

LNOBPL – Liaisons ferroviaires Bretagne - Loire**SYNTHÈSE DE LA RÉUNION PUBLIQUE**
Saint-Brieuc, le 1^{er} octobre 2014, 19h00 à 22h00**En tribune****Commission particulière du débat public :**

Olivier GUERIN, *président*

Paola OROZCO-SOUEL, *membre*

Martine PATTOU, *membre*

Maîtrise d'ouvrage

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

Arnaud GODART, *chef de mission LNOBPL (RFF)*

Benoît FORMSTECHE, *chef de mission adjoint LNOBPL (RFF)*

Virginie FIORIO, *responsable environnement LNOBPL (RFF)*

Sophie DANET, *responsable antenne Rennes (RFF)*

(Début de la réunion à 19 h 08)

Olivier GUERIN, président de la CPDP, ouvre la réunion et donne la parole à Marie-Claire DIOURON, 1ère adjointe au Maire de Saint-Brieuc, pour un mot d'accueil.

Marie-Claire DIOURON souhaite la bienvenue aux participants de cette soirée de débat public. Marie-Claire DIOURON insiste sur l'importance de ce projet d'amélioration du réseau ferré dans l'ouest de la Bretagne. Elle souligne qu'il est essentiel que les citoyens briochins puissent participer publiquement à un projet qui permet de se projeter dans l'avenir et qui impactera considérablement les Côtes-d'Armor sur les plans économique et territorial.

Présentation du débat public

Paola OROZCO-SOUEL, membre de la CPDP, présente les modalités du débat public, portant sur l'opportunité, les objectifs et les grandes caractéristiques du projet. *Ces modalités sont détaillées dans le verbatim*

Présentation du projet et des scénarios

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

Questions et avis

Stéphane DE SALLIER DUPIN (conseiller régional) fait observer que l'échéance de 2030 pour l'Ouest breton place la région dans une situation de retard par rapport aux autres projets LNOBPL de RFF. Il regrette également que RFF ait adopté une approche excessivement métropolitaine de la géographie bretonne, alors que la logique bretonne a été et doit rester une logique de territoire. Il souhaite à ce titre que soit garanti l'accès à la grande vitesse des villes moyennes qui bénéficient aujourd'hui de la LGV, quelles que soient les villes de la ligne Nord. Stéphane DE SALLIER DUPIN souligne en troisième lieu que le département des Côtes-d'Armor ne dispose pas de métropoles, malgré la présence de villes importantes. Il estime important qu'une réflexion soit menée sur un pôle ferroviaire à part entière prenant en compte les trois gares de Saint-Brieuc, Guingamp et Lamballe. Selon ce participant, le *shunt* automatique (doublement des lignes) de Lamballe, présentée par RFF, et le site de Bel Air posent également une série de questions en termes d'aménagement ferroviaire qui devront être traitées.

Benoît FORMSTECHEr explique que la Bretagne a pour principale caractéristique un réseau de villes hiérarchisées. Le projet LNOBPL ne vise pas à conforter les métropoles face aux autres territoires, mais au contraire à connecter le projet au réseau existant et à identifier des liaisons et des aménagements adaptés permettant aux Autorités Organisatrices de Transport (AOT) d'assurer toutes les dessertes et de maximiser les temps de parcours. Ainsi, le scénario bleu prévoit une connexion à Lamballe qui pourra aussi être réalisée grâce à un prolongement ultérieur.

Paola OROZCO-SOUEL souligne que le projet inclut aussi la perspective d'un pôle ferroviaire différent en l'absence de métropoles départementales.

Arnaud GODART répond que cet enjeu excède les prérogatives de RFF. L'objectif du maître d'ouvrage est de prendre appui sur le réseau et les dessertes existants.

Philippe COLAS (Saint-Brieuc) demande en quoi le projet LNOBPL impactera le fret ferroviaire. Il se demande s'il ne serait pas plus pertinent de développer le fret ferroviaire afin d'éviter la circulation de semi-remorques et les pollutions qui en découlent. Philippe COLAS demande si le verrou à la sortie de Paris, présentée par RFF, constitue un problème en suspens et si cette situation ne risque pas d'accentuer la fragilité du réseau vers la Bretagne. Ce participant s'interroge,

LNOBPL – Liaisons ferroviaires Bretagne-Loire

en dernier lieu, sur la possibilité de mobiliser des investissements complémentaires pour améliorer les mobilités du quotidien qui, en l'état actuel, sont difficiles pour les voyageurs les plus défavorisés.

Arnaud GODART rappelle que le transport du quotidien constitue la priorité pour RFF. Cet établissement public est engagé aujourd'hui sur des projets d'investissement pour les lignes existantes afin de contribuer à ces transports quotidiens. Tel est le cas, notamment, de la ligne Plouaret-Lannion, en cours de rénovation, ou de l'axe Rennes-Brest-Quimper, exposé lors de la présentation générale du projet LNOBPL. Ce projet, autrement dit, ne vise pas exclusivement à favoriser la grande vitesse et les liaisons vers Paris, mais aussi à améliorer les transports entre les villes du territoire.

Gérard LAHELLEC ajoute que plusieurs projets sont d'ores et déjà engagés sur les transports du quotidien : les gammes tarifaires régionales ; l'ajout de nouvelles rames ; des dessertes plus fréquentes. En 2017, des opérations complémentaires seront menées, notamment pour maximiser les gains de temps sur les trajets les plus longs de la pointe finistérienne. La complémentarité TGV-TER représente aussi un ajout d'importance. Qui plus est, insiste Gérard LAHELLEC, le TGV est destiné à améliorer la desserte de territoires en ce sens que les billets de TER permettront d'y accéder et de développer ainsi la fréquentation de ces trains. Un autre élément positif, pour 2017, tient au fait que les gares desservies aujourd'hui par le TGV continueront de l'être. Mais il faut encore résoudre les problèmes en suspens, insiste Gérard LAHELLEC, grâce à une véritable ambition publique à compter de 2017 et avant 2030. Les gains de temps obtenus ne se limitent pas à une dizaine de minutes, notamment entre Rennes et Nantes. Il faut développer des projets permettant des gains de temps et des conditions de transport plus confortables. Tous ces projets s'inscrivent dans une perspective de service public, grâce à un doublement de la fréquentation des TER et l'accroissement des offres sans coût additionnel.

Benoît FORMSTECHEr indique, concernant le verrou en sortie de Paris, qu'il existe actuellement 11 créneaux par heure pour desservir la façade atlantique depuis la gare Montparnasse, dont 6 créneaux (3 pour la Bretagne, 3 pour les Pays de la Loire) pour l'Ouest. L'arrivée de la LGV et la modernisation de la signalisation sur le tronçon commun permettront d'augmenter la circulation possible du nombre de trains afin d'atteindre 15 sillons, soit 7 trains. À l'horizon de 2030, le nouveau réseau pourra offrir en gare de Rennes 3 trains TGV en provenance de Paris et un train TGV en provenance d'autres régions du territoire. En conséquence, ce verrou sera largement levé à cette échéance. Le projet LNOBPL vise par ailleurs à favoriser le développement du fret ferroviaire dans la mesure où le basculement sur des sections de ligne nouvelles ou des aménagements permettront de différencier les trains rapides des trains lents et donc de dégager des créneaux sur la ligne classique pour des trains de fret.

Benoît FORMSTECHEr explique, en réponse à une question de Paola OROZCO-SOUEL, qu'il est difficile de préciser le prix du billet dans le cadre du nouveau projet du fait que ce dernier est envisagé sur une projection longue, à 2030. De plus, ce prix varie en fonction de la politique tarifaire des AOT. Les études de trafic menées par RFF se basent cependant sur l'hypothèse que les gains de temps sont transformés en valeur monétaire selon des normes de calcul socio-économiques fixées au niveau ministériel. Ainsi, un gain d'une heure en moyenne est monétarisé à 20 €.

Jean Pascal SALOMON (Saint-Brieuc) demande si le projet prévoit un redimensionnement des quais dont les coûts ont été intégrés au budget présenté par RFF.

Gérard LAHELLEC précise que les TER achetés par la région, dits « Regio2N », circuleront normalement et ne seront pas immobilisés dans les gares grâce à des quais permettant effectivement l'accueil de ces trains. Qui plus est, RFF a mené en propre plusieurs aménagements de quais dans les gares là où ils s'avéraient nécessaires.

Danièle MAUPUIS (Saint-Brieuc) estime que la grande vitesse favorise la métropolisation au détriment des villes moyennes bretonnes et renforce les enjeux liés aux mobilités du quotidien. Danièle MAUPUIS s'étonne également que la gratuité des bus au bénéfice des publics les plus défavorisés ne soit pas mise en place alors que des projets très coûteux sont lancés pour obtenir des gains de parcours de quelques minutes. Danièle MAUPUIS formule en dernier lieu une série d'interrogations : Quel sera le temps de trajet entre Nantes et Saint-Brieuc ? Comment sera assuré le financement des coûts de travaux annoncés ? Quelle sera la superficie des surfaces agricoles qui disparaîtront suite à la construction de nouvelles lignes ?

Stéphane LEPRINCE précise tout d'abord que le projet LNOBPL n'est pas un projet réalisé entre deux villes, comme l'a fait RFF par le passé, mais a au contraire vocation à irriguer l'ensemble des territoires de l'Ouest. Ce projet s'est appuyé

LNOBPL – Liaisons ferroviaires Bretagne-Loire

sur l'existant pour conserver les dessertes actuelles. Pour faire face, cependant, aux limites du réseau actuel et à la perspective de nouveaux besoins de déplacement, ce réseau doit s'adapter en permanence. Parmi les variantes présentées, le premier des trois scénarios présentés, en particulier, exige des investissements plus importants que ceux qui prévoient des sections de lignes nouvelles.

Virginie FIORIO explique qu'un projet de cette envergure impacte en moyenne 100 m d'emprise en largeur pour une infrastructure linéaire et concède que le projet LNOBPL impliquera par définition la disparition de terres agricoles. Sur les 214 km de la LGV Bretagne-Pays de la Loire, environ 2 500 ha d'emprises seront réduits lors de la mise en service.

Virginie FIORIO précise, en réponse à une question posée par Paola OROZCO-SOUEL sur le nombre d'hectares concernés par le projet, que la base de départ est de 10 ha d'emprise par kilomètre, quels que soient les scénarios présentés. Toutefois, dans la mesure où le projet se situe encore dans une phase amont, le maître d'ouvrage ne peut préciser en détail quelles exploitations seront impactées et quel en sera le nombre. Une cinquantaine d'exploitations ont été impactées sur les 214 km de la LGV Bretagne-Pays de la Loire, dont 25 km ont donné lieu à des déplacements de certains bâtiments.

Stéphane DE SALLIER DUPIN estime que le fait pour les collectivités de poser cet enjeu de la disparition des surfaces agricoles dans un débat public organisé par RFF offre la possibilité d'éviter ce type de difficultés. Il est incontestable que la tendance de Nantes et Rennes tend vers la métropolisation. En second lieu, Stéphane DE SALLIER DUPIN rappelle qu'il peut être difficile de considérer que les investissements sont engagés pour des projets dont seules les générations suivantes pourront bénéficier. Néanmoins, en l'absence de ces travaux, les Bretons seront perdants en 2030. L'enjeu économique de la région, notamment le transport au quotidien des plus défavorisés, reste que la Bretagne soit connectée rapidement au reste de l'Europe. Il est donc nécessaire de porter le regard vers l'avenir pour que les générations naissantes puissent tirer parti de ces progrès technologiques.

Benoît FORMSTECHEER ajoute que le temps de parcours entre Saint-Brieuc et Vannes est de près de 2 heures avec une correspondance à Rennes en l'absence de projet LNOBPL, contre environ 1 h 30 dans le scénario bleu du projet. Le trajet entre Vannes et Lorient est effectué en environ 30 minutes, de sorte que, dans le cadre de ce scénario, le service performant de correspondance en gare de Rennes, d'une dizaine de minutes, offrirait un temps de parcours d'environ 2 h entre Lorient et Saint-Brieuc.

Olivier GUERIN précise que cette liaison passera par Rennes sans véritable changement sur ce point.

Gérard LAHELLEC ajoute qu'il existe entre Vannes ou Lorient et Saint-Brieuc une liaison qui ne transite pas par Rennes. Une liaison quotidienne est effectuée entre Saint-Brieuc, Vannes et Lorient et s'y applique une gamme tarifaire sociale créée par la région. De plus, souligne Gérard LAHELLEC, ce projet n'interdit pas, avant 2030, de remettre à neuf la ligne entre Auray, Loudéac, Pontivy, Saint-Gérand jusqu'à Saint-Brieuc. Des travaux sur la ligne Carhaix-Guingamp et Plouaret-Lannion sont également en cours dans cette perspective.

Concernant le financement des opérations, Arnaud GODART indique que ce projet repose sur deux types de financement : un financement par l'utilisateur et un financement public.

Benoît FORMSTECHEER expose les principes classiques de financement d'un grand projet ferroviaire. Le voyageur acquitte le choix du billet tandis que le transporteur utilisant le réseau ferroviaire verse un droit de péage. Sur le second volet, les grands projets ferroviaires reposent très largement sur la contribution des fonds publics (collectivités locales, État, Union européenne). Sur la LGV Bretagne-Pays de la Loire, le financement s'élève à 1 Md€ attribué par les collectivités bretonnes et ligériennes et à 1 Md€ alloué par l'État.

Arnaud GODART indique, en réponse à une question sur la privatisation du réseau, que RFF est un établissement public. Dans le quatrième paquet ferroviaire en discussion au niveau européen, une réflexion est en cours pour permettre une ouverture à la concurrence de certains types de transport de voyageurs, comme l'est aujourd'hui le fret ferroviaire.

Stéphane LEPRINCE ajoute que l'enjeu réel est moins l'ouverture du réseau ferroviaire que l'enjeu multimodal. Dans les domaines du transport voyageurs, d'autres modes se développent et l'enjeu actuel, pour le transport ferroviaire, est de savoir à l'échéance de 2030 quels modes seront utilisés parmi le bus, le train ou la voiture. La concurrence sera, de ce fait, davantage inter-modale qu'intra-modale.

LNOBPL – Liaisons ferroviaires Bretagne-Loire

Gérard CHENE (Côtes-d'Armor Nature Environnement) souligne que le Dossier du Maître d'Ouvrage (DMO) inclut dans le bilan socio-économique du projet deux paramètres : le taux de rentabilité interne et la valeur actuelle nette. Il estime que les scénarios mauve et vert semblent relativement peu réalistes et s'interroge sur leur pertinence. Le scénario bleu, poursuit Gérard CHENE, est proche de zéro en termes de bénéfices financiers. Cependant, il est souhaitable, reconnaît ce participant, que le réseau évolue, notamment dans le sens d'un report modal entre la route et le train pour des motifs à la fois écologiques et sociaux. Or, le DMO met peu en avant l'enjeu multimodal afin de redonner un sens positif à ce projet d'aménagement ferroviaire. Gérard CHENE souhaite également que soit communiquée une analyse plus fine et plus détaillée du projet LNOBPL dans le dossier sur les points positifs et négatifs. En dernier lieu, Gérard CHENE se demande si les contraintes que s'est imposées le maître d'ouvrage dans le cahier des charges ne sont pas trop fortes et ne doivent pas être modifiées, notamment en termes de gains de temps limités à un temps de trajet de 3 heures symboliques.

Arnaud GODART explique que le projet LNOBPL n'est pas figé, mais s'inscrit dans la perspective d'une évolution plus globale. RFF s'est basée sur l'hypothèse initiale de trois scénarios sans exclure que des aménagements différents, associant plusieurs éléments de chaque variante, puissent être proposés par le public. Arnaud GODART rappelle que le projet, conçu comme un tout, s'est focalisé autour de cinq objectifs afin d'en faire un outil d'aménagement permettant de bénéficier à l'ensemble du territoire. L'une des variantes exposées apparaît effectivement, du moins en termes de rentabilité, plus positive que les autres. L'enjeu est de savoir si, *in fine*, ce scénario sera retenu au pas au cours du débat public afin d'aider le maître d'ouvrage à concevoir le modèle le plus approprié. De plus, d'autres considérations que les paramètres socio-économiques doivent être prises en considération (environnement, offre de service...). En définitive, conclut Arnaud GODART, une analyse multicritères devrait être menée dans le cadre de ces débats pour évaluer les avantages et les inconvénients du projet LNOBPL.

Olivier GUERIN ajoute qu'une expertise socio-économique a été diligentée par la CNDP ainsi qu'une étude de la liaison Rennes-Nantes n'incluant pas la desserte de l'aéroport de Notre-Dame des Landes.

Marc BOUVIN (Saint-Brieuc) demande quels acteurs ont défini les objectifs prévus pour le projet LNOBPL. Il se demande également ce qu'il en est de la liaison Saint-Brieuc-Auray-Vannes-Lorient et de Brest-Quimper. En troisième lieu, Marc BOUVIN rappelle que le trajet Rennes-Nantes comporte une alternative, desservant Châteaubriant et évitant l'aéroport de Notre-Dame des Landes. Marc BOUVIN souligne en dernier lieu que le projet présenté aujourd'hui ne mentionne à aucun moment la possibilité de TGV à deux niveaux.

Arnaud GODART indique que les objectifs sont élaborés par le comité de pilotage LNOBPL et ses partenaires : RFF ; l'État ; les régions Bretagne et Pays de la Loire et ses quatre départements ; les trois métropoles Brest, Nantes et Rennes ; le Département de Loire-Atlantique. Par ailleurs, les lignes mentionnées par Marc BOUVIN ne font pas expressément partie du projet LNOBPL. Cependant, RFF œuvre sur ses lignes au travers d'actions menées sur d'autres projets dans le cadre du contrat de projets État-régions, lequel donne d'ores et déjà lieu à un ensemble d'études.

Benoît FORMSTECHEER ajoute que la solution alternative incluant Châteaubriant relève de la compétence de la CNDP et a été rappelée par Olivier GUERIN. De plus, les *shunt* entraînent une augmentation des frais d'entretien qui sont intégrés dans le bilan socio-économique. S'agissant du matériel roulant, RFF s'est fondé sur des hypothèses raisonnables dans ses études de trafic, que ce soit pour le TER ou le TGV, en lien avec les AOT régionales et la SNCF. À l'horizon de 2030, toutes les rames TGV Atlantique à simple niveau seront remplacées par des TGV Duplex à double niveau. Ces hypothèses reposent sur les prévisions de croissance produites par l'INSEE, soit + 20 % d'habitants en Bretagne et dans les Pays de la Loire, c'est-à-dire 1,4 million d'habitants supplémentaires.

Olivier GUERIN demande que soient précisés les modes de calcul des évolutions démographiques et des gains de capacités obtenus par RFF selon les trois scénarios présentés, ainsi que les enjeux relatifs au report modal.

Benoît FORMSTECHEER répond que, selon les études réalisées, le projet concernera les usagers des TGV et des TER inter-villes. Selon les prévisions de trafic, 6,8 millions de voyageurs emprunteront ces modes de transport sur l'axe Rennes-Brest en sortie de Rennes. Le volume de voyageurs est sensiblement identique sur l'axe Rennes-Quimper. Pour l'axe Nantes-Rennes, ces chiffres s'élèvent à 1,1 million et 1 million sur l'axe Nantes-Quimper. Sur les autres barreaux, les gains de voyageurs se présentent comme relativement homogènes dans les différents scénarios, pour un total de 18 millions de voyageurs. Benoît FORMSTECHEER présente en second lieu le détail des gains de temps et de capacités liés

LNOBPL – Liaisons ferroviaires Bretagne-Loire

à ces nouvelles performances ainsi que le report modal pour ce total de 18 millions de voyageurs, ainsi que les « induits » c'est-à-dire les nouveaux voyageurs qui décident d'utiliser ces moyens de déplacement du fait de l'amélioration des services.

Stéphane LEPRINCE précise à son tour que le nouveau matériel des TER et des TGV Duplex fait aussi du projet LNOBPL un projet du quotidien. Les gains des capacités entre Nantes et Rennes, par exemple, assureront une fréquence des dessertes plus importante. Les systèmes de signalisation et les matériels présentent néanmoins des paliers, de sorte que la fréquence du nombre de trains par heure dans le péri-urbain requiert une évolution des infrastructures.

Louis BOUAM (Association Ferroviaire Bretagne Nord) indique que l'association qu'il représente est favorable au projet présenté. Pour ce participant, le projet LNOBPL est porteur d'avenir, non seulement pour les transports du quotidien, mais aussi pour le développement économique de la région. Il estime cependant que Dinan est négligé, notamment du fait de la non-prise en compte de la liaison entre Saint-Brieuc et Dole, et bien que le projet de liaison Dinan-Dole soit en cours de rénovation à l'initiative de la Région Bretagne. Louis BOUAM estime également que les liaisons avec Lamballe doivent être améliorées pour rejoindre les lignes rapides et que les voyageurs doivent être en mesure de se rendre à Saint-Malo, alors que les cadences actuelles restent insuffisantes.

Arnaud GODART le concède et explique que ces imprécisions s'expliquent par l'absence d'espace suffisant dans le document de présentation exposé lors de cette réunion.

Sophie DANET indique que RFF lance actuellement les études d'avant-projet sur les axes mentionnés par Louis BOUAM. Dans ce cadre, le projet se poursuit dans les délais prévus pour 2018.

Benoît FORMSTECHEr ajoute que le schéma disponible sur le site de la CPDP mentionne le tracé du nombre de trains en une heure sur tout le réseau ouest. Ce schéma prévoit effectivement une série de connexions Saint-Brieuc-Dinan et Dinan-Dole. Le projet LNOBPL fait de ce service un service potentiel, rendu possible par l'infrastructure, et non un schéma de desserte qui sera effectivement mis en place.

Jean Pascal SALOMON demande si une enquête a été réalisée pour le TGV reliant Saint-Brieuc et Paris en 2017. Il regrette le montant élevé du transport pour ce mode de déplacement. De plus, les petites lignes en antenne autour de Dinan ne comportent pas de voies électrifiées, tandis que les quais des gares sont peu accueillants et pourraient être améliorés.

Arnaud GODART précise que le pôle d'échange multimodal de Saint-Brieuc prend en compte l'enjeu de l'accessibilité des quais sur le périmètre de RFF.

Olivier GUERIN demande quelles sont les formes prises par ces améliorations de l'accessibilité (escalier mécanique, ascenseur, rampe...) pour les personnes handicapées.

Arnaud GODART rappelle que l'enjeu de l'accessibilité est pour RFF un programme de dimension nationale. RFF est en charge des enjeux d'accessibilité aux quais ainsi que des problématiques de « bout en bout » au niveau du parvis des gares. Plusieurs solutions sont disponibles, qu'il s'agisse, selon les cas, d'ascenseurs ou de rampes. Dans ces diverses configurations, les aménagements sont réalisés au cas par cas.

Marie-Claire DIOURON précise qu'il est prévu à la gare de Saint-Brieuc une passerelle reliant le nord et le sud du bâtiment. Des ascenseurs seront installés aux extrémités de la gare afin d'accéder à la passerelle et aux quais.

Arnaud GODART ajoute, s'agissant des gains capacitaires, que les trois quais et les voies seront suffisants pour assurer le service ferroviaire prévu en 2017.

Martine FRAPPIN (adjointe au maire de Montauban de Bretagne) demande quelles seront les améliorations apportées par le projet LNOBPL sur les deux gares de Montauban de Bretagne, dont la gare de fret de la Brohinière et les six nouvelles liaisons. Martine FRAPPIN précise également qu'une plateforme de ferroutage est en cours de construction sur la gare de fret et se demande si ces opérations seront compatibles avec l'augmentation du trafic.

Benoît FORMSTECHEr indique que l'aménagement de lignes nouvelles dans les scénarios bleu et vert implique le maintien de fait de la ligne existante entre Rennes et Lamballe. Il constitue même une opportunité, selon RFF, en faveur

du développement du transport péri-urbain, notamment *via* le doublement de fréquence précédemment évoquée. Ces opportunités s'appliqueront également au fret de sorte que le projet LNOBPL n'interfère nullement avec les fonctionnalités fret de la zone de la Brohinière. Le projet pourrait aussi permettre d'assurer un déchargement des TGV et des trains rapides sur des itinéraires rapides, à la manière d'une rocade dans le mode routier.

Sophie DANET ajoute que les études sur la plateforme de fret de Montauban de Bretagne se situent actuellement au stade des études de faisabilité. Ce projet serait connecté directement à la ligne actuelle pour optimiser les dessertes de fret.

Gérard CHENE exprime son étonnement que le bilan socio-économique, pivot majeur du projet LNOBPL, ne soit pas présenté au cours des réunions publiques et que peu d'explications soient données sur la manière dont il est élaboré.

Arnaud GODART répond que cette analyse intègre en partie les dimensions de l'environnement et du service. L'exposé initial n'entre pas directement dans ces considérations complexes pour des raisons de synthèse et de simplicité. RFF a pris le parti de l'exposer plus avant dans le DMO et de l'explicitier dans le cadre de la séquence de questions-réponses.

Benoît FORMSTECHE présente la mécanique du bilan socio-économique mise en œuvre par RFF. Ce bilan expose, sous forme de codes couleur, tous les avantages du projet au moment de la mise en service ainsi que les coûts du projet avant sa mise en place (coûts d'investissement des travaux, coûts d'exploitation, de maintenance...). Cette méthodologie normée est définie par des circulaires ministérielles. De plus, tout projet de cette dimension est évalué sur une période d'analyse de 50 ans. Si certains scénarios présentent des résultats tangents, voire négatifs, il convient aussi de noter, souligne Benoît FORMSTECHE, que le projet se base sur l'évolution d'un réseau ferroviaire remontant à 150 ans. Or, l'ambition de RFF s'étend bien au-delà de ce seuil de cinq décennies. Dans le détail, ce bilan présente un comparatif coûts-avantages selon les trois scénarios présentés. Le scénario mauve est moins avantageux que les deux autres, mais aucun de trois n'est réellement différencié en termes de volumes de voyageurs, de gains de temps, d'effets environnementaux ou de gains pour les systèmes ferroviaires. L'élément différenciant des différents projets réside davantage dans leurs coûts respectifs. Benoît FORMSTECHE reconnaît toutefois que, si le bilan socio-économique permet de monétariser une variété de paramètres, il possède aussi un certain nombre de limites, notamment quant à la hiérarchisation des avantages et des inconvénients du projet.

Gérard CHENE demande si un scénario mixte fera l'objet d'une présentation dans le contexte des études complémentaires.

Arnaud GODART précise que ce n'est qu'à l'issue des séances du débat et des contributions des participants que RFF et le public pourront le cas échéant identifier un scénario mixte.

Olivier GUERIN précise que, lors d'une précédente réunion publique, un scénario alternatif a été mis en discussion et présenté par RFF. À un stade ultérieur, et en fonction des conclusions portant sur les contributions à ces débats, RFF pourra le cas échéant adopter un scénario mixte.

Alain LECLERC (Saint-Brieuc) estime que toutes les études se focalisent sur les trajets au départ de Paris. Il ajoute qu'il se trouve paradoxalement plus proche de Londres (2 heures), *via* l'aéroport de Saint-Malo, que de Paris. Ce participant se demande également si les déplacements quotidiens s'opèrent plutôt à l'extérieur de la Bretagne ou en son sein. D'autres capitales européennes pourraient aussi être prises en compte, considère Alain LECLERC, dans le projet LNOBPL.

Arnaud GODART indique que le projet se situe, pour les transports du quotidien, à quatre échelles de déplacement, notamment au sein du territoire, mais aussi à destination de l'Europe. De plus, l'intermodalité et le report modal *via* l'aéroport du Grand Ouest doivent également favoriser des modes de déplacement par le fer, mais aussi par d'autres modes.

Benoît FORMSTECHE ajoute, sur un plan plus quantitatif, que, dans les TGV de Bretagne et les TER inter-villes, près de trois quarts des voyageurs sont des usagers bretons. Il faut noter aussi que 22 % des passagers viennent d'Île-de-France ou d'autres régions, notamment de la Basse-Normandie. Pour le TGV Bretagne-Paris, les usagers sont à la fois des Bretons se rendant dans la capitale pour des motifs professionnels ou pour leurs loisirs, des Parisiens qui se rendent

LNOBPL – Liaisons ferroviaires Bretagne-Loire

en Bretagne le week-end ou pour raisons professionnelles. Enfin, 46 % des déplacements Bretagne-Paris concernent des motifs personnels, contrairement à l'idée reçue que le TGV est consacré aux seuls voyages d'affaires.

André CORRE (ancien conducteur SNCF) fait observer que le fret SNCF est quasi inexistant en Bretagne.

Sophie DANET confirme que la part du fret ferroviaire en Bretagne représente 2 % du trafic total, le transport routier demeurant le principal pourvoyeur dans ce domaine. Toutefois, deux plateformes de fret, à Morlaix et à Rennes, ont été remises en service par RFF. Par ailleurs, le transport de céréales est important sur Lamballe, Plestan, Auray et Pontivy, avec un total de 6 circulations fret par jour.

Mme CHAMBON (Saint-Brieuc) demande quels acteurs tireront les conclusions de ce débat public et sous quelles formes. Pour cette intervenante, la présentation des cinq objectifs, dont l'un – l'aéroport du Grand Ouest – fortement contestable, estime-t-elle, suscite des inquiétudes quant à la pérennité du projet LNOBPL. Mme CHAMBON considère que la présence d'un aéroport international à Nantes rend inutile la construction d'un second site aéroportuaire.

Olivier GUERIN précise que le débat public de ce soir ne donne pas lieu à des conclusions, mais à un compte rendu des débats réalisé par la CPDP. Ce compte rendu n'est pas un avis, mais vise à rendre compte de l'ensemble des expressions émises dans un sens ou dans un autre. Le président de la CNDP tirera ensuite le bilan du débat. À un second stade, RFF décidera, en relation avec ses partenaires, de poursuivre ou non le projet présenté en fonction des objectifs discutés. Les objectifs présentés actuellement pourraient fort bien être modifiés en fonction de la teneur du débat.

Gérard MAUPUIS (Saint-Brieuc) demande, au regard du chiffre annoncé de 18 millions de voyageurs d'ici à 2030, quel est le nombre de passagers actuel.

Benoît FORMSTECHE indique que le volume de voyageurs, mentionné en détail dans les études de trafic et le bilan socio-économique, s'échelonnait entre 13 à 14 millions de voyageurs en 2008 et reste sensiblement identique en 2014.

Jean-Pascal SALOMON souhaite savoir comment RFF et la SNCF calculent le prix du trajet entre Saint-Brieuc et Paris ainsi que les augmentations des tarifs prévues selon la date de réservation du billet.

Jean-Philippe DUPONT souligne que la SNCF a opté sur l'ensemble de la Bretagne pour une politique de prix modérés. Il reste toutefois difficile de prévoir la politique tarifaire de la SNCF à l'horizon de 2030, bien que la SNCF entende maintenir son ambition de rendre les tarifs aussi attractifs que possible.

Gérard CHENE juge la gouvernance du projet relativement confuse. Selon lui, les objectifs sont définis par d'autres acteurs que le maître d'ouvrage, tandis que les coûts sont supportés par les usagers et les contribuables et que la décision finale sur l'opportunité du projet LNOBPL revient *in fine* à RFF.

Stéphane LEPRINCE précise que RFF est propriétaire et maître d'ouvrage du réseau. De plus, ce réseau est subventionné, dans la mesure où il s'agit d'un bien national. RFF, rappelle également Stéphane LEPRINCE, est un établissement public. La consistance du réseau, c'est-à-dire la fermeture ou l'ouverture de lignes, ne relève pas de la compétence de RFF, mais constitue une fonction régaliennne de l'État. Dans le cadre de cette gouvernance ferroviaire, l'État a confié une série de missions à d'autres collectivités, en particulier les régions. C'est à ce titre que celles-ci, de par leur statut d'AOT, sont impliquées dans le projet LNOBPL. Ce projet associe donc l'État, les deux Conseils régionaux concernés, ainsi que les départements et les agglomérations. De ce fait, les objectifs du projet soumis aujourd'hui au débat ne sont pas du seul ressort de RFF. Les décisions finales ne sont pas prises, en d'autres termes, par des technocrates. Le moment des échanges publics est organisé pour recueillir les avis des habitants et des citoyens. À l'issue de cette séquence, la décision prise par RFF incombera à son conseil d'administration, c'est-à-dire à l'État. Un comité de pilotage doit ainsi se réunir à l'issue du débat pour tirer les conclusions de ces phases successives. Selon la philosophie adoptée par RFF, cette phase de concertation doit se poursuivre en continu, en amont de la phase ultérieure de l'enquête d'utilité publique. Il convient donc, au final, de rassurer les participants sur le fait que RFF ne prendra pas seul la décision finale quant à l'opportunité du projet LNOBPL.

(Clôture de la réunion à 22 h)