

Enseignements du forum d'expression et de l'espace questions-réponses

Introduction

Le site a connu tout au long du débat (4 septembre 2014-3 janvier 2015), une participation dynamique et constante avec près de 300 messages publiés.

Le débat en ligne en quelques chiffres :

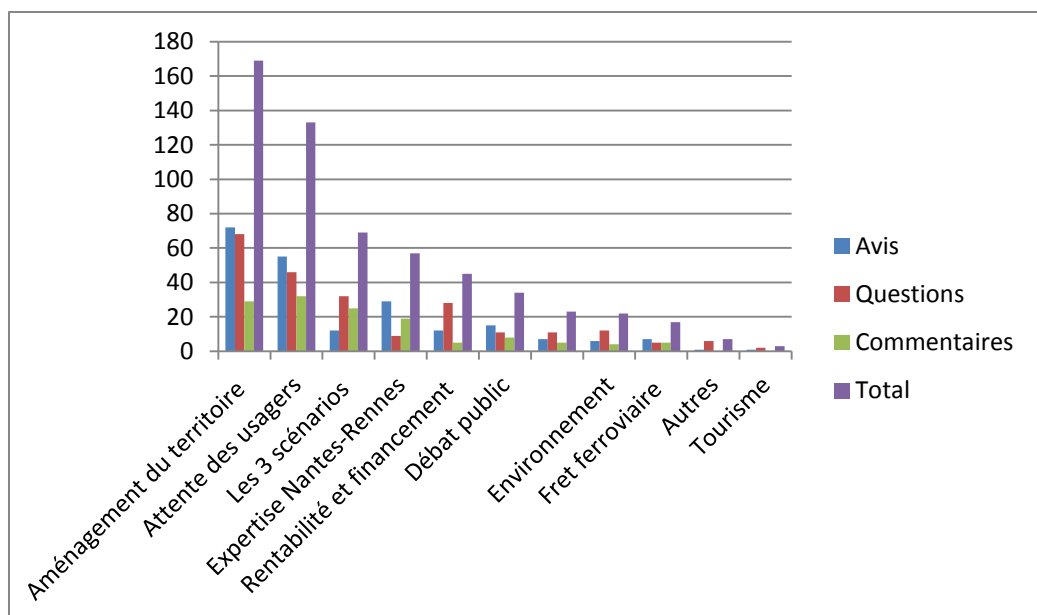
- 101 avis et 43 commentaires dans le forum de discussion
- 155 questions et réponses commentés à 17 reprises dans l'espace questions-réponses
- 73 points de vue (43 cahiers d'acteurs et 30 contributions) commentés à 20 reprises.

Les enseignements du forum de discussion et des questions-réponses

Ce document rend compte des avis, questions-réponses publiés, suivant les différents thèmes qui ont structuré les espaces d'expression. Ces thèmes ont été définis par la commission particulière du débat public, en fonction des enjeux du projet LNOBPL et des sujets abordés lors des réunions publiques. Ils sont ici classés selon leur ordre d'apparition sur le site. A noter qu'une même expression peut être identifiée sous plusieurs thèmes.

Les thèmes les plus débattus

Les thèmes « Aménagement du territoire » et « Attentes des usagers » ont été de loin les plus débattus, derrière « Les trois scénarios » et « Expertise Nantes-Rennes ». Viennent ensuite « Rentabilité et financement », « Débat public », « Agriculture et emprises foncières », « Environnement », « Fret ferroviaire », « Autres », et « Tourisme » qui a été le thème le moins débattu.



Résumé

Les objectifs du projet LNOBPL ont été âprement discutés par les participants. Si certains se félicitent de l'amélioration de certains axes considérés comme prioritaires et du développement du fret, d'autres contestent la centralité du projet autour de Paris et des grandes métropoles, au détriment de la desserte du centre Bretagne et des liaisons vers le sud de la France. Les gains de temps prévus par le projet semblent insuffisants pour plusieurs participants, au regard du coût du projet, des dessertes prévues, et de son impact environnemental. Les internautes ont ainsi proposé, à de nombreuses reprises, des tracés différents à ceux présentés par les trois scénarios de RFF, pour permettre selon eux un meilleur maillage du territoire.

La desserte de l'Aéroport du Grand Ouest (AGO), parfois saluée, a néanmoins été contestée tout au long du débat, en raison de son impact environnemental, de son coût et de sa réalisation jugée de plus en plus hypothétique par certains. Des demandes d'un scénario sans passage par l'AGO ont été exprimées, y compris après la publication des résultats de l'expertise complémentaire de la CNDP.

Le coût du projet a régulièrement fait l'objet de demandes de précisions. En période de crise économique, le projet LNOBPL n'est pas perçu comme une nécessité pour de nombreux participants.

Enfin, certains ont salué l'initiative d'un débat public sur ces sujets, même si plusieurs participants ont exprimé le sentiment qu'une décision était déjà prise, au regard du scénario bleu qui semble naturellement privilégié par rapport aux scénarios vert et mauve, et à la desserte de l'AGO inscrite comme un des objectifs du projet.

1) Attente des usagers

Le thème « Attente des usagers » comporte 55 avis, 46 questions et réponses et 32 commentaires.

Si certains affirment leur soutien au projet LNOBPL et notamment à l'amélioration de certains axes jugés indispensables, d'autres soulignent que le projet n'irrigue pas suffisamment l'ensemble du territoire et notamment le centre Bretagne. Le service ferroviaire fait également l'objet de quelques expressions.

Le projet LNOBPL perçu comme un atout pour le territoire par certains, insuffisant pour d'autres

Certains voient dans le projet LNOBPL une opportunité majeure pour améliorer la desserte des régions Bretagne et Loire Atlantique.

L'amélioration des lignes Rennes-Brest, Rennes-Quimper ou encore Rennes-Nantes est fréquemment citée comme étant nécessaire. Cependant, sans attendre LNOBPL, certains estiment que des améliorations sont déjà possibles sur ces axes, notamment en améliorant le cadencement et la fréquence des trains (voir le paragraphe concernant le service ferroviaire et le thème « Expertise Rennes-Nantes »).

A ce sujet, Réseau Ferré de France rappelle fréquemment les cinq objectifs du projet, définis en accord avec les partenaires :

- 1-Améliorer l'accessibilité de la pointe bretonne (mettre Quimper et Brest à trois heures de Paris)
- 2-Renforcer le réseau inter-villes et l'irrigation du territoire (par un maillage des dessertes rapides et performantes)
- 3-Rapprocher les capitales régionales Rennes et Nantes par une desserte cadencée

4-Desservir le futur aéroport du Grand Ouest

5- Dégager des possibilités d'évolution à long terme du réseau (en augmentant la capacité notamment aux abords des principales agglomérations).

Malgré ces précisions, plusieurs participants affirment que le centre Bretagne n'est pas suffisamment desservi. Selon eux, les scénarios proposés ne permettraient pas de mailler l'ensemble du territoire et oublieraient de nombreuses liaisons (entre le nord et le sud du territoire, liaisons interrégionales...). Certains déclarent même que le projet renforce les déséquilibres territoriaux en ne desservant que les grandes métropoles (voir la section « Aménagement du territoire »).

A ces différents sujets, RFF répond que le projet LNOBPL permettra, dans la continuité du projet de LGV Bretagne-Pays de la Loire (LGV BPL), de gagner une quarantaine de minutes dans les déplacements vers Paris. Selon RFF, le centre Bretagne bénéficiera des gains de temps offerts par le projet via les gares de Rennes (liaison en TER routier vers Loudéac et Pontivy), St-Brieuc (liaison TER routier vers Pontivy, Lorient et Vannes), Guingamp (ligne Guingamp-Carhaix) et Rosporden (liaison TER avec Carhaix). RFF précise également que les Conseils régionaux opèrent des lignes de transport en commun qui assurent des liaisons entre le nord et le sud de la Bretagne via les villes du centre, permettant ainsi la connexion au réseau sur les axes Rennes-Brest et Rennes-Quimper.

Par ailleurs, le maître d'ouvrage rappelle que le Pacte d'Avenir pour la Bretagne signé en décembre 2013 entre l'Etat et la Région Bretagne prévoit la poursuite de travaux de mise à deux fois deux voies de la RN 164 qui dessert le centre Bretagne.

Des demandes régulières sur l'amélioration de certaines dessertes et lignes interrégionales...

- Certains font part de leurs inquiétudes concernant la fermeture des petites lignes notamment à Saint-Brieuc, Loudéac et Pontivy et le déclassement d'autres telles que Rosporden, Concarneau ou Vitré Fougères.

Sur ce point, RFF rappelle régulièrement que la définition des dessertes est du ressort des Autorités Organisatrices de Transport (AOT), soit les Régions pour les TER, l'Etat pour les trains d'équilibre du territoire, et la SNCF pour les TGV. Selon RFF, les hypothèses de desserte prises en compte pour le projet LNOBPL sont basées sur une offre régionale et longue distance. Les liaisons directes entre le nord et le sud de la Bretagne, sont quant à elles assurées par les TER et les Trains d'équilibre du territoire. Concernant la réouverture des lignes régionales, RFF répond que le mode ferroviaire n'est pas toujours le plus adapté en fonction du niveau de trafic constaté et que des modes de transport en commun peuvent être privilégiés. Le maître d'ouvrage rappelle que la région Bretagne a mis en place une ligne régionale en car entre Saint Brieuc, Lorient et Vannes, qui dessert Loudéac et Pontivy et qu'une liaison en car existe déjà entre Vitré et Fougères.

- Des participants affirment que des améliorations sont déjà possibles sur de nombreuses lignes, insuffisamment desservies selon eux. La ligne Auray-Quiberon, considérée comme « *touristique* » et fréquentée en période estivale, fait l'objet de demandes de renforcement.

Pour RFF, cette ligne est particulièrement suivie par les AOT surtout durant l'été, et des réflexions sont en cours pour étendre sa période d'ouverture.

- La réouverture de certaines lignes fait également l'objet de plusieurs questions. C'est notamment le cas pour Loudéac-Pontivy, Auessac-Nantes mais aussi Auray-Saint-Brieuc pour laquelle une électrification est également demandée.

Concernant ces lignes, RFF précise que l'axe Loudéac-Pontivy est bien fermé à la circulation ferroviaire mais qu'il devrait faire l'objet d'une réflexion dans le cadre du Plan d'actions régional pour la logistique porté par la Région Bretagne et entériné par le Pacte d'Avenir pour la Bretagne tout

comme l'axe Auray-Saint-Brieuc (axe nord sud) sur le volet fret. S'agissant de la ligne Avessac-Nantes, RFF affirme que l'utilisation de cette ancienne ligne ne répondrait pas aux critères de construction des scénarios du projet LNOBPL : cela ne permettrait pas de se connecter à l'Ouest de Nantes sur la ligne Nantes-Savenay et cela ne respecterait pas les critères environnementaux puisque la ligne Avessac-Nantes passe par les villes de Blain et Guéméné-Penfao, au cœur de la forêt du Gâvre. Enfin, pour RFF, la réouverture de la ligne Auray-Saint-Brieuc ne fait pas partie du projet LNOBPL. Cela nécessiterait des études d'usage pour savoir si le ferroviaire est le mode de transport le plus adapté.

- Certains s'interrogent sur la possible mise en place d'une liaison entre le Croisic/Saint-Nazaire et Rennes avec un passage par l'Aéroport du Grand Ouest.

RFF précise qu'une liaison directe entre ces villes via l'AGO serait techniquement possible dans le cadre des scénarios bleu et vert, grâce à un raccordement entre la ligne déjà existante Nantes-Savenay et la ligne nouvelle entre Nantes et Rennes dans le secteur de Saint-Etienne de Montluc/Couëron. Pour autant, selon RFF, cette fonctionnalité n'a pas été intégrée aux scénarios bleu et vert car elle ne fait pas partie des objectifs assignés au projet.

- De fortes attentes sont exprimées sur l'amélioration de l'axe Brest-Nantes. Une participante affirme que le trajet entre ces deux villes est actuellement très long (2h30) avec plusieurs correspondances. Selon RFF, le projet LGV Bretagne Pays de la Loire (prévu pour 2017) devrait permettre d'offrir des relations Nantes-Brest avec des correspondances optimisées en gare de Quimper ; le projet LNOBPL pourrait quant à lui concourir à l'amélioration des liaisons interrégionales en améliorant les temps de parcours de 6 à 7 minutes selon les scénarios.

- Des demandes récurrentes portent sur l'amélioration de la liaison Brest-Quimper, dont les temps de trajets sont jugés très longs et la fréquence insuffisante.

Concernant cette liaison, RFF affirme qu'elle ne fait pas partie du projet LNOBPL mais que la pointe bretonne bénéficiera de gains de performance du programme « Bretagne à Grande Vitesse », porté par les partenaires. Ce programme a, selon RFF, pour objectif d'améliorer et diffuser l'effet grande vitesse sur le territoire breton dès 2017.

Le maître d'ouvrage affirme néanmoins que cette liaison fait l'objet d'études menées avec les partenaires (Etat, Région Bretagne, Département du Finistère) dans le cadre du contrat de projet Etat Région en cours. Ces études, ont pour finalité de pérenniser la ligne et d'améliorer la qualité de service en densifiant l'offre entre ces deux villes de la pointe bretonne, dont les travaux seront intégrés au prochain Contrat de Plan Etat Région (2015-2020)

- Plus ponctuellement, certains s'interrogent sur la desserte de Quimper et notamment sur les liaisons entre Quimper et Nantes.

RFF précise que la gare de Quimper est actuellement desservie par les TGV depuis Paris et par TER depuis Brest, Rennes et Nantes. Pour RFF, des travaux ont été menés récemment sur l'axe Rennes Quimper afin de moderniser l'infrastructure et de permettre ainsi des gains de temps. Le projet de LGV BPL, qui sera mis en service en 2017, permettra selon RFF de gagner 37 minutes entre Paris et Rennes et tout l'ouest breton dont Quimper. Concernant l'axe Quimper-Nantes, le projet LNOBPL permettrait, selon RFF, de libérer de la capacité sur la section la plus chargée (Nantes-Savenay). Pour RFF, le projet permettra des gains de temps de 5 à 7 minutes pour le trajet entre ces deux villes.

- L'association pour la qualité de vie à Pléneuf Val-André (AVA) a demandé des précisions sur la desserte de la ville de Lamballe par des TGV. Ce à quoi RFF répond que la desserte de cette gare pourrait bénéficier à horizon 2030 de l'accroissement des capacités sur la ligne actuelle.

- La liaison Rennes-Angers fait également l'objet d'interrogations. Sur ce point, RFF répond que le projet LGV BPL prévoit un aménagement spécifique permettant de relier la nouvelle LGV Laval à Sablé sur Sarthe, sans passer par Le Mans, soit de relier l'itinéraire Nantes-Angers à Laval-Rennes. Le

trajet Rennes-Angers devrait ainsi être ramené à moins d'une heure 30 contre 2h10 actuellement, en passant par Nantes.

- Des citoyens demandent à ce que soient améliorés les liaisons entre Rennes et Pontivy, ainsi qu'entre Saint-Brieuc, Pontivy et Vannes.

A ces questions, RFF répond que la liaison ferroviaire entre Rennes et Pontivy n'est pas envisagée à ce jour. Elle est assurée par un service de cars mis en place par le Conseil Régional de Bretagne. Une liaison ferroviaire entre ces deux villes, nécessiterait selon RFF, d'importantes acquisitions foncières et des travaux conséquents sur l'infrastructure déjà existante.

Pour RFF, la liaison entre Saint-Brieuc, et Vannes, via Pontivy est également assurée par un service de cars. Le projet LNOBPL pourrait permettre une fonction de liaisons entre le nord et le sud de la région, dans l'hypothèse où le scénario bleu ou vert serait retenu.

- Plusieurs participants s'inquiètent de l'avenir de la desserte de Redon, qu'ils considèrent pourtant comme nécessaire voire « *indispensable* ». Un participant souligne qu'en cas de réalisation du scénario bleu, la ville serait contournée et donc moins desservie. Certains font également part de leurs inquiétudes concernant l'impact environnemental du à la traversée de la Vilaine.

A ce sujet, Réseau Ferré de France répond que la desserte de Redon concentre plusieurs enjeux environnementaux majeurs et en particulier la traversée de la vallée de la Vilaine (classée Natura 2000 dans le secteur de Redon) et ses affluents. La desserte de cette ville est concernée par les options de passage des trois scénarios. Selon RFF, le scénario mauve comporte des rectifications dans la Vallée de la Vilaine et deux courtes sections de lignes nouvelles qui nécessitent des raccordements dans la vallée de la Vilaine et la traversant. Concernant les scénarios bleu et vert, RFF affirme qu'ils proposent une alternative nord Vilaine : franchissement de la Vilaine dans le secteur de Redon et raccordement de la ligne existante à l'est de Redon dans la vallée de la Vilaine pour permettre les liaisons Rennes-Quimper et Nantes-Quimper ; et une option sud Vilaine qui ne nécessite pas le franchissement de la Vilaine pour la liaison Rennes-Nantes mais qui implique néanmoins le raccordement de la ligne existante pour permettre les liaisons Rennes-Quimper et Nantes-Quimper. Pour le porteur du projet, tous les scénarios du projet maintiennent la desserte de la gare de Redon pour les liaisons Rennes-Quimper, Nantes-Quimper, et Rennes-Nantes.

- Des demandes plus ponctuelles concernent la réouverture de la ligne de Saint-Grégoire l'augmentation du nombre de TER autocars entre Loudéac et Rennes et la possibilité de s'arrêter à la gare de La Brohinière/Montauban, la desserte de Ploërmel-Josselin, les liaisons jusqu'à Concarneau, ou encore l'impact sur la liaison Montfort sur Meu-Rennes.

Concernant les liaisons en car entre Loudéac et Rennes, la Région Bretagne a répondu en affirmant que la ligne routière assurait 3.5 allers retours par jour entre les deux villes et que la ligne Saint-Brieuc-Pontivy-Vannes/Lorient desservait également Loudéac et Rennes via Saint-Brieuc.

La création d'un arrêt en gare de La Brohinière, ne serait pas une solution pour améliorer l'accessibilité du centre Bretagne, selon la Région, car il y aurait deux correspondances pour se rendre à Paris (La Brohinière et Rennes) et que les temps de parcours pour se rendre à Rennes ne seraient pas améliorés. Pour la desserte de Ploërmel Josselin, Réseau Ferré de France souligne que des solutions de transport collectif (en autocar) desservent déjà la ville et sont prises en charge par la Région Bretagne (entre Rennes et Pontivy) et par le Conseil Général du Morbihan (Guéhenno-Vannes et Guer-Ploërmel-Malestroit-Vannes).

Concernant la liaison Montfort sur Meu-Rennes, RFF affirme que le projet LNOBPL n'engendrera pas de baisse de fréquence vers Rennes, mais que le projet pourrait permettre de doubler partiellement la desserte.

... mais également des liaisons vers le Sud de la France

Les liaisons entre Rennes/Nantes et Bordeaux sont considérées à plusieurs reprises comme insuffisantes en termes de fréquence et de desserte.

Pour des participants, la mise en service d'une LGV jusqu'à Bordeaux permettrait de renforcer l'attractivité de l'Aéroport du Grand Ouest, mais aussi de raccorder les Régions Loire Atlantique et Bretagne au Sud de la France et au-delà vers l'Espagne. Un citoyen précise que la ville de Nantes est actuellement très engorgée en termes de trafic routier, et l'une des solutions à ce désengorgement serait selon lui de créer des axes entre Rennes-Bordeaux, et Lorient-Vannes-Bordeaux. Des citoyens demandent à ce que soit électrifiée la section qui ne l'est pas encore (de la Roche-sur-Yon jusqu'au nord de Bordeaux).

Pour un participant, les habitants des Pays de la Loire, notamment de Loire Atlantique et de Vendée se sentent autant concernés par les fréquences de dessertes et le temps de parcours des trains vers le Nord et l'Ouest, que par l'Est (Paris, Orléans, Dijon) et le sud (Aquitaine, Espagne, Méditerranée...). Il demande à ce que l'amélioration des liaisons vers Bordeaux soit intégrée au prochain Contrat de Plan Etat-Région. Enfin, une question porte également sur les liaisons entre l'Ouest de la France et l'Europe.

RFF répond sur ces points en affirmant que l'amélioration des liaisons jusqu'à Bordeaux ne fait pas partie des objectifs du projet LNOBPL. Cependant, selon RFF, l'infrastructure ferroviaire mise en place par le projet pourrait permettre des gains de performance (temps et capacité) qui bénéficieraient aux liaisons directes de la pointe bretonne jusqu'à Bordeaux, mais également sur les liaisons longues distances vers l'Europe.

Le service ferroviaire d'aujourd'hui et de demain en question

Des participants affirment que le service actuel est insuffisant. Le prix des billets est ainsi fréquemment jugé trop coûteux, hors abonnements, particulièrement pour les voyages entre Nantes et Rennes ou entre Brest et Nantes. Certains craignent que la réalisation du projet LNOBPL entraîne une hausse des tarifs.

Concernant le prix des billets, RFF répond que cette question est du ressort de la politique tarifaire et commerciale de la SNCF et que les prix pour les TER dépendent des conventions signées entre la SNCF et les Conseils régionaux. A une question posée sur la part payée par la Région Bretagne dans les subventions des billets la Région a répondu que le prix moyen payé par un usager du TER représente 30% environ du coût réel du voyage, le reste étant financé par la région.

Plusieurs citoyens affirment que les horaires sont inadaptés, notamment pour les travailleurs, puisqu'il n'y aurait pas, selon eux, suffisamment de trains pendant les périodes de pointe.

Des citoyens estiment que le train n'est actuellement pas attractif en raison des temps de trajets qui demeurent plus importants que ceux de la voiture sur les trajets entre Nantes et Rennes, Brest et Nantes, Auray et Brest, Quimper et Morlaix ou encore Quimper et Brest. Selon ces participants, les correspondances entre TER et TGV ne sont pas toujours optimisées.

Réseau Ferré de France affirme que les horaires sont mis en place de façon à répondre aux besoins du plus grand nombre d'usagers possible. Selon RFF, ces horaires permettent de faire l'aller-retour entre Nantes et Rennes dans la demi-journée et le projet LNOBPL pourrait mettre en place une offre de transport rythmée et cadencée (20 allers-retours directs par jour entre Nantes et Rennes) pour répondre aux nouveaux flux de trafics, liés à la desserte de l'Aéroport du Grand Ouest notamment.

RFF précise que la définition des correspondances et des dessertes est du ressort de l'Autorité Organisatrice des Transports, et qu'elles sont ensuite mises en œuvre par la SNCF. Le projet LNOBPL bénéficiera, selon RFF, de l'optimisation des horaires mises en place par le projet LGV Bretagne-Pays de la Loire en 2017.

Quelques personnes rappellent que le covoiturage est aujourd'hui une solution moins coûteuse que le train et utilisée par de nombreux voyageurs. L'inconfort des voyages en car TER est un argument également avancé comme étant un frein à l'usage de ce moyen de transport.

- Pour améliorer le service ferroviaire et répondre à ces attentes, certains affirment des améliorations sont déjà possibles : en augmentant par exemple la capacité et la fréquence des trains en période de pointe (sur les lignes Rennes-Nantes, Savenay et Nantes, Brest-Paris...), en baissant les tarifs, ou encore en mettant en service davantage de TER.

Des citoyens s'interrogent également sur le renforcement de l'intermodalité (bus-train-vélo) et demandent des précisions à Réseau Ferré de France sur ces sujets.

RFF affirme que les études de trafic du projet ont pris en compte l'intermodalité actuelle et l'ont projeté dans le futur avec ou sans les liaisons nouvelles Ouest Bretagne Pays de la Loire. Selon RFF, il est difficile de prévoir quel matériel roulant sera en service à horizon 2030, mais le développement d'offres vélo en amont et en aval des trajets en TGV peut être une piste à approfondir.

Au-delà du service ferroviaire actuel, certains s'interrogent sur les grilles horaires qui seront proposées par le trajet LNOBPL. Des précisions sont ainsi attendues sur les horaires et la fréquence d'un trajet entre Paris-Vannes ou encore sur les conséquences d'un retard de cinq minutes sur un trajet Rennes-Nantes et sur les grilles horaires prévues par LNOBPL sur ce trajet.

Un citoyen demande également à RFF, s'il est prévu de mettre en place des liaisons directes entre Quimper et Nantes en fin de semaine.

Concernant le trajet Paris-Vannes, RFF répond que les meilleurs temps de parcours seront de 2h14 pour le scénario mauve, 2h08 pour le scénario bleu et 1h56 pour le scénario vert. Avec un arrêt à Rennes ces temps atteignent respectivement 2h19, 2h13 et 2h02.

Au sujet des estimations sur le trajet Rennes-Nantes et Quimper-Nantes, RFF répond qu'au stade actuel du projet, il est prématuré de mener des études d'exploitation qui détailleraient les horaires et simulerait des retards. De telles simulations reposent, selon RFF, sur les expressions de besoin exprimées par les AOT et les choix de desserte effectués. Pour la liaison Quimper-Nantes, RFF ajoute qu'il est du ressort des AOT de mettre en place des TER directs.

Des gains de temps jugés trop peu importants au regard des impacts du projet

Des citoyens affirment que la vitesse ne doit pas être le seul critère à prendre en compte dans la réalisation d'un tel projet. Selon eux, les gains de temps estimés entre 10 et 15 minutes sont jugés trop peu importants sur des temps de voyages qui varient entre 1h30 et 4h. Pour une participante, seul le gain de temps de 25 minutes prévu pour le trajet entre Nantes et Rennes permettra un report modal de la voiture vers le train. Un autre affirme, qu'en dépit de ces gains de temps, le ferroviaire ne pourra pas concurrencer l'aérien sur des trajets longs tels que Paris-Brest.

Les gains de temps prévus sont également remis en cause au regard du coût du projet (voir section « rentabilité et financement »), mais aussi de son impact environnemental (voir section « environnement »).

Plusieurs participants regrettent que le porteur du projet et les élus ne se consacrent qu'à des gains de temps jugés minimes, plutôt qu'à un maillage équilibré de l'ensemble du territoire. En période de crise, le projet LNOBPL est ainsi remis en cause par certains qui y voient une conception d'une société « *du toujours plus vite* » alors qu'il faudrait selon eux « *faire mieux avec moins* ». Un participant souligne ainsi que « *le temps des projets pharaoniques est révolu* ». De plus, la vitesse est perçue comme étant prioritairement destinée aux voyageurs d'affaires et usagers du TGV, au détriment des habitants du territoire qui se déplacent souvent en TER.

Sur ce point, RFF affirme qu'un projet d'utilité publique s'évalue au regard de plusieurs critères dont sa capacité à répondre au mieux aux enjeux auxquels il s'adresse et aux attentes exprimées. Selon RFF, l'amélioration de la performance des infrastructures dépend de deux leviers : la diminution des temps de parcours et l'augmentation des capacités (faire circuler plus de trains). Les scénarios soumis au débat répondent pour RFF à cette logique. L'amélioration des temps de parcours et l'augmentation des fréquences sur les liaisons vers Paris et entre capitales régionales favoriseraient le report modal de l'avion vers le train pour les longues distances mais également de la route vers le rail, entraînant ainsi un impact positif sur la congestion routière et sur les gaz à effet de serre.

Un participant demande à RFF si l'augmentation de la vitesse n'est pas contraire à l'augmentation des capacités des trains. Un autre participant affirme que pour pouvoir débattre des objectifs du projet, il faut au préalable établir un constat sur les capacités actuelles des trains en circulation et sur leur taux de remplissage.

RFF a répondu que le taux de remplissage moyen du TGV est de 70% en France, supérieur à 70% en région Bretagne et à 80% en région Pays-de-la-Loire. Concernant les capacités, RFF affirme que les TGV sont déjà parmi les plus capacitaires avec près de 485 places par rame, et seront remplacés par des TGV Duplex de 510 à 560 places au cours des prochaines années.

2) Aménagement du territoire

Le thème « Aménagement du territoire » est le thème le plus débattu avec 72 avis, 68 questions-réponses et 29 commentaires.

LNOBPL : un projet trop centralisé ?

Plusieurs participants remettent en cause la centralité du projet. Il serait, selon eux, structuré autour des liaisons vers et depuis Paris, et plus globalement à l'Est du territoire. Pour ces participants, les liaisons nouvelles proposées ne correspondent pas aux besoins réels des territoires et aux besoins de renforcement des liaisons interrégionales (voir la section « Attentes des usagers »). Ils plaident par conséquent pour un recentrage du projet autour de ses objectifs initiaux : l'amélioration des liaisons vers la Bretagne.

Ces citoyens affirment également que le projet favorise la desserte des métropoles : Rennes, Brest, Nantes et Quimper, au détriment de l'ensemble des villes rurales. Les besoins d'accessibilité et de dessertes de ces villes sont pourtant jugés importants, notamment pour les usagers du train au quotidien (domicile-travail). Certains craignent ainsi une remise en cause de l'équilibre territorial, puisque selon eux, le projet privilégierait la desserte des territoires déjà sur urbanisés alors que les communes rurales elles, voient leurs populations se réduire.

Le porteur du projet répond à ces inquiétudes en affirmant que le transport ferroviaire offre une accessibilité à l'ensemble des territoires qu'il dessert. En répondant aux cinq objectifs du projet, RFF souligne que LNOBPL permettra d'améliorer les temps de parcours et les capacités du réseau à différentes échelles : longue et moyenne distance (Europe et Île-de-France), courte distance (connexion entre les villes elles-mêmes, et entre les métropoles et l'ensemble des villes de Bretagne et Loire Atlantique), périurbain (aux abords de Nantes et Rennes). Ainsi, selon RFF, le projet LNOBPL participera bien à l'irrigation fine des territoires.

Le sujet de la centralité entraîne une réflexion plus globale sur les besoins de mobilité. Des participants affirment que le projet LNOBPL est conçu pour les « voyageurs d'affaires » qui vont fréquemment à Paris, au détriment des usagers quotidiens qui utilisent le train pour se rendre au travail. Selon eux, cette distinction voyageurs d'affaire / usagers du quotidien est à mettre en relation avec le développement des lignes à grande vitesse (plus coûteuses et utilisées par les

voyageurs d'affaires) plutôt que les lignes TER (moins chères et qui seraient préférées par les usagers quotidiens).

Par ailleurs, une participante s'interroge sur la prise en compte du périurbain dans le projet LNOBPL. RFF répond que l'un des objectifs du projet est de permettre des évolutions de la capacité du réseau ferroviaire à long terme, ce qui pourrait bénéficier aux dessertes périurbaines notamment aux abords de Nantes et de Rennes. Selon RFF, le projet, combiné à des aménagements complémentaires, permettrait de dégager de la capacité supplémentaire pour les trafics périurbains : avec notamment un quai supplémentaire en gare de Rennes, une mise à 4 voies de la section Rennes-Port-Cahours, et une mise à 4 voies partielle entre Nantes et Savenay à définir selon le terminus choisi. Pour RFF, cela permettrait d'augmenter la capacité des axes Rennes-Lamballe, Rennes-Redon et Nantes-Savenay à hauteur de 50%.

De nombreux participants soulignent l'importance de rénover et de moderniser les lignes déjà existantes

Au-delà de la réalisation de nouvelles liaisons ferroviaires, plusieurs participants affirment que la priorité doit être la rénovation et la modernisation des lignes déjà existantes (ce qui fait écho au scénario « mauve » du porteur de projet qui semble les privilégier). Beaucoup d'entre elles sont évoquées comme devant faire l'objet d'aménagements complémentaires (voir section « Attentes des usagers »). Cette position est partagée par le groupe « Agissons pour l'avenir », du conseil municipal de Vigneux de Bretagne, pour lequel « *l'amélioration de l'existant n'a pas été suffisamment approfondie* » par le dossier de RFF.

Pour ces participants, la rénovation des axes existants permettrait de limiter l'impact environnemental et les emprises foncières du projet (voir les sections « Environnement » et « Agriculture et emprises foncières »).

Certains suggèrent de multiplier les TER, trains d'usage quotidien, plutôt que les TGV et ce en améliorant les lignes déjà existantes. Selon ces participants, des correspondances pourraient ensuite être assurées en gare de Rennes et Nantes.

A ce sujet, Réseau Ferré de France répond que les missions TGV et les missions TER réalisent des services de natures différentes en Bretagne, pour répondre à des besoins variés de déplacements : longue distance, inter-villes, motifs professionnels ou personnels, liaisons de proximité... RFF affirme ne pas être compétent sur la question des dessertes, puisque celles-ci sont choisies et organisées par les AOT. Selon le maître d'ouvrage, des études préalables sur la capacité du réseau seraient nécessaires pour envisager l'évolution des services TER. Le projet LNOBPL, pour RFF, répond à l'horizon 2030 à l'objectif de dégager des possibilités d'évolution des réseaux en libérant des capacités notamment aux abords de Nantes et Rennes.

De manière plus générale, la modernisation du réseau est pour Réseau Ferré de France aussi une priorité, puisque cette démarche fait l'objet du Grand Plan de Modernisation du Réseau décidée au niveau national et en cours de déclinaison au niveau régional. L'ambition de ce plan porte sur la modernisation et la fiabilité du réseau en vue d'améliorer les transports du quotidien.

Des interrogations portent aussi sur le coût des travaux de rénovation et de modernisation, notamment sur les lignes Brest-Quimper et Auray-Quiberon fréquemment évoquées (voir la section « rentabilité et financement »).

Concernant la rénovation et l'entretien des lignes existantes, Réseau Ferré de France répond que ces lignes ne font pas partie du projet LNOBPL mais font l'objet de travaux dans le cadre des Contrats de projets Etat-Régions (CPER). Sur les régions Bretagne et Pays de la Loire, RFF affirme consacrer chaque année 400 millions d'euros à l'amélioration et à la modernisation des réseaux. Le maître

d'ouvrage cite les exemples de Rennes-Brest, Rennes-Quimper sur lesquelles des opérations de modernisation ont été menées, mais également les lignes Rennes-Redon, Guingamp-Carhaix, Nantes-Pornic et Nantes-Saint-Gilles-Croix de Vie où des travaux sont en cours. Selon RFF, d'autres lignes devraient être intégrées au prochain CPER dont Brest-Quimper et Guingamp-Paimpol.

Certains font part de propositions alternatives aux trois scénarios soumis au débat

En termes d'aménagement du territoire, plusieurs participants suggèrent de nouveaux tracés, notamment pour améliorer la desserte et le maillage du territoire breton.

Pour relier au mieux le nord et le sud de la Bretagne, un participant propose de prolonger la ligne ferroviaire de Rennes jusqu'à Loudéac (avec une nouvelle gare). Selon lui, un tel axe permettrait de rendre la zone accessible à toutes les villes du centre breton (Carhaix, Pontivy, Loudéac) qui ne seraient pas suffisamment desservies pour l'instant.

Une autre suggestion fréquemment évoquée est la possibilité d'une desserte en boucle entre Saint-Brieuc, Lorient, Vannes, Rennes, Quimper, Brest, Lorient, avec parfois une proposition d'arrêt à l'Aéroport du Grand Ouest. Selon les participants, ces trajets en boucle permettraient de faire circuler des trains à grande vitesse dans le sens Paris-Rennes-Brest-Quimper-Nantes-Paris, d'assurer un fort taux de remplissage des trains et une desserte de qualité sur l'ensemble du territoire. Selon RFF, la définition des dessertes est du ressort des autorités organisatrices de transports et des entreprises ferroviaires (AOT) et les hypothèses de desserte du projet LNOBPL sont basées sur une offre régionale et longue distance réaliste par rapport à la situation actuelle et à l'évolution attendue de l'offre future.

Le maître d'ouvrage rappelle que le projet LNOBPL permettra des gains de temps sur la plupart des trajets évoqués : Quimper-Rennes, Quimper-Vannes, Brest-Rennes, Brest-Saint-Brieuc et Saint-Brieuc-Vannes.

Pour mieux desservir le Finistère, un participant propose la création d'une ligne à grande vitesse nouvelle entre Quimperlé et Brest avec un raccordement auprès de Quimper. Cette option permettrait, selon lui, de mettre Brest à moins d'une heure et demie de Nantes.

Concernant la desserte de Rennes, un participant propose de réaliser le « *RER Rennais* » avec des liaisons TER sur les trajets Rennes-Fougères via Vitré, Dol de Bretagne pour desservir Saint-Malo et Avranches, Lamballe et Saint Brieuc ainsi que Châteaubriant et Nantes. D'autres participants affirment que des tracés Ouest-Est (entre Vannes-Redon-Châteaubriant-Angers) pourraient être privilégiés.

Un citoyen propose de mettre en place une liaison entre Pontchâteau et Vannes, via la Roche Bernard, ce qui permettrait selon lui de compenser le détour de Nantes-Vannes via Redon.

A ce sujet, RFF répond que cette option n'a pas été retenue par le projet LNOBPL, car elle ne bénéficierait pas à Redon, ville desservie par tous les trains Nantes-Quimper, qu'elle ne profiterait qu'à des trains ne desservant pas les gares situées entre Pontchâteau et Vannes, et ne permettrait pas de mutualiser les différentes liaisons.

Pour améliorer la desserte des axes Nantes-Quimper et Brest et/ou Rennes, une participante suggère d'adopter un « *plan ferroviaire breton* », à l'instar du plan routier Breton qui a permis de créer des voies express entre ces villes.

Un participant affirme que les trois scénarios prévoient un raccordement à Nantes par l'Ouest et demande pourquoi un accès à l'Est de la ville n'a pas été étudié.

Le maître d'ouvrage répond sur ce point, qu'en raison de la concentration des trafics ferroviaires, la question de l'accès aux nœuds de Nantes et Rennes est importante dans la définition des scénarios de projet. Selon RFF, il a été imaginé de nouvelles branches aux étoiles de Nantes et Rennes afin de

permettre une connexion au plus près au cœur des gares mais cette solution a été écartée au motif d'un coût et de difficultés d'insertion jugées rédhibitoires.

Pour répondre aux besoins des usagers quotidiens, un participant affirme que des solutions moins coûteuses et ayant un moindre impact environnemental existent : évolution de la signalisation, création d'une troisième voie banalisée, création de voies de dégagement dans les gares périurbaines...

Le CLCV du Finistère (association de consommateurs) insiste sur la nécessité pour le projet LNOBPL de répondre à plusieurs exigences :

- désenclaver la pointe bretonne pour la rapprocher de Paris et de Nantes, ainsi que des grandes villes du Sud de la France
- créer une liaison rapide et cadencée entre Brest et Quimper (avec des temps de trajets inférieurs à 3/4h)
- offrir un haut niveau de service à tous les usagers du territoire.

Enfin, certains territoires à l'instar de la ville de Fougères, ont fait part de leur volonté de voir leur ville desservie par le train, avec notamment la mise en service d'un TER entre Rennes et Fougères.

Des demandes de précisions sur les aménagements attendus

Des participants s'interrogent sur les aménagements nécessaires à la réalisation du projet LNOBPL. Plusieurs questions portent ainsi sur la suppression des passages à niveau.

A ce sujet, RFF répond que les scénarios bleu et vert pourraient faire émerger des suppressions de passage à niveau sur les zones de raccordements, si ces scénarios devaient être approfondis suite au débat public. Sur la ligne Rennes-Nantes, RFF précise qu'il y a actuellement 77 passages à niveau, dont certains pourraient être supprimés. Concernant le scénario mauve d'aménagement au plus proche de l'existant, RFF affirme qu'il prévoit la suppression de nombreux passages à niveau puisque la suppression de ces passages s'impose dès que les vitesses de circulation des trains dépassent 160 km/h. A ce stade, RFF affirme que 53 passages à niveau seraient supprimés pour le scénario mauve. Plusieurs solutions sont envisagées : report des circulations routières sur une route déjà existante, remplacement par un dispositif dénivelé... Pour explorer toutes ces possibilités, RFF ajoute que des études seraient menées et présentées en concertation puis en enquêtes publiques.

L'aménagement des gares fait également l'objet d'interrogations. Un citoyen affirme que les gares de Lamballe de Saint-Brieuc connaissent actuellement des difficultés de stationnement et d'engorgement et demande s'il est prévu la création d'une nouvelle gare à Saint-Brieuc.

A cette question, le porteur de projet répond que cette solution n'a pas été envisagée car le projet LNOBPL s'appuie majoritairement sur les réseaux et gares déjà existantes ainsi que sur les pôles multimodaux réalisés en projet ou en cours de réalisation. Le projet, selon RFF, prévoit uniquement l'aménagement d'une gare nouvelle à l'Aéroport du Grand Ouest. Concernant plus précisément la gare de Saint-Brieuc, cette dernière doit bénéficier du projet de pôle d'échanges multimodal dans le cadre du programme « Bretagne à Grande Vitesse » porté par la Région Bretagne en prévision de l'arrivée de la LGV en 2017.

Plusieurs interrogations portent également sur l'aménagement de la gare de Rennes. Son accès est jugé difficile pour les personnes résidant hors de la ville, et la gare ne disposerait pas suffisamment de voies à quai pour supporter l'ensemble des flux de circulation. Un participant s'interroge sur la possibilité de créer une nouvelle ville à l'extérieur de la ville ; un autre affirme qu'il faut organiser le Pôle d'échanges multimodal de Rennes de sorte que certains TGV depuis ou vers Paris ne s'y arrêtent pas pour éviter une « thrombose ».

A ces questions, RFF répond en précisant que la gare de Rennes fait l'objet d'un programme de travaux qui visent à développer sa capacité et qui seront réalisés à l'horizon 2017. Ces travaux comprennent la modernisation des installations, la création d'un nouveau quai au sud et l'optimisation du plan de voies en gare. RFF rappelle également qu'elle a fait réaliser une analyse sur les aménagements complémentaires de la gare de Rennes disponible sur le site du débat pour apprécier l'évolutivité du projet en termes de capacités. ¹

Une citoyenne souligne que quel que soit le scénario retenu, les TGV, TER, trains de banlieues et fret circulent sur les mêmes voies et demande ainsi à RFF si le doublement de la ligne actuelle a été prévu pour la sortie de Rennes Métropole.

Sur ce point, RFF précise que les solutions d'aménagement proposées prévoient des doublements de réseau soit par petites sections de lignes nouvelles dans le scénario mauve soit par des lignes nouvelles de plus de 50km pour les scénarios bleu et vert. Ces solutions permettent, pour RFF, de séparer les trains rapides circulant sur le projet des autres trains aux vitesses moindres.

Des citoyens s'interrogent sur la faisabilité de certains objectifs prévus par le projet LNOBPL. Ainsi, un participant affirme qu'il ne sera pas possible de relier Brest et Quimper à Paris en 3 heures, puisque les conditions optimales de circulation ne seront pas respectées. Selon Réseau Ferré de France, la desserte de Brest et de Quimper en 3 heures depuis Paris sera bien réalisable, par la mise en service d'un TGV duplex, sans arrêt intermédiaire entre Paris et la pointe bretonne, en dehors des périodes de pointe.

Selon un participant, les prévisions de trafic de RFF sont sous-estimées, car elles ne tiendraient pas suffisamment compte de l'intermodalité et des populations urbaines.

A cette interrogation, le maître d'ouvrage répond que la modélisation des trafics consiste en une projection de la demande de transport actuelle en situation dans un horizon futur (2030 pour le projet LNOBPL). RFF affirme qu'il s'agit de faire croître la demande actuelle connue avec les taux de croissance déterminés à partir d'hypothèses socio-économiques : croissance de PIB, augmentation de population, trafics... Les données présentées par RFF sont issues d'enquêtes routières qui tiennent compte de l'intermodalité, et qui sont disponibles sur le site du débat.

Un citoyen demande à RFF, pourquoi le projet ne tient pas compte du Tram-Train pour l'axe Landerneau Brest, alors même que ce mode de transport est envisagé.

RFF affirme que les études ont pris en compte la situation du réseau ferré national après mise en service de la LGV-BPL (en 2017) et la réalisation des opérations prévues dans le cadre des CPER et de Grand Plan de Modernisation du Réseau. Pour RFF, le projet de tram train Brest Landerneau sera intégré aux études du projet LNOBPL quand il fera l'objet d'études d'approfondissement qui confirmeront sa réalisation à moyen terme.

Quelques interrogations sur le développement économique induit par le projet

Le développement économique induit par le projet LNOBPL a fait l'objet de quelques questions et avis.

Des citoyens affirment que ce développement économique est à nuancer puisque l'effet positif des lignes à grande vitesse sur l'économie ne serait pas, selon eux, prouvé. Pour appuyer leur propos certains évoquent la ligne LGV Le Mans dont les effets sur l'attractivité de la ville seraient limités, et affirment qu'il en serait de même avec Rennes. Un participant, souligne que le gain de temps vers Paris pourrait renforcer les trajets domicile-travail, et risquer ainsi de faire augmenter les tarifs de l'immobilier dans les zones périurbaines sans pour autant entraîner de développement économique pour la ville de Rennes.

¹ http://lnobpl.debatpublic.fr/file/184/download?token=TYJsl0Qx4Oq9HK23xB_IC7CafGSEqLhOeCd6nSjXw4o

D'autres citoyens évoquent le rapport de la Cour des Comptes (intitulé « La Grande vitesse ferroviaire : un modèle porté au-delà de sa pertinence »), dans lequel cette dernière nuance l'impact des LGV sur l'économie locale.

A ces interrogations RFF répond que le projet LNOBPL s'appuie largement sur le réseau existant et celui qui devrait être modernisé d'ici 2030. Selon RFF, les scénarios bleu et vert s'appuient sur la création de lignes nouvelles, mais qui peuvent être circulées indifféremment par des TER ou TGV. Ainsi, le projet LNOBPL diffère, pour RFF des LGV dont il est question dans le Rapport sur la Cour des Comptes.

Les impacts du projet sur l'emploi ont fait l'objet d'une question, à laquelle RFF a répondu qu'il était encore trop tôt à ce stade du projet pour faire une estimation du nombre d'emplois créés par le projet.

3) *Tourisme*

Le thème « Tourisme » comporte 1 avis et 2 questions qui portent indirectement sur cette question.

Un citoyen affirme que le projet fait le choix « *du tourisme et de la vitesse* » plutôt que de répondre aux attentes des citoyens sur les dessertes du centre Bretagne.

Enfin, un internaute propose de moderniser les antennes côtières et notamment la ligne Auray-Quiberon, régulièrement utilisée pendant les week-ends d'avril à octobre. Une réouverture complète de cette ligne, permettrait selon lui de rapprocher la presqu'île de Quiberon à Nantes et Rennes (1h30) et de Paris (3h) et de développer ainsi le tourisme (voir à ce sujet « Attentes des usagers »).

Un participant s'interroge sur la possible organisation de réunions publiques à Paris en affirmant que le projet pourrait intéresser de nombreux touristes. La commission particulière du débat public (CPDP) a répondu que des réunions publiques étaient organisées sur tout le territoire du projet et que certaines réunions étaient retransmises en direct pour permettre à tous les citoyens d'y participer.

4) *Environnement*

Le thème « Environnement » comporte 6 avis, 12 questions-réponses, et 4 commentaires.

Des précisions attendues sur l'impact environnemental du projet

Les participants demandent des précisions sur l'impact du projet sur son environnement, notamment sur les zones humides, la Vilaine, les terres agricoles, l'artificialisation des sols, et la biodiversité.

A ces questions, RFF répond qu'à l'issue du débat public, et en cas de poursuite du projet, des études seront menées afin d'évaluer les impacts environnementaux du projet selon la démarche « Eviter-Réduire-Compenser ». Ces études viseront, selon RFF, à rechercher une zone préférentielle de passage au sein de l'option de passage retenue suite au débat public et des tracés potentiels à l'intérieur du fuseau défini. RFF précise également qu'une troisième étape consistera à optimiser le tracé retenu et à définir les modalités de compensation des impacts qui n'auraient pas pu être évités ou réduits lors des étapes précédentes. Enfin, le projet sera ensuite soumis à l'enquête publique à l'issue de laquelle l'Etat décidera de le déclarer, ou non, d'utilité publique.

L'impact environnemental du projet sur la commune de Sainte-Marie est questionné par une participante. Sur ce point, RFF répond que le détail actuel des études ne permet pas de répondre sur les précisions attendues. Le porteur du projet précise, que de manière générale, la définition des sections de ligne nouvelle respectera une logique d'évitement des enjeux majeurs tels que les espaces naturels protégés.

Une participante s'interroge sur l'impact du scénario bleu (option Nord Vilaine) sur les mégalithes dans les secteurs de Saint-Just et de Renac, et sur la prise en compte du patrimoine écologique de ce secteur (Vallée du Canut, espaces boisés, habitats naturels) dans la démarche « Eviter réduire compenser » du maître d'ouvrage.

Pour certains, les études d'impact sur le sujet doivent être réalisées dès maintenant, pour être versées au débat public. Sur ce point, RFF répond que les études préalables ont bien démarré, puisqu'un diagnostic environnemental a été réalisé, que chacun des scénarios présenté au débat a été caractérisé en fonction de son impact sur les principaux enjeux environnementaux, et qu'une évaluation carbone a été menée.

RFF souligne avoir également réalisé un diagnostic des grands ensembles paysagers ainsi qu'une analyse d'impact des scénarios sur ces ensembles paysagers. Pour RFF, l'intégration de la démarche environnementale se fera tout au long de la vie du projet, de façon concertée.

La démarche « Eviter-réduire-compenser » est critiquée par un participant, qui souligne que cette démarche n'a pas été respectée dans le cadre du projet d'Aéroport du Grand Ouest.

Quelques participants affirment que le développement durable n'est qu'un « *habillage* » qui permet aux projets d'être acceptés du public, mais qu'il n'est pas réellement pris en compte dans les projets d'aménagement de ce titre. A ce sujet, plusieurs personnes insistent sur la nécessité de construire un projet global en considérant l'avenir des générations futures et en préservant ainsi les terres agricoles.

La desserte de l'aéroport de Notre-Dame-des-Landes est fréquemment remise en cause en raison de son impact sur l'environnement et de son emprise foncière (voir la section « Expertise Rennes-Nantes »). A l'inverse, un participant approuve cette desserte, sous réserve que soient prévus des zones protégées pour les oiseaux et pour le développement du maraîchage.

Des internautes affirment que des améliorations, ayant moins d'incidences sur les terres agricoles, pourraient être faites à partir du réseau existant : proposer davantage de liaisons directes (Brest-Lille, Brest-Nantes, Quimper-Nantes), améliorer le cadencement des TER périurbains, améliorer les lignes existantes (notamment Saint-Brieuc-Loudéac), développer le fret ferroviaire, exploiter les aéroports existants ou encore augmenter la capacité des trains.

Enfin, un participant propose à RFF de créer des réservoirs aux abords des voies ferrées sur le trajet Rennes-Vannes afin de collecter les eaux de ruissèlement des voies.

La recherche d'un scénario ayant le moindre impact environnemental possible

La question de l'impact environnemental entraîne les participants à réfléchir sur le scénario le moins préjudiciable pour l'environnement.

Certains rappellent à ce titre que le scénario mauve, basé sur des tracés au plus proche de l'existant et des rectifications de courbes, semble celui à privilégier. A l'inverse plusieurs participants soulignent que le scénario bleu est souvent présenté par les élus et par le porteur de projet comme celui ayant le moindre impact. Selon une participante, ce scénario aurait le meilleur bilan carbone.

Pour un citoyen, le scénario vert est quant à lui le scénario à éviter en raison de son impact environnemental fort du à la création de nombreuses sections de lignes nouvelles.

Réseau Ferré de France répond que le scénario mauve, même s'il est basé sur une amélioration au plus proche de l'existant, n'est pas nécessairement moins impactant qu'un projet de ligne nouvelle car une rectification sortant des emprises ou une courte section de nouvelle ligne, présente pour un linéaire donné, un impact comparable à une longue section de ligne nouvelle.

Selon RFF, le scénario mauve est même plus impactant pour la section Rennes-Redon car il implique de nombreuses interventions en bordure de la Vilaine ; pour l'axe Redon et Nantes à l'inverse ce

scénario serait moins impactant car il génère moins de lignes nouvelles dans des secteurs à enjeux environnementaux.

5) Agriculture / Foncier

Le thème « Agriculture et emprises foncières » comporte 7 avis, 11 questions-réponses et 5 commentaires.

Des demandes de précisions sur l'emprise foncière réelle du projet

Plusieurs participants s'interrogent sur les emprises foncières prévues par le projet LNOBPL, telles que précisées dans le dossier du maître d'ouvrage : cette emprise est-elle globale, pour le réseau ferré dans son ensemble, ou convient-il de l'ajouter en tant qu'emprise supplémentaire ?

Réseau Ferré de France répond que les chiffres estimés pour les emprises foncières sont de 2300 ha pour le scénario mauve, 2000 à 2200 ha pour le scénario bleu et 3000 à 3200 ha pour le scénario vert. RFF précise que ces chiffres sont calculés sur la base d'un ratio de 12 ha/km et correspondent à l'emprise supplémentaire par rapport aux lignes existantes. Pour les scénarios bleu et vert, les sections de ligne nouvelle doublent le réseau existant qui sera pérennisé pour augmenter les capacités.

Selon RFF, le scénario mauve est légèrement différent, puisque sur les 250 km d'aménagement qui le constituent, 55 km seront réalisés dans les emprises foncières existantes et n'impacterait donc pas de foncier supplémentaire.

La fédération Ivine a contesté les données fournies par RFF concernant l'emprise foncière du projet.

Selon elle, on peut calculer cette emprise en multipliant le linéaire de voies nouvelles par la surface consommée au kilomètre (10/12ha par Km selon les données de RFF). Selon Ivine, l'association ADCV qui est présente au comité de pilotage de la LGV BPL constate une emprise foncière de 16ha/km sans compter les surfaces nécessaires pour la mise en place de mesures compensatoires.

Selon les calculs de la fédération, la consommation d'espace est dans la variante mauve de 1700 ha à plus de 2800ha (pour 174 km de travaux), de 1400 ha à plus de 2300ha pour le scénario mauve sans passage par l'AGO (pour 144km de travaux), de 1700ha à plus de 2700ha pour la variante bleue nord Vilaine (pour 170 km de travaux), et de 2600ha à 4100ha (pour 255 km de travaux). Ivine demande à RFF si ses prévisions sont exactes.

Sur ce sujet, RFF répond qu'elle maintient le ratio de 12ha/km, qui est issu de l'expérience sur d'autres projets ferroviaires, y compris celui de la LGV BPL et que la quantification des emprises foncières est une estimation théorique à ce stade.

Des inquiétudes sur l'impact du projet sur les terres agricoles et sur de possibles expropriations

Des participants insistent sur l'importance de minimiser l'impact foncier du projet afin de préserver des terres agricoles pour les générations futures. Ils s'inquiètent de voir les surfaces cultivables être réduites par le projet. A ce titre, la desserte de l'Aéroport du Grand Ouest est fréquemment remise en cause en raison de son impact foncier trop important (voir « Expertise Nantes-Rennes et « Impact environnemental »). Le scénario mauve est souvent cité comme celui à privilégier puisqu'il se baserait sur des rectifications de courbes et des aménagements au plus proche de l'existant donc minimiserait l'impact foncier, ce à quoi répond que l'emprise foncière du scénario mauve est de 2300ha supérieure à celle du scénario bleu par exemple.

Un internaute précise que la consommation de terres agricoles entraîne une perte de production pour les agriculteurs et des baisses d'activités (emplois en amont et en aval des productions).

Un citoyen demande à que les études de RFF démontrent bien que la liaison nouvelle entre Rennes et Nantes apporterait un bénéfice supérieur à la collectivité par rapport à d'autres solutions mixtes : aménagement au plus près de l'existant... Selon lui, l'expertise complémentaire de la CNDP a permis une première ébauche de scénarios alternatifs qui doivent être approfondis pour rechercher les tracés ayant le moins d'impact possible sur les terres agricoles.

Les expropriations font aussi l'objet de questions. Certains souhaitent savoir si Réseau Ferré de France compte indemniser les particuliers, expropriés de leurs habitations et si les montants d'indemnités sont pris en compte dans les budgets du projet.

RFF répond, que le débat public a pour objet de valider ou non l'opportunité du projet LNOBPL. S'il se poursuit, les études seront menées en 3 étapes permettant une prise en compte de l'ensemble des enjeux environnementaux. Elles consisteront à rechercher une zone préférentielle de passage, ou fuseau, au sein de l'option de passage retenue ; à l'intérieur de ce fuseau seront recherchés des tracés potentiels ; enfin un tracé sera choisi et optimisé afin de définir ensuite les modalités de réduction et de compensation des impacts. Pour RFF, ce n'est qu'à la fin de ces trois étapes qu'il sera possible de préciser les habitations qui se trouveront dans l'emprise du projet et devront faire l'objet d'acquisition. Une estimation sera faite par France Domaine (direction générale des finances publiques) ; sur cette base, le maître d'ouvrage proposera aux propriétaires d'acquiescer leurs biens. Des accords amiables seront recherchés et les expropriations sont, selon RFF, une procédure rare.

Concernant la liaison Nantes-Rennes, la commune de Vigneux de Bretagne a fait part de sa volonté de voir les emprises foncières et l'artificialisation des sols limitées.

Plus ponctuellement, un habitant de Plougoumelen demande à Réseau Ferré de France des précisions sur le tracé Vannes et Auray en vue d'une vente immobilière au lieudit Trescual. Sur ce point, RFF répond que le débat public permettra, si le projet se réalise, de définir des options de passage. Selon le maître d'ouvrage, les différents scénarios ne prévoient pas d'aménagements spécifiques sur le tronçon Vannes-Auray.

6) Fret ferroviaire

Ce thème comporte 5 questions, 7 avis et 5 commentaires.

Le développement du fret ferroviaire perçu comme une nécessité

Des participants soulignent l'importance du fret ferroviaire dans la réalisation du projet LNOBPL et ont demandé à RFF ce qu'il est prévu en la matière.

Un participant affirme que dans un schéma de restructuration du réseau ferré breton, une place importante doit être donnée au fret, car la ligne Rennes-Saint-Malo accueille de moins et moins de fret, la gare de marchandises de Montreuil-sur-Ille a été fermée et de plus en plus de camions circulent dans le secteur, renforçant ainsi l'insécurité routière.

Concernant le fret, le maître d'ouvrage affirme que cela ne fait pas partie directement des objectifs du projet mais que le projet permettra une libération de capacité sur le réseau existant. Les sillons libérés sur le réseau seront des opportunités pour les trains de fret.

Un participant affirme que le scénario vert permettrait de dégager des sillons suffisants pour le fret (sur les axes Brest-Quimper, Auray-Saint-Brieuc et Pontivy-Loudéac). Selon lui, une partie de la Ligne Grande Vitesse BPL pourrait être reprise avec aménagement d'une halte et d'une gare de marchandises à Josselin.

Un internaute rappelle que la ligne trans-péninsulaire qui relie Saint-Brieuc à Auray (avec dessertes de Saint-Brieuc, Ploufragan, Saint-Julien, Plaintel, l'Hermitage-Lorge, gare d'Urzel, Loudéac...) a des ouvrages d'art dimensionnés pour deux voies. Selon lui, cette zone est connectée à de nombreuses zones industrielles et pourrait ainsi être utilisée pour le fret ferroviaire.

Des précisions demandées sur les aménagements prévus par le projet LNOBPL

Les aménagements nécessaires au développement du fret ferroviaire font l'objet d'interrogations. Une participante rappelle ainsi que la gare de la Brohinière (commune de Montauban de Bretagne) doit accueillir une plateforme de ferroutage et demande ce qu'il adviendra des entreprises installées aux alentours, en cas de réalisation des scénarios bleu ou vert. A cette question, RFF répond que des études de faisabilité pour la réalisation d'une plateforme sur la commune de Montauban de Bretagne sont en cours et qu'au regard du potentiel de développement du fret sur ce secteur, et du montant des investissements, les partenaires décideront des suites à donner au projet. Selon Réseau Ferré de France, sans présager des trafics ferroviaires à horizon 2030, la plateforme de Montauban de Bretagne pourrait voir son activité confortée avec le projet LNOBPL. Concernant l'avenir des entreprises, le porteur de projet affirme que les installations embranchées sur le site de la Brohinière sont propriétés des coopératives agricoles et qu'il est du ressort de ces entreprises d'organiser le transport modal des marchandises de la route vers le rail.

Enfin, RFF précise que dans le cadre des CPER 2000-2006 et 2007-2013, la ligne La Brohinière-Mauron a fait l'objet d'une remise en état, permettant le développement du fret sur le secteur et la construction d'installations terminales embranchées sur les communes de Montauban de Bretagne et Gael.

Plusieurs personnes s'interrogent sur la circulation des trains de marchandises et de voyageurs sous le tunnel Chantenay sur l'axe Nantes-Rennes. Ils rappellent qu'une part importante du fret passe actuellement par ce tunnel, et s'interrogent sur sa saturation à horizon 2030 et sur les normes de sécurité en vigueur. A ce sujet, un participant propose des aménagements supplémentaires tels que la possibilité de raccord à l'Aéroport du Grand Ouest par un nouveau tunnel pour permettre des gains de temps sur les trajets Nantes-AGO et Rennes-Quimper, ainsi que des capacités de fret sur l'axe Nantes-Savenay-Saint-Nazaire, ou la création d'une voie de contournement par le nord de Nantes, pour permettre d'augmenter les capacités disponibles pour le fret.

Sur les questions concernant le tunnel de Chantenay, RFF répond que l'augmentation du nombre de sillons sur l'axe Rennes-Nantes ne modifiera pas les procédures nationales de sécurité en vigueur sur le réseau. RFF précise que les normes de sécurité limitent et continueront de limiter le nombre de croisements de trains de voyageurs avec des trains de marchandises sous le tunnel.

Enfin, un citoyen rappelle que le passage de Rennes était auparavant difficile compte tenu de sillons disponibles et s'interroge sur l'avenir du centre multimodal qui se situait à l'est de la ville.

Le maître d'ouvrage affirme que la capacité disponible pour le trafic fret à la traversée de la gare de Rennes en heure de pointe est limitée, mais que la capacité globale n'est pas aujourd'hui un frein de développement du fret en Bretagne. RFF précise que plusieurs projets permettront à horizon 2017 de structurer la capacité afin de répondre aux besoins d'évolution du fret : en gare de Rennes avec la modernisation des installations, la création d'un nouveau quai au sud, l'optimisation des plans de voies ; sur la ligne Rennes-Redon avec la mise en place d'un nouveau système de signalisation ; à l'est de Rennes avec la LGV BPL qui séparera les circulations entre Rennes et le Mans ; et sur le réseau breton avec structuration des horaires dans le Grand Ouest (au bénéfice des sillons pour le fret).

Cependant, pour RFF, les aménagements en gare et ceux sur les principales branches de l'étoile rennaise ne permettront pas d'augmenter significativement la capacité en heure de pointe. Le projet

LNOBPL, combiné avec des aménagements complémentaires en gare de Rennes permettrait de tracer un sillon fret en période de pointe depuis Lamballe ou Redon vers Vitré/Laval.

7) Rentabilité et financement

Le thème « Rentabilité et financement » comporte 28 questions et réponses, 12 avis et 5 commentaires dans le forum d'expression.

LNOBPL : un projet considéré comme trop coûteux au regard de ses objectifs

Plusieurs participants affirment que le projet LNOBPL est trop coûteux si on le met en parallèle avec ses objectifs : les gains de temps escomptés semblent insuffisants et son impact environnemental est majeur (voir les sections « Impact environnemental » et « Attentes des usagers »).

Pour appuyer leur propos, certains s'en réfèrent au rapport de la Cour des Comptes (voir aussi la section « Aménagement du territoire ») qui remet en cause les Lignes à Grande Vitesse jugées trop coûteuses au regard de leur effet sur le développement économique. Plusieurs personnes demandent des précisions sur le mode de financement des liaisons nouvelles, et insistent pour que ce soit l'Etat qui paie plutôt que les collectivités. A l'inverse, des citoyens rappellent que l'Etat est déjà lourdement surendetté et qu'il est nécessaire de faire des économies.

Un internaute affirme que les hypothèses financières du projet ne tiennent pas compte des dérives financières observées habituellement dans la réalisation de projets d'infrastructures similaires. Selon lui, le maître d'ouvrage doit proscrire les cofinancements qui « opacifient » la compréhension des enjeux du projet.

Concernant le financement du projet, RFF affirme qu'il est encore trop tôt à ce stade pour définir le mode de financement qui sera retenu pour le projet s'il se réalisait. Le porteur du projet précise toutefois qu'il y a deux sources principales de financement pour ce type de projet :

- les clients, puisque le prix des billets inclut le coût des péages versés par le transporteur à RFF qui peut dégager une part d'autofinancement de son projet ;
- les contribuables nationaux et internationaux puisque la part qui ne peut être autofinancée est couverte par des fonds publics apportés par l'Etat via l'Agence de Financement des Infrastructures de Transports de France, l'Europe et les collectivités territoriales.

RFF souligne également que différents montages sont possibles avec les partenaires publics et privés. La maîtrise d'ouvrage publique est ainsi, pour RFF, l'une des possibilités traditionnelles de pilotage opérationnel du projet et les partenariats publics-privés sont une alternative. Le maître d'ouvrage affirme aussi que le projet LNOBPL est à échéance 2030 et qu'à cette date il sera difficile de présager de l'état des finances publiques et des modalités de financement qui pourraient être envisagées. L'enquête publique permettra selon RFF de préciser ces questions.

Des précisions attendues sur le coût du projet par scénario

Des internautes s'interrogent sur le coût de chacun des scénarios soumis au débat ainsi que sur le coût de l'entretien et de l'exploitation des liaisons ferroviaires.

A l'ensemble de ces interrogations, Réseau Ferré de France répond que les éléments de coûts d'investissements sont présentés dans le dossier des études techniques (caractérisation des scénarios) en ligne sur le site du débat². Ces études présentent le coût complet de chaque scénario

² <http://lnobpl.debatpublic.fr/file/87/download?token=Z9I3ZSG298Q2UBaVNn7uZEC5ipk5I553wwwP42ptMiU>

ainsi que les linéaires d'aménagement section par section, pour chacun des scénarios. Selon RFF, ces éléments permettent d'évaluer le poids relatif de chacun des axes selon le scénario.

Le maître d'ouvrage rappelle aussi les coûts de chaque scénario : 4.2 milliards pour le scénario mauve, 3.1 milliards (option nord Vilaine) et 3.650 milliards (option sud Vilaine) pour le scénario bleu, 5 milliards (option nord Vilaine) et 5.5 milliards (option sud Vilaine) pour le scénario vert.

Ce coût est, selon RFF, similaire aux projets d'infrastructures ferroviaires de cette ampleur avec des coûts d'investissement moyens compris entre 17 et 21 millions d'euros au kilomètre selon les scénarios. En comparaison, le maître d'ouvrage précise que le ratio de coût au kilomètre du projet LGV BPL est de l'ordre de 16 millions d'euros.

Pour répondre aux interrogations sur le coût de chaque scénario, RFF affirme que le fait de découper une section et de l'isoler est théorique : le coût des infrastructures nouvelles résulte de l'application de ratios appliqués au kilomètre d'aménagement (qui varient en fonction de la topographie et de l'hydrographie des milieux traversés). Selon RFF, le niveau actuel des études permet de définir des options de passage et l'analyse du scénario vert a révélé la nécessité d'ouvrages d'art importants qui surenchérisse le coût au kilomètre, comparativement au scénario bleu. Concernant le scénario mauve, RFF affirme que le découpage du coût par kilomètre est complexe en raison des contraintes d'intervention sur un réseau déjà exploité.

Aux questions portant sur les coûts de modernisation et d'entretien des voies, RFF répond que les différents scénarios intègrent les coûts d'entretien et d'exploitation des sections des lignes nouvelles.

RFF précise que les calculs distinguent : les coûts fixes d'infrastructures, avec maintien de l'infrastructure que les trains circulent ou non, et qui sont proportionnels à la longueur des lignes ; et les coûts variables d'infrastructures et de service ferroviaire qui dépendent des trains qui circulent. Le maître d'ouvrage rappelle qu'il réalise chaque année 400 millions d'euros de travaux pour moderniser le réseau en Bretagne et en Pays de la Loire.

Un participant demande à RFF de préciser le rapport bénéfice-coût pour chaque proposition. Ce à quoi RFF répond qu'une évaluation socio-économique a bien été réalisée et détermine de manière chiffrée les coûts et avantages de chaque scénario de projet. Ce bilan permet de faire ressortir les forces et les faiblesses de chaque option en matière de trafic, gains de temps et report modal.

Des demandes plus ponctuelles portent aussi sur le coût d'une liaison Brest-Quimper en TER, le doublement de cette liaison, le coût de chaque branche (Brest-Quimper-Nantes), le coût d'une liaison Rennes-Brest et Rennes-Nantes pour chacun des scénarios, ou encore le coût de la suppression des passages à niveau.

Concernant la liaison Brest-Quimper, le maître d'ouvrage précise qu'elle ne fait pas partie du projet LNOBPL. Pour l'axe Nantes-Rennes, RFF fournit les données des linéaires d'aménagement selon chaque scénario, qui permettent d'évaluer leur poids respectif.

Au sujet de la suppression des passages à niveau, RFF affirme que le poids financier de ces aménagements est faible.

Quelques personnes demandent à RFF des précisions sur le coût de la desserte de l'AGO et sur un possible financement de celle-ci par Vinci.

A ce sujet, RFF rappelle que le projet LNOBPL est abordé comme une globalité, devant répondre aux cinq objectifs fixés par les partenaires. Ainsi, RFF affirme ne pas pouvoir préciser le coût d'investissement spécifique à la desserte de l'AGO mais fournit des linéaires d'aménagement par axe, pour évaluer leur poids respectif.

Plus ponctuellement, un participant a demandé au maître d'ouvrage si le coût du maintien de l'ordre pour la réalisation du projet avait été chiffré. Selon lui, les projets d'infrastructures sont de plus en

plus contestés à l'instar du barrage de Sivens et le maintien des forces de l'ordre représente un coût important.

La commission particulière du débat public a répondu que l'intervention des forces de police relève exclusivement de la décision des autorités de l'Etat, et non des collectivités locales, elle n'est pas supportée par celles-ci ni par le maître d'ouvrage.

8) Les 3 scénarios

12 avis, 32 questions-réponses et 25 commentaires ont été exprimés autour de ce thème.

Certains demandent des éclaircissements sur les trois scénarios soumis au débat...

Un participant se demande pourquoi la ligne Saint-Brieuc-Pontivy-Auray n'a pas été intégrée dans les scénarios, et précisément le vert où est envisagée une ligne nouvelle, alors que selon lui, la liaison nord-sud existe dans ce scénario.

Pour RFF, dans le cadre du scénario vert, une solution avec un tronç commun pour les axes Rennes-Brest et Rennes-Quimper a été recherchée, avec deux branches se connectant à l'est de Vannes et de Saint-Brieuc pour desservir ces deux villes. Ces choix sont justifiés selon le maître d'ouvrage par le choix d'investir sur des segments qui reçoivent le plus de voyageurs à l'heure actuelle et à horizon 2030. RFF précise ainsi que la configuration des lignes Saint-Brieuc-Loudéac et Auray-Pontivy n'est pas propice à une utilisation dans ce cadre, puisque celles-ci sont situées davantage à l'ouest de Saint-Brieuc et Vannes et que leurs caractéristiques techniques ne permettent pas des vitesses supérieures à 220 km/h. Ces trajets sont pour RFF hors du cadre du projet LNOBPL.

Un participant demande quel seront les gains de temps sur le trajet Quimperlé-Quimper dans le cadre du scénario mauve. Une autre demande des précisions sur les temps de trajet entre Paris et Vannes prévues par les trois scénarios (voir la section « Attentes des usagers »).

Plusieurs participants s'interrogent sur la liaison Nantes-Rennes prévue par les trois scénarios et demandent pourquoi d'autres tracés n'ont pas été envisagés, notamment par Châteaubriant Ils contestent également la desserte de l'Aéroport du Grand Ouest, et demandent à ce qu'un quatrième scénario sans arrêt à l'aéroport soit présenté (voir « Expertise Rennes-Nantes »).

Enfin, un citoyen demande à RFF s'il est envisageable à l'issue du débat de mélanger les trois scénarios.

Selon RFF, le débat public intervient quand toutes les options sont encore possibles et permet ainsi au porteur du projet de l'aider à construire sa décision finale. Les scénarios soumis au débat intègrent, pour RFF, trois principes de construction : cohérence avec les opérations de modernisation déjà engagées sur le réseau, réduction des aménagements par la mutualisation entre les différents axes et recherche de solutions techniques établies avec une démarche d'éco-conception et respectueuse des enjeux environnementaux. Ainsi, RFF affirme que de nombreuses combinaisons et solutions sont possibles, mais que dans un souci de pédagogie il a été choisi de présenter trois familles de scénarios..

... et expriment leur préférence en faveur d'un scénario

Plusieurs personnes soulignent qu'un choix semble être déjà fait en faveur du scénario bleu par les élus et parfois par le maître d'ouvrage, laissant penser qu'une décision est déjà prise (voir à ce sujet « le débat public »). Selon une participante, le scénario bleu est ainsi fréquemment présenté comme étant le moins cher, le plus rapide et ayant un moindre impact sur l'environnement. Pour un citoyen,

L'option bleue Nord Vilaine doit être privilégiée car moins coûteuse, et moins dépendante sur le plan énergétique.

A l'inverse, le scénario vert présente selon un citoyen une fonctionnalité majeure : une liaison performante entre Saint-Brieuc et Vannes, permettant des liaisons interrégionales améliorées et il devrait à ce titre être davantage mis en avant.

A ce sujet, RFF répond que les 3 familles de scénarios ont été construites pour répondre aux cinq objectifs définis par RFF et ses partenaires. Selon le maître d'ouvrage, la liaison directe branche nord et branche sud, possible pour les scénarios vert et bleu, propose bien une fonctionnalité nouvelle. RFF affirme cependant avoir soumis au débat les fonctionnalités principales du projet et de chacun des scénarios, dans un choix de concision et de pédagogie.

Le CLCV du Finistère (association de consommateurs) s'est exprimé en affirmant que les scénarios bleus et verts sont « *inacceptables* » car ils ne répartissent pas suffisamment l'investissement en Bretagne et ne créent des nouvelles voies que dans l'Est du territoire. Pour le CLCV, le scénario mauve bien que « *plus équilibré* » n'est néanmoins pas satisfaisant.

Plusieurs citoyens affirment leur préférence pour le scénario mauve, d'aménagement au plus près de l'existant en affirmant que ce dernier serait plus respectueux de l'environnement et aurait des emprises foncières moins importantes que le scénario bleu et vert. Cependant, ces participants affirment que la desserte de l'Aéroport du Grand Ouest doit être supprimée des scénarios car le projet ne sera pas réalisé (voir les thèmes « Environnement » et « Expertise Nantes-Rennes »).

9) Expertise Nantes-Rennes

Le thème « Expertise Nantes-Rennes » compte 29 avis, 9 questions-réponses et 17 commentaires.

En préambule, il est nécessaire de rappeler que les élus EELV des conseils régionaux des Régions Pays de la Loire et Bretagne et les associations France Nature Environnement, CèDpa, ACIPA ont demandé une expertise complémentaire sur la liaison Nantes-Rennes.

Sur la proposition de la commission particulière, la CNDP a décidé de faire procéder à des expertises complémentaires « *portant sur les prévisions de trafic et l'évaluation du trafic et les hypothèses retenues pour l'évaluation des taux de rentabilité socio-économiques des différentes variantes envisagées par RFF, sur l'examen de variantes nouvelles entre Nantes et Rennes passant par Châteaubriant ou par Redon (éventuellement avec évitement de cette ville), avec optimisation des lignes existantes et/ou création de parties de voies nouvelles* »³. Les résultats de ces expertises ont été présentés lors des réunions du 27 novembre à Nantes et du 2 décembre à Rennes et mis en ligne sur le site du débat.

La liaison Nantes-Rennes : nécessité pour certains, à relativiser pour d'autres

De fortes attentes sont exprimées quant à l'amélioration de la liaison entre Nantes et Rennes considérée comme nécessaire et ce avec ou sans passage par l'Aéroport du Grand Ouest.

Pour autant, sans attendre une possible réalisation du projet LNOBPL, des participants affirment que des améliorations sont déjà possibles sur cette ligne : augmenter la fréquence et le cadencement des trains, réduire le coût du billet jugé trop cher, proposer plus de liaisons directes... Des usagers quotidiens soulignent la difficulté de l'usage du train pour rejoindre les deux villes (retards, manque de trains...). Des participants affirment également que la liaison entre les deux villes pourrait être assurée par des trains de banlieue, ou des TER, et pas nécessairement par des TGV.

³ Extrait de la décision de la CNDP : <http://lnobpl.debatpublic.fr/lexpertise-complementaire-cndp>

En complément de l'amélioration de cette ligne, des personnes affirment que des aménagements seront probablement nécessaires pour améliorer l'infrastructure de la gare de Rennes (voir « Aménagement du territoire »).

Concernant cet axe, Réseau Ferré de France rappelle qu'elle fait partie des cinq objectifs du projet LNOBPL. Les études menées par RFF ont conduit à la définition de trois scénarios qui consistent en la création de sections nouvelles, comprenant des troncs communs : entre les axes Rennes-Nantes, et Rennes-Quimper pour le scénario bleu, entre Rennes-Brest, Rennes-Quimper, Rennes-Nantes et Rennes-Redon pour le scénario vert. Pour le scénario mauve, RFF précise qu'il conserve la mutualisation du réseau existant entre Rennes-Quimper et Rennes-Nantes (sur la section Rennes-Redon).

A l'inverse, des participants affirment que la liaison Nantes-Rennes n'est pas une priorité. Selon eux, le projet serait trop centralisé à l'Est du territoire, au détriment de la desserte du centre Bretagne.

Un participant affirme que le trajet Rennes-Nantes est conditionné par la desserte de l'AGO dans le projet LNOBPL, ce qui prouverait selon lui que le débat est biaisé (voir la section « Le débat public »).

Un citoyen rappelle que les nouvelles mesures inscrites dans la loi Macron permettront le renforcement des liaisons en autocar, notamment entre Rennes et Nantes et s'interroge sur les prévisions de trafic de voyageurs prévues par Réseau Ferré de France.

Des demandes sur l'étude d'un tracé Nantes-Rennes passant par Châteaubriant

Plusieurs personnes demandent à ce que soit davantage étudié un tracé Nantes-Rennes qui passerait par Châteaubriant, et ce même après publication des résultats de l'expertise complémentaire réalisée à la demande de la Commission Nationale du Débat Public. Selon eux, ce tracé permettrait de rendre la ville de Châteaubriant plus accessible.

Un participant propose de raccorder la ligne Rennes-Nantes à l'est de Vitré pour décharger la ligne Angers-Nantes et relier la LGV en construction entre Laval et Rennes à Nantes par l'est via un raccordement en souterrain.

Pour le maître d'ouvrage, la recherche de solutions mutualisées a conduit à écarter la liaison Nantes-Rennes par Châteaubriant. Pour RFF, une liaison Paris-Nantes via un contournement sud de Rennes pourrait être performante en termes de temps de parcours, mais n'est pas compatible avec une amélioration de la liaison Rennes-Quimper et soulève le problème de la desserte d'Angers (qui est desservie par la majorité des TGV à destination de Nantes). Des études sont en cours pour rechercher des possibilités d'augmentation de la capacité de la section Nantes-Angers et seront intégrées dans le prochain CPER.

Un citoyen propose de relier la LGV en construction entre Laval et Rennes à Nantes par l'est et de créer une liaison avec Redon à cette ligne au sud de Châteaubriant. Selon ce participant, cette option permettrait de relier Nantes-Rennes en 35 minutes, et d'améliorer l'intermodalité pour les usagers quotidiens du train entre Rennes et Nantes. Selon RFF, l'hypothèse d'une connexion à la LGV BPL n'entre pas dans les fonctionnalités du projet LNOBPL et n'a pas été retenue durant la phase de conception de la LGV BPL. RFF affirme que le principe de desserte de gares existantes (sauf celle de l'AGO) a ainsi été privilégié.

Pour certains participants, la rénovation de la ligne Rennes-Châteaubriant n'est pas « *pertinente* », car elle ne permettra pas de répondre à tous les besoins, sauf si une nouvelle voie est créée pour desservir Redon.

Enfin, un participant, habitant à Plessé affirme que le nouveau tracé vers Notre-Dame des Landes, pourrait partir de Saint-Gildas des Bois avec pour avantage une voie qui éviterait le relief et les

traversées du canal. Réseau Ferré de France répond que cette option n'est pas envisageable car incompatible avec les enjeux environnementaux rencontrés.

La desserte de l'Aéroport du Grand Ouest contestée par certains...

La desserte de l'Aéroport du Grand Ouest est contestée par plusieurs participants, pour qui la réalisation du projet d'aéroport paraît de plus en plus hypothétique. Ils rappellent à ce sujet que tous les recours judiciaires ne sont pas encore épuisés pour empêcher la réalisation de l'aéroport. Pour ces participants, le projet d'AGO a un impact environnemental (sur les zones humides notamment) majeur et des emprises foncières trop importantes, à l'heure où la priorité est au maintien de terres cultivables.

Le fait que les trois scénarios soumis au débat prévoient tous une desserte de l'aéroport de Notre Dame des Landes suscite des interrogations et parfois des remises en cause du débat public (voir section « Le débat public »).

A ce sujet, Réseau Ferré de France rappelle que l'amélioration de la liaison entre Rennes et Nantes ainsi que la desserte de l'Aéroport du Grand Ouest constituent deux des cinq objectifs du projet LNOBPL.

Plusieurs participants affirment pourtant que les aéroports existants sont suffisants pour gérer les trafics de voyageurs, à condition d'être modernisés et desservis par le train. Certains rappellent que le train qui circule actuellement jusqu'à l'aéroport de Nantes Atlantique ne prend pas de voyageurs, et que le tramway nantais ne s'y arrête pas non plus.

Un participant cite les nombreuses plateformes aéroportuaires régionales et nationales qui existent déjà : Belle-Ile-en-Mer, Brest-Bretagne, Dinard-Pertuis-Saint-Malo, Lannion-Côte de Granit, Lorient Bretagne Sud, Morlaix-Ploujean, Ouessant, Quiberon, Quimper-Cornouailles, Rennes Saint-Jacques, Saint-Brieuc Armor, Vannes-Golfe du Morbihan, Ancenis, Angers-Loire, La Baule-Pournichet-Le Pouliguen, Nantes-Atlantique, Saint-Nazaire..., et qui irriguent selon lui suffisamment le territoire. Il affirme aussi que la mise en réseau de ces différents aéroports permettrait de répondre aux besoins de l'ensemble des voyageurs. Cet avis est également partagé par la commune de Vigneux de Bretagne qui a exprimé son avis dans le forum d'expression.

Ainsi, l'aéroport de Nantes Atlantique est perçu par certains comme suffisant pour absorber les trafics de voyageurs, et ne serait pas à ce titre saturé. Un participant affirme qu'il compte actuellement moins de 66 000 mouvements par an sur les 110 000 supportables, et qu'il dessert idéalement l'étoile ferroviaire de Nantes, concernée par le projet LNOBPL, alors que l'AGO aurait une capacité identique de 4.5 millions de passagers.

Plusieurs participants s'étonnent de l'absence de desserte des aéroports existants dans le projet LNOBPL. Sur ce point, RFF répond que la desserte ferroviaire des aéroports bretons ne fait pas partie des objectifs du projet, et que cela nécessiterait des études préalables pour définir les besoins de modalité et étudier si la desserte ferroviaire est la plus adaptée.

... mais pouvant faire l'objet d'améliorations pour d'autres participants

Certains participants ne sont pas opposés à la desserte de l'Aéroport du Grand Ouest. Selon eux, le nouvel aéroport sera important pour répondre aux besoins des voyageurs et pallier à la saturation de Nantes Atlantique. Un citoyen affirme que le trafic projeté de l'Aéroport du Grand Ouest sera de 7 millions de passagers, ce qui constituera un potentiel déterminant pour la rentabilité du projet LNOBPL.

Cependant, plusieurs personnes font part de leurs propositions pour améliorer la desserte de l'AGO :

- pour remédier au « *nœud de Nantes* », un participant propose à RFF d'étudier la possibilité de raccord par un nouveau tunnel, ce qui permettrait des gains de temps et de capacité sur le trajet Nantes-AGO-Rennes, de créer une gare à Orvault pour répondre aux besoins de Loire Atlantique et de faire de LNOBPL un projet de train du quotidien.
- Pour certains, l'intermodalité devra être une priorité pour RFF afin d'assurer des liaisons entre différents types de transports (TER-TGV-bus-vélos), entre l'AGO et l'ensemble du territoire.
- Un citoyen affirme qu'il ne sera pas pratique de se rendre à l'aéroport en train, puisqu'il y aura un passage obligatoire par Nantes.
- Plusieurs personnes insistent sur la nécessité de proposer des temps de trajets inférieurs à la voiture, auquel cas le train ne serait pas compétitif selon eux et pourrait être concurrencé par le covoiturage. Un citoyen affirme qu'il ne faut pas faire, en plus de la liaison ferroviaire, une liaison en tram-train entre l'AGO et Nantes au risque de voir baisser l'attractivité du train.
- Un participant s'interroge sur l'ouverture de l'AGO en 2020 alors que les liaisons ferroviaires ne seront mises en place qu'en 2030.

RFF précise que le projet d'AGO fait l'objet d'une desserte en transports collectifs et bénéficiera de la création d'une nouvelle route reliant la RN165 à la RN137. Ainsi, RFF affirme que dès l'ouverture de l'aéroport, une desserte sera assurée en transports collectifs depuis Rennes, Redon et Nantes et à horizon 2030 les dessertes routières depuis Rennes et Redon seront remplacées par un service ferroviaire interrégional vers la Bretagne et vers Nantes.

10) Le débat public

Ce thème comporte 15 avis, 11 questions-réponses et 9 commentaires

Des participants saluent l'initiative du débat public...

Plusieurs participants remercient la commission particulière du débat public pour la tenue et l'organisation du débat, qu'ils qualifient de « *bien mené* ». Certains soulignent que le dossier de présentation du projet et les études versées au débat étaient clairs et complets. Un participant affirme qu'il existe un « *débat intéressant sur Internet* ».

... tandis que d'autres s'interrogent sur sa légitimité

Pour certains, le débat public apparaît comme une procédure obligatoire pour justifier des projets qu'ils jugent illégitimes. En témoigne selon eux la prise de position de nombreux élus en faveur du scénario bleu, et le vote par certaines collectivités en faveur de ce scénario.

Plusieurs personnes affirment que le maître d'ouvrage « *oriente* » la préférence des citoyens en faveur du scénario bleu, alors que ce scénario semble selon eux contraire à l'objectif de « *s'appuyer au maximum sur le réseau existant* ».

Pour ces participants, le débat public est biaisé, car tous les scénarios proposés par RFF prévoient la desserte de l'Aéroport du Grand Ouest. Ils rappellent que les recours juridiques contre le projet d'AGO ne sont pas encore tous épuisés et s'étonnent qu'un quatrième scénario, sans desserte de l'aéroport, n'ait pas été soumis au débat, et ce même après la publication des résultats de l'expertise complémentaire.

Certains affirment que la Bretagne est oubliée du projet, que la vitesse est le seul critère pris en compte et affirment à ce titre que « *ce sont des choix forcés présentés aux citoyens* », et que les réunions publiques sont des « *outils de propagande* » destinés à la « *fabrique du consentement* ».

La commission particulière du débat public a répondu en précisant que le débat public permet à tous de s'informer sur le projet et de donner son avis. En témoigne la diversité des questions et des opinions exprimées au cours des réunions publiques même s'il n'est pas exclu que des points de vue se rejoignent sur des objectifs qui peuvent être différents de ceux présentés par RFF. Pour la commission, il ne s'agit pas de « *consentir* » à un projet mais de permettre à chacun d'avoir accès à l'information et de se forger un avis.

Un citoyen affirme avoir pris connaissance de la synthèse et du dossier de présentation du projet, mais aussi de l'expertise complémentaire et souligne le caractère « *indigeste* » des documents en raison de leur technicité. Selon lui, le projet LNOBPL, à l'instar d'autres projets d'infrastructures de transport en France, est « *saucissonné* » puisque la liaison Nantes-Rennes est conditionnée par la desserte de l'Aéroport du Grand Ouest. Ce citoyen en conclut que le débat public est « *pipé* » par manque de transparence des objectifs du projet.

Un participant témoigne de son expérience lors de la réunion publique de Guingamp le 25 septembre et de son impression que toutes les questions du public ne sont pas prises en compte. Pour améliorer le débat, il serait nécessaire d'avoir un temps préalable de présentation globale du projet et de remise des documents, avant une réunion plus spécifique où l'on débattrait des enjeux du projet.

La nécessité de réfléchir de manière plus globale aux questions de mobilité

Plusieurs participants affirment qu'il serait nécessaire de réfléchir de manière plus globale et à horizon 2030 aux questions de mobilité. Un participant affirme ainsi que le débat « *n'a apporté aucune vision structurante de l'aménagement du territoire* ».

Selon un citoyen, le débat n'en est pas réellement un puisqu'un seul projet est proposé. Il précise que le débat pourrait être articulé en trois étapes : 1) réflexion globale de la CNDP sur « *Quelle amélioration pour les liaisons ferroviaires à horizon 2030 ?* » et appel à projets, 2) sélection de projets portés par 500 personnes au minimum et chiffrage « *sommaire* », 3) *soumission* de ces projets au débat public, ce qui permettrait selon lui de présenter de réelles alternatives.

D'autres affirment que le projet soumis au débat se limite à la desserte de NDDL et à l'amélioration de l'axe Nantes-Rennes autour d'une vision centralisatrice (voir les sections « Aménagement du territoire » et « Expertise Nantes-Rennes »). Un participant propose d'évaluer les besoins globaux de voyages (court/longue distance, déplacements au quotidiens) ainsi que les besoins de fret, pour ensuite permettre de choisir les sections à privilégier ou à écarter.

Concernant l'approche globale des questions de mobilité, le maître d'ouvrage répond qu'il s'est attaché à adopter une vision globale du système ferroviaire lors de la construction du projet LNOBPL. RFF précise qu'en s'appuyant sur le réseau existant le projet répond aux objectifs définis avec les partenaires et en cohérence avec le Grand Plan de Modernisation du Réseau. Le Schéma Régional Multimodal des Déplacements et des Transports de Bretagne (portant sur l'horizon 2020-2025) ainsi que le Schéma Régional des Infrastructures et des Transports de la Région Pays de la Loire, sont des outils de prospective à long terme, qui offrent une vision globale des besoins de mobilité.

L'organisation du débat en question

Des participants demandent pourquoi des réunions publiques n'ont pas eu lieu à Paris ; pourquoi les réunions sont thématiques plutôt que globales et pourquoi certaines n'ont pas eu lieu en concertation avec les élus de petites localités. A ces questions, la CPDP répond qu'elle a organisé des réunions publiques dans les principales villes du territoire du projet, mais que l'information sur le débat et le projet a été largement diffusée par la presse, radio, télévision, affichage et spots

publicitaires au cinéma. Certaines réunions ont été également diffusées en direct sur Internet, et tous les citoyens pouvaient ainsi poser des questions ou exprimer un avis sur le site du débat.

Un citoyen demande si les Conseils de développement ont été associés au débat, ce à quoi la commission du débat public affirme que tout organisme, et notamment les conseils de développement, peuvent prendre position sur le projet LNOBPL.

La fédération Ivine s'interroge sur les débats qui ont eu lieu en amont pour définir les objectifs du projet LNOBPL du côté du maître d'ouvrage et demande si les documents utilisés pour la définition de ces objectifs sont accessibles au public.

A ce sujet, Réseau Ferré de France répond que les études préalables au débat public du projet LNOBPL ont été conduites au titre des lignes d'études prospectives des Contrats de projets Etat-Région 2007-2013 pour les Régions Bretagne et Pays de la Loire. Avant la signature des conventions par les représentants des collectivités partenaires, le maître d'ouvrage rappelle que l'engagement des budgets a été voté par les instances décisionnaires compétentes. Pour RFF, la communication relative aux décisions prises par ces instances relève des modalités qui régissent le fonctionnement des collectivités. Enfin, RFF souligne que le suivi d'exécution des conventions relatives aux études du projet LNOBPL a été assuré par des comités techniques et de pilotage, qui ont organisé à ce titre près de 50 réunions pendant la durée des études préalables au débat.

Une participante affirme que RFF ne répond pas aux questions portant sur l'environnement et sur l'emprise foncière du projet et se plaint de délais de réponses trop importants. Sur ce point, la CPDP précise qu'elle intervient auprès du maître d'ouvrage pour qu'il réponde de façon complète et précise aux questions.

Enfin, une question porte sur le coût de la communication dans le débat. La CPDP répond qu'il est d'environ 350 000€ soit un coût similaire à celui de débats comparables. La commission précise que le budget total du débat sera précisé dans le compte rendu qu'elle rédigera à l'issue du débat.

11) Autres

Le thème « Autres » comporte 6 questions-réponses et 1 avis dans le forum d'expression.

Plusieurs participants reviennent sur le rapport de la Cour des Comptes (voir la section « rentabilité et financement du projet ») et demandent si le TGV est réellement un outil de service public.

Un participant demande au maître d'ouvrage s'il existe d'autres solutions pour compenser les hausses de trafic (informatique, rames à étages...). A cette question, RFF répond que les Régions Bretagne et Pays de la Loire ont commandé des matériels roulants plus capacitaires (double niveau ou plus longue) dont la livraison s'échelonne sur les prochaines années, et ce pour permettre d'absorber la croissance du trafic sur les liaisons TER.

RFF affirme cependant que les perspectives de croissance sur ces deux régions laissent à penser qu'il y aurait une saturation à long terme des services TER. Cela pourrait nécessiter le renfort des fréquences en heure de pointe, sur les services périurbains de Nantes et Rennes. Pour le maître d'ouvrage, il y a trois solutions possibles pour augmenter la circulation : améliorer la signalisation ferroviaire des lignes saturées, ajouter des voies supplémentaires sur les tronçons les plus chargés (Rennes-Lamballe, Rennes-Redon et Nantes-Savenay), créer des lignes nouvelles doublant les secteurs les plus chargés.

En termes d'aménagement du territoire, la construction d'un pont ferroviaire sur l'Elorn fait l'objet d'une question. RFF précise que la construction d'un nouvel ouvrage ferroviaire de franchissement de l'Elorn n'a pas été retenue dans les études menées dans le cadre des prochains CPER, en raison de son coût.

The banner features the logo of the Commission nationale du débat public (cndp) on the left, with the tagline 'Vous donner la parole et la faire entendre.' In the center, a map of the Breton-Loire region is shown within a speech bubble, with the text 'DÉBAT PUBLIC LIAISONS FERROVIAIRES BRETAGNE - LOIRE LNOBPL'. On the right, the dates 'DU 4 SEPTEMBRE 2014 AU 3 JANVIER 2015' are displayed above the main heading 'INFORMEZ-VOUS, DONNEZ VOTRE AVIS'. Below this, it says 'PARTICIPEZ AUX RÉUNIONS PUBLIQUES ET SUIVEZ LE DÉBAT SUR' followed by the website 'http://lnobpl.debatpublic.fr' and social media icons for Facebook and Twitter.

Enfin, un participant demande à RFF s'il est possible d'anticiper les évolutions inéluctables sur le moyen et long terme (changement énergétique, vieillissement de la population, liaisons virtuelles...).

Réseau Ferré de France affirme que les prévisions de trafic reposent sur des hypothèses d'évaluation portant sur le prix du pétrole ou encore la croissance de la population. Concernant le vieillissement de la population, les hypothèses de RFF reposent sur les prévisions de l'INSEE.

Concernant l'évolution de la mobilité face au développement des outils numériques, RFF affirme avoir pris en compte la dernière enquête nationale transports et déplacements de 2008.