâtir un plan d'action qui puisse répondre à l'ensemble des évolutions souhaitées. À titre d'exemple, on a un peu parlé des évolutions possibles de desserte de Rennes via Châteaubriant ; nous, ce qu'on imaginait plutôt, ce serait de faire une diamétrale Carquefou jusqu'à Nantes-Etat. Ce sont des évolutions de ce type qu'on a en perspective, et sur lesquelles on mène des études avec nos partenaires. Enfin, c'est surtout la Région qui est actrice pour déterminer quelles pourraient être les dessertes pertinentes à mettre en œuvre.

Olivier GUERIN, Président de la CPDP

Vous pouvez peut-être... je crois que vous avez fait une présentation assez complète, simplement, j'ai entendu tout à l'heure qu'il y avait eu des réunions qui avaient déjà eu lieu, vous pouvez indiquer ce qu'il en est de la suite de la concertation ? Est-ce que c'est uniquement technique ou est-ce qu'il y a une concertation qui se poursuit sur ces projets ?

Marc-Antoine BERTRAN – RFF

Pour l'instant, c'est uniquement, vraiment, du travail en amont, où on essaie de préfigurer le schéma de fonctionnement du nœud aux différents horizons. Pour l'instant, on n'a arrêté aucun projet, il n'y a eu aucune décision qui a été prise...

Olivier GUERIN, Président de la CPDP

La concertation, c'est quelquefois mieux avant la décision, aussi.

Applaudissements

Marc-Antoine BERTRAN – RFF

Voilà, mais il faut d'abord étudier les différents scénarios avant de pouvoir présenter quelque chose.

Olivier GUERIN, Président de la CPDP

Merci.

Il y a Madame, et Monsieur de nouveau, Monsieur encore...

Madame, nous vous écoutons, allez-y.

Mauricette BARBEDET

Madame BARBEDET, de Treillières.

Je voudrais intervenir par rapport au déroulement du débat, parce que je trouve qu'on se fiche de tout. On ne comprend rien aux explications qui sont données par les porteurs du projet. Cela me rappelle un certain débat qui a eu lieu il y a une quinzaine d'années. On n'est pas plus avancé, on ne comprend que dalle dans vos explications, vous ne répondez pas aux questions précisément, vous nous embrouillez avec des discussions qui durent je ne sais combien de temps, et on ne comprend rien.

Moi, je suis désolée, mais on n'a même pas étudié le projet de Nantes Atlantique, qu'on aurait pu relier aussi à la voie. La gare de Nantes est connectée à Nantes Atlantique, et ne va pas jusque... on n'a pas eu ce scénario-là d'exposé, du tout. Donc, on peut quand même se poser des questions si tous les scénarios sont étudiés.

Pour moi, ce n'est pas vrai. Et en plus, le débat public... les questions qui ont été posées au début du débat n'ont pas eu les réponses, parce qu'elles n'ont pas été reformulées en temps et en heure.

Voilà ce que j'ai à dire.

Emmanuelle GAUCHET

Emmanuelle GAUCHET, juste citoyenne, voilà.

Moi, simplement, je reprends un petit peu ce que disait la dame, je m'étonne juste qu'effectivement... enfin, moi, je n'y connais pas grand-chose, mais je vois que le scénario de NEXUS, là, enfin la proposition, est-ce que ce sont des choses qui sont étudiées par les ingénieurs ? Et est-ce qu'effectivement ce sont des choses qui sont vues dans les propositions faites ? Parce que là, je n'ai pas reconnu... enfin, je ne sais pas. Moi, c'est vrai, le monsieur a expliqué ce qui était vu, mais les citoyens, des fois, quand ils travaillent sur des choses, cela peut être intéressant aussi de regarder cela. Et des fois, je me pose la question, est-ce que le travail de NEXUS, qui me paraît – enfin voilà, moi je n'y connais rien – mais cela me paraît aussi quand même assez logique, ce qu'ils disent, pourquoi ce n'est pas étudié ? Enfin, je n'ai pas compris que c'était vu dans les projets.

Donc, voilà, c'est juste une petite question comme cela.

Olivier GUERIN, Président de la CPDP

Je vous rappelle que cette réunion se prolongera le 9 décembre par une autre réunion, et que nous répondrons, RFF répondra de façon précise et complète à la question qui a été posée.

Arnaud GODART, chef de mission LNOBPL – RFF

Oui, j'aimerais, si possible, intervenir, en effet pour apporter quelques... déjà, un éclairage général, parce qu'effectivement, le ferroviaire est un sujet particulièrement complexe, et effectivement on s'excuse si parfois nous sommes rattrapés un petit peu par des jargons, par de la technique... mais c'est vraiment, effectivement, en termes techniques et de programmation à long terme, assez compliqué.

On essaie d'être le plus simple possible, et à l'inverse, cela nous conduit parfois à des simplifications, et s'il y a des questions auxquelles on n'a pas répondu, je me tiens à votre disposition, ainsi que les équipes de Réseau Ferré de France et les partenaires bien sûr.

Alors, oui, pour le... globalement, on est, sur le nœud de Nantes, sur un sujet absolument prioritaire pour Réseau Ferré de France et bien sûr les partenaires, en termes de fonctionnement des trains du quotidien, de capacité. Et ce sont des

LNOBPL – Liaisons ferroviaires Bretagne-Loire

sujets, comme Marc-Antoine l'a décrit, qui sont des actions actuelles. Actuellement, il y a des travaux pour améliorer la séparation des flux qui permet une meilleure insertion des flux de Nantes dès 2015, Bordeaux, Nantes – Saint-Gilles, et voilà. Donc cela, ce sont des travaux dès à présent. Et puis, il y a aussi des travaux plutôt envisagés à horizon 2025, 2030, avec des choses qui sont en perspective, et qui rejoignent effectivement des perspectives plus long terme que le milieu associatif peut aussi porter, et que nous écoutons aussi. Et c'est par ces échanges... je pense que NEXUS peut quand même aussi, c'est un exemple, en témoigner : nous écoutons. Et nous essayons d'évaluer ces sujets sur le long terme, pour planifier sur le long terme, parce que le réseau ferroviaire – de 150 ans, cela a été dit – nécessite une planification sur le long terme.

Donc, c'est avec les partenaires, autorités organisatrices de transports – ce sont elles qui organisent les dessertes – et avec le monde associatif et les parties prenantes, que nous planifions ces opérations, pour l'intérêt général, puisque je rappelle que Réseau Ferré de France porte l'intérêt général, pour le compte de l'État, sur le ferroviaire, en termes d'infrastructures.

Solange HERBERT

Bonsoir, Monsieur. J'habite près du lac de Grand-Lieu, je m'appelle Madame HERBERT.

En fait, depuis 40 ans, j'habite près du lac de Grand-Lieu. Depuis 40 ans, je vis près des animaux qui souffrent de l'aéroport actuel. Et ma question aujourd'hui était... j'étais venue pour poser la question de savoir comment vous aviez envisagé les voies d'accès pour le nouvel aéroport de Notre-Dame-des-Landes, que j'attends depuis 40 ans, avec tous les animaux du lac, et la nature ?

Applaudissements

Alors, j'attends, j'attends, j'attends. Et je vous encourage, et vraiment, j'attends.

Je remercie madame VERCHERE, parce qu'elle est à l'origine de La Maison du lac, qu'il y a à Bouaye. Et vous savez, on ne peut visiter cette Maison du lac – enfin, voir les animaux – que 14 personnes à la fois, pour ne pas gêner les animaux. Alors qu'au-dessus de la zone, et bien il passe, certains jours d'été, 100 avions. Là, je ne comprends pas. C'est tout.

Mais moi, j'attends l'aéroport. Et je parle pour les bêtes.

Yves ROBIN, membre du Conseil de développement de Nantes Métropole

Oui. Je suis Monsieur ROBIN, je reprends la parole.

Comme on vient d'évoquer Nantes, là, le centre-ville et tous les problèmes qu'il peut y avoir d'accès ferroviaire, je me suis toujours posé la question : pourquoi depuis Chantenay on ne pourrait pas faire un franchissement pour relier l'île de Nantes – qui devient le poumon de Nantes demain – au lieu d'aller... on veut gagner du temps en venant de Rennes, de Quimper, de Saint-Nazaire, il faut aller à la gare de Nantes, tout au bout de la ville, pour revenir après avec un bus ouest, au cœur de l'île de Nantes, donc le franchissement ferroviaire pour rejoindre l'île de Nantes, et Nantes-Etat en particulier, peut être aussi une solution pour gagner du temps.

Olivier GUERIN, Président de la CPDP

Vous pouvez apporter un élément d'information, là-dessus ?

Arnaud GODART, chef de mission LNOBPL – RFF

Alors, effectivement, aujourd'hui, ce n'est pas dans le projet. Cela fait partie, effectivement, de certaines réflexions par ailleurs portées, qui doivent aussi faire l'objet de réflexions socio-économiques. On revient toujours à cette notion...

Olivier GUERIN, Président de la CPDP

OK, on regardera plus précisément pour vous répondre plus précisément.

Monsieur, là-bas.

Jean-Pierre SALON

Jean-Pierre SALON. J'habite aussi dans une péninsule ou une presqu'île, qui est la presqu'île Guérandaise. En fait, j'habite au bout du parking de la gare de La Baule. Voilà.

Donc, nous avons entendu parler beaucoup ce soir de la liaison entre Nantes et Rennes, par différents systèmes, que ce soit par Savenay, Redon, etc., mais on n'a pas beaucoup parlé de la liaison, par exemple, Le Croisic, ou Saint-Nazaire, vers Rennes. Alors, je sais, j'ai vu le projet. Le projet, il intéresse surtout l'axe, je dirais, nord-ouest – sud-est de la Bretagne, mais est-ce que vous avez regardé un peu, est-ce que, disons, l'impact des différents scénarios a été regardé, sur les liaisons de l'autre axe, qui sont Saint-Nazaire – Caen, ou Saint-Nazaire-Cherbourg ?

Moi, j'ai un souvenir d'il y a quelques années, où j'ai voulu aller, pour des raisons professionnelles, de Saint-Nazaire à Cherbourg. J'ai voulu aller passer l'équivalent d'une journée de travail sur 48 heures, cela m'était totalement impossible : il a fallu que je revienne loger un soir à Nantes pour partir de Nantes.

Donc, est-ce que vous avez regardé un peu cet impact de la liaison, je dirais, sud-ouest – nord-est.

Voilà.

Arnaud GODART, chef de mission LNOBPL – RFF

Alors, une réponse rapide sur le sujet. Donc, le projet tel qu'il le prévoit, avec des débranchés de lignes nouvelles ou des sections qui desservent l'aéroport et puis après vers le nord, Rennes, dans ce qui vous est présenté actuellement, ce sont des raccordements qui font les mouvements Nantes vers Rennes, Nantes vers Quimper.

Après, techniquement, il est tout à fait possible de rajouter une communication dans l'autre sens, ce qui permet de faire un mouvement Saint-Nazaire vers l'aéroport, puis vers Rennes. Cela n'a pas été étudié pour le moment, techniquement c'est possible, c'est concrètement assimilable au projet de la virgule de Sablé qui est en cours d'être réalisé en même temps que la LGV Bretagne – Pays de la Loire qui a été aussi... c'est un projet qui a été rajouté après l'enquête publique de la LGV Bretagne – Pays de la Loire. Et bon, voilà, c'est un projet de l'ordre de 50 millions d'euros, pour faire un peu schématique.

Voilà, donc cela fait partie peut-être des évolutions possibles du projet.

Olivier GUERIN, Président de la CPDP

Nous allons prendre deux dernières questions, deux dernières interventions, ici et ici.

Jean-Pierre JOUTARD

Jean-Pierre JOUTARD, citoyen aussi, tout simplement.

Je voudrais revenir sur la liaison Rennes – Nantes. Et compte tenu de toutes les études qui ont été menées par Réseau Ferré de France, finalement pour cette liaison Rennes – Nantes, on ne nous sert que deux options : soit tout en ligne neuve, soit tout au plus près de l'existant.

Mais ne peut-on, à partir de toutes ces études réalisées, approcher une option du type mixte, partie neuve par exemple entre Rennes et Redon, et au plus près de l'existant entre Redon et Nantes ? Et dans cette hypothèse, quelles seraient les performances en termes de temps – de durée de trajet – et de fréquence ?

Merci.

Arnaud GODART, chef de mission LNOBPL – RFF

La réponse est oui. On peut complètement mixer les scénarios, et c'est bien l'objet du débat public, c'est ce que nous avons, je pense et j'espère, expliqué, c'est que le débat public a pour but d'enrichir les solutions. Et nous sommes, de ce point de vue, heureux de voir l'expertise complémentaire, qui apporte aussi – j'allais dire, indépendamment du sujet AGO, mais – des réflexions mixtes de scénarios qui peuvent aussi servir à notre réflexion pour les suites à venir.

Il me semble que quelque part vous comprenez que les scénarios mixtes n'ont pas été étudiés à ce jour, donc c'est évidemment ouvert, et on en voit l'intérêt, précédemment. Mais à ce jour, nous n'avons pas les éléments.

Jean DETERNE, expert indépendant

Alors, je vous signale que ces scénarios ont été esquissés dans le rapport d'expertise complémentaire qui est en ligne, et évidemment pas menés au bout puisque le temps ne le permettait pas, mais ces scénarios ont été esquissés dans leurs composantes essentielles. Et je vous invite, puisque c'est décrit très clairement en ligne dans le rapport complémentaire des experts, à examiner la description des scénarios S1 à S6, qui portent spécifiquement sur la liaison entre Redon et Nantes. Et c'est bien un scénario mixte, puisque comme référence, on a pris la variante bleue entre Rennes et Redon.

Mais ces scénarios mixtes, effectivement, conduisent à des aménagements un peu plus légers que dans les scénarios initiaux, entre Redon et Nantes. Vous pouvez non seulement les regarder décrits dans notre rapport, mais également dans les annexes à notre rapport, les bureaux d'études techniques sont allés relativement loin dans la description. Evidemment pas dans les études et pas dans la totalité des études économiques, mais dans la description de ce à quoi ils correspondent.

Michel METIVIER, ancien cheminot

Je suis un ancien cheminot, et je me suis battu pendant quelques années sur le tout TGV. Aujourd'hui, il y a un certain nombre de rapports qui montrent qu'on voit le bout de cette initiative-là, et par conséquent, on voit que les rapports entre les différentes zones urbaines deviennent la priorité, aujourd'hui.

Je ne comprends pas qu'on ait imposé sur Nantes – Châteaubriant, par exemple, ce tram-train qui ne répond qu'en partie aux problèmes urbains, mais qui ne résout pas la problématique entre Nantes et Rennes, alors que là, on aurait pu faire la grande transversale avec deux voies, avec le TGV, les TER, etc. Cela, je ne comprends pas qu'on n'ait pas étudié cette possibilité-là.

Je ne comprends pas aujourd'hui qu'on abandonne, sur l'île de Nantes, le chemin de fer. C'était une solution d'avenir, aujourd'hui on abandonne le chemin de fer.

On va transférer le MIN – troisième exemple – on va transférer le MIN alors qu'on n'a même pas une voie ferrée.

Enfin voilà, quelques exemples qui montrent que même si on répond à certaines problématiques, il manque une vision de l'avenir sur les 30 prochaines années, alors qu'on devrait y travailler.

Applaudissements

Olivier GUERIN, Président de la CPDP

Je vous propose... il est déjà tard, je vous ai rappelé que cette réunion se poursuivait par une autre réunion, donc le 9 décembre, à laquelle vous êtes conviés et où on répondra de façon plus complète, précise, aux questions qui n'ont pas pu être traitées ce soir.

Je voudrais dire deux mots, peut-être, en conclusion.

D'abord, c'est que le débat public, c'est un moment dans la vie d'un projet, mais actuellement c'est un projet, ce n'est pas une décision qui a été prise, et la décision ne sera prise par RFF qu'au mois de mai ou juin prochain, après le débat. Donc, votre avis compte.

En second lieu, par rapport à ce qui a été indiqué précédemment, de différentes commissions particulières du débat public, c'est que ces commissions, elles vivent pendant le temps du débat, mais elles ne poursuivent pas après. C'est le projet qui vit, donc les choses peuvent être abordées de façon différente à chaque débat public.

Je voudrais dire, enfin, que le débat se poursuit aussi sur internet. Et de ce côté-là, nous sommes tout à fait désolés que les internautes n'aient pas pu suivre toute la réunion. C'était un piratage pour empêcher le débat, et nous regrettons que, pour les internautes, ce débat... ils n'aient pas pu écouter ce débat. Et je vous invite donc soit à venir, soit à regarder sur internet, les prochaines réunions. Le 2 décembre à Rennes sur différents sujets que vous voyez là. La réunion sera

retransmise par internet. Et encore une fois, le 9 décembre, ici, avant la dernière réunion, de clôture, à Rennes le 16 décembre.

Je vous remercie de votre participation à cette soirée et à ce débat.

Clôture de la réunion à 22h30

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