

**LNOBPL – Liaisons ferroviaires Bretagne - Loire****VERBATIM DE LA RÉUNION PUBLIQUE THEMATIQUE « Rennes –  
Nantes, rentabilité socio-économique et financement »  
Rennes, le 2 décembre 2014, 19 h 00 à 22 h 35****Commission particulière du débat public :**

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

**Maîtrise d'ouvrage :**

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

**Experts :**

Jean DETERNE, *ingénieur général des Ponts, des Eaux, et des Chaussées*  
Claude ABRAHAM, *ingénieur général honoraire des Ponts et Chaussées*  
Michel MASSONI, *coordonnateur du Collège économie et régulation (CGEDD)*

**Intervenants :**

Pierre DESGRANGES, *directeur du service d'évaluation financière (RFF)*  
Olivier KLEIN, *directeur adjoint du Laboratoire d'Économie des Transports (LET)*

*(Début de la réunion à 19h05)*

### **Olivier GUERIN, Président de la CPDP**

Bonsoir, si vous voulez bien vous asseoir. Nous allons commencer cette réunion, qui est retransmise sur internet, elle sera animée par Dominique Simon qui est membre de la commission, et je remercie la Ville ou la Métropole de Rennes de nous accueillir à nouveau ici et je laisse la parole à Monsieur Crocq, vice-président de Rennes Métropole

### **André Crocq, vice-président de Rennes Métropole, en charge de la planification urbaine et du développement durable**

Bonjour à tous. Quelques mots d'accueil au nom de Nathalie APPÉRÉ, Maire de Rennes, et d'Emmanuel COUET, Président de Rennes Métropole, bien sûr pour d'abord vous souhaiter la bienvenue, vous remercier d'être présents ce soir et de participer à ce débat public. Juste peut-être redire quelques mots au nom de Rennes Métropole pour dire notre attachement à ce projet LNOBPL, redire, et vous l'avez sans doute déjà vu, que nous avons contribué à travers trois cahiers d'acteur au débat public et que nous souhaitons ce soir, bien sûr, un débat constructif dans un temps que l'on sait minuté.

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

Merci, Monsieur le Président. Au début du mois de septembre, débutait dans cette même ville de Rennes, une série de réunions publiques, qui sont consacrées au débat sur un projet qui est proposé par Réseau ferré de France, un projet de nouvelles infrastructures ferroviaires pour l'Ouest Bretagne et les Pays de la Loire. La Commission particulière du débat public, dont je suis membre, est heureuse de vous accueillir ce soir pour poursuivre le débat. Nous le ferons ce soir, non pas sur l'ensemble du projet, mais autour de deux thèmes, qui sont des thèmes importants et qui ont d'ailleurs fait l'objet d'expertises complémentaires. Je vous en dirai un peu plus tout à l'heure. J'imagine que, dans cette salle, il y a un certain nombre de personnes qui ont déjà assisté à certaines de ces réunions publiques, qui ont donc déjà entendu ce que je vais dire, mais il est important, avant de commencer cette soirée, de préciser un certain nombre d'éléments qui permettent à la fois de fixer un petit peu l'esprit et les modalités de ce débat.

La procédure du débat public est parfaitement décrite, dans le cadre d'un ensemble de textes, tant au plan international qu'au plan national. Il s'agit en fait, à travers ces textes, d'organiser le droit des citoyens à être informés et à participer aux décisions concernant des infrastructures ou des projets qui ont un impact sur leur environnement. Il s'agit ni plus ni moins de démocratie participative environnementale.

Le Président GUÉRIN le soulignait il y a quelques jours, vous le voyez, c'est une procédure qui est encore récente finalement. Elle est donc encore un peu fragile, elle a encore quelques défauts de jeunesse et nous travaillons, à la Commission particulière et à la Commission nationale du débat public, à lui donner davantage de force. Je vous invite ce soir, par la qualité du débat que nous allons avoir, à lui donner cette puissance-là.

Avec le débat public, il s'agit de permettre aux citoyens de participer aux décisions. Sa première caractéristique est donc de se situer en amont du processus de décision concernant le projet dont on parle. Très concrètement, le projet LNOBPL proposé par RFF n'a pas fait l'objet de décisions : nous sommes largement en amont. Il doit vous permettre de vous informer, de questionner et de vous exprimer, d'exprimer des points de vue, de faire des suggestions, de formuler des critiques. C'est ça le débat public. Et de quoi parle-t-on ? On va parler de l'opportunité du projet, c'est-à-dire qu'à ce

stade on va effectivement discuter la question de savoir s'il faut le faire ou pas. On va parler des objectifs du projet : est-ce que ses objectifs sont pertinents, est-ce qu'on les a bien tous identifiés, est-ce qu'ils sont correctement hiérarchisés ? Et on va parler d'un point un peu plus technique, les caractéristiques du projet. Par exemple, ici, RFF vous propose plusieurs variantes, on peut et on doit débattre de ces variantes.

L'organisation du débat est confiée à cette fameuse Commission particulière du débat public, qui a été nommée par la Commission nationale. Elle est composée de 7 membres qui sont tous ici ce soir, certains sur l'estrade et d'autres cachés au milieu de vous. On vient tous d'horizons assez différents, on a des parcours différents, des expériences différentes, des compétences différentes, mais on a deux choses en commun :

– nous sommes indépendants au sens de ce débat, c'est-à-dire que nous n'avons aucun lien, de près ou de loin, avec le maître d'ouvrage et avec toute partie prenante à ce projet ;

– nous sommes neutres, c'est-à-dire que nous ne sommes pas là pour être pour ou contre ce projet, nous sommes là pour être pour le débat autour du projet et nous ne prenons pas position.

Nous sommes là pour veiller – et c'est pour ça que c'est important qu'on en parle juste avant de commencer le débat de ce soir –, aux principes du débat, qui sont au nombre de trois :

– le premier est la transparence : cela signifie que nous devons veiller à ce que tout citoyen puisse accéder à la totalité de l'information disponible, y accéder de façon simple et y accéder de façon claire ;

– le deuxième principe est celui de l'équivalence, qui veut que, finalement, toute parole en vaut une autre et qu'ici chacun a le droit de s'exprimer dans les mêmes conditions : ce soir, chacun s'exprimera donc dans les mêmes conditions, quel que soit son statut ;

– le dernier principe est celui du débat même : le débat que nous organisons à travers cette procédure n'est pas un référendum, ce n'est pas un sondage, c'est une série d'échanges d'argument ; on souhaite donc que les prises de position soient argumentées, appuyées sur des arguments développés ; c'est comme ça qu'on peut prétendre éclairer les décisions et enrichir le débat.

Quand ce débat sera terminé, dans les 2 mois qui vont suivre, la Commission particulière établira un compte rendu qui, comme je le disais tout à l'heure, n'est certainement pas un point de vue sur le projet, mais qui est un compte rendu de l'ensemble des arguments qui auront été échangés au cours du débat, et la Commission nationale établira un bilan de ce débat. Le maître d'ouvrage disposera ensuite d'un délai de 3 mois pour prendre une décision, pour dire s'il poursuit ou pas ce projet et, s'il le poursuit, dans quelles conditions.

Voilà ce qu'il me paraissait important que vous ayez entendu ce soir avant de commencer.

Je vous le disais tout à l'heure, c'est une réunion thématique, deux thèmes qui ont fait l'objet d'expertises complémentaires, à la demande de plusieurs associations. Le premier thème est celui de la liaison Nantes-Rennes, dont on a déjà parlé la semaine dernière à Nantes, et nous allons regarder la même question du point de vue de Rennes. La deuxième thématique porte sur toutes les questions socio-économiques et financières. Pour chaque thème, ça va se passer de la même manière : il y aura une série de présentations, vous serez ensuite à poser des questions et à exprimer des prises de position. Je reviendrai là-dessus, ne vous inquiétez pas.

On va donc commencer tout de suite par le premier thème de la soirée : la liaison Nantes – Rennes. Pour cela, deux présentations, la première est le point de vue de RFF – RFF va vous dire ce qu'il y a dans son projet concernant cette liaison Nantes – Rennes vu de Rennes –, et Monsieur DETERNE va vous présenter ensuite grands traits, parce qu'on n'a pas tout le temps pour ça, les principales conclusions de l'expertise complémentaire qu'il a réalisée avec trois autres experts.

Alors, on y va. C'est à RFF.

**Stéphane LEPRINCE, Directeur régional – RFF**

Mesdames et Messieurs, bonsoir. On est heureux de revenir à Rennes ce soir, après la première réunion, la réunion d'ouverture du débat, pour parler spécifiquement de Nantes – Rennes et de la socioéconomie du projet. RFF, SNCF

## LNOBPL – Liaisons ferroviaires Bretagne-Loire

Réseau au 1<sup>er</sup> janvier, est là pour recueillir beaucoup d'avis sur ce projet. Ça a été le cas, je crois, déjà la semaine dernière, comme cela a été souligné, à Nantes, où on vous présente, et ce sera rappelé tout à l'heure par les équipes de RFF, trois solutions. Il y a évidemment d'autres solutions pour répondre aux attentes de chacun, mais peut-être en introduction, même si certains d'entre vous, vous nous avez déjà entendus le dire, 2030, certes, ce n'est pas très loin pour le ferroviaire, mais on voulait réaffirmer notre préoccupation vis-à-vis des transports du quotidien, et ce, dès à présent, en particulier à travers les travaux qui sont faits en ce moment même. Vous savez que l'on fait de gros travaux sur les deux régions, à peu près 400 millions de travaux par an en Bretagne et Pays de la Loire. En ce moment même, on est en train de rénover la ligne Rennes – Redon. Notre priorité est donc bien les transports du quotidien, à travers ce projet. Vous le verrez, on n'est pas sur un projet de ligne à grande vitesse, mais sur un projet de liaisons nouvelles, qui est là pour desservir les territoires et être utile aux TER et donc au transport du quotidien. Je passe dès à présent la parole à Benoît pour présenter la liaison Nantes – Rennes. Je vous souhaite un bon débat et merci de votre participation.

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

Bonjour à tous. Je suis Arnaud GODART, le chef de mission du projet LNOBPL (liaison nouvelle Ouest Bretagne – Pays de la Loire). À mes côtés, Benoît FORMSTECHE, mon adjoint, qui répondra tout particulièrement à vos questions techniques, et également dans la salle des collègues de RFF-SNCF qui pourront également intervenir. Je tenais à préciser que ce projet se situe bien en amont, que rien n'est figé aujourd'hui et nous sommes heureux de pouvoir échanger avec vous sur ce projet, de façon à pouvoir encore l'améliorer et trouver les meilleures réponses à vos questions.

Nous sommes intervenus le 10 septembre lors de la réunion d'ouverture à Rennes. Nous ne présenterons donc pas les généralités du projet et je vais donc passer très vite la parole à Benoît pour présenter la thématique Rennes – Nantes.

**Benoît FORMSTECHE, responsable technique – RFF**

Merci, bonsoir à tous. Quelques rappels avant d'entrer dans la thématique de ce soir. Voici les trois scénarios qui vous sont soumis à débat, rappelés en trois diapositives avec leurs plus grandes caractéristiques :

– Le scénario mauve, qu'on a appelé le scénario au plus proche de l'existant, qui consiste – vous voyez le petit schéma en bas – à aller au-delà des modernisations qu'on a pu réaliser sur le réseau classique, c'est-à-dire à imaginer des ripages de courbes, donc des modifications du linéaire assez lourdes en dehors des emprises, pour relever la vitesse à 220 km/h. Concrètement, cela se traduit par des aménagements sur 250 km de lignes de notre territoire, entre Rennes et Lamballe par exemple, entre Rennes et Redon, entre Redon et Nantes, avec une desserte de l'aéroport au passage par une petite section de ligne nouvelle. On note aussi des aménagements dans l'extrémité, au Finistère, notamment entre Quimperlé et Quimper. Donc au total 250 km d'aménagements pour 4,5 milliards d'euros. Ça, c'est le premier scénario, le scénario mauve.

– Le deuxième scénario est un scénario qui repose sur un autre principe de construction, c'est la recherche de sections de lignes nouvelles. Là, si on regarde le petit schéma en dessous, c'est une section de ligne nouvelle de plusieurs dizaines de kilomètres entre deux gares importantes, typiquement des gares desservies par des TGV. Là, on voit qu'on fait coexister deux réseaux, la ligne existante en bleu et la ligne nouvelle en rouge, ce qui peut permettre des vitesses de 220, 250, voire 320 km/h en fonction des objectifs qu'on s'assigne. Sur le scénario bleu, comment ça se déroule sur le territoire, comment ça s'organise ? On a une section de ligne nouvelle entre Rennes et Lamballe, une autre entre Rennes et Redon, puis Redon – Nantes, avec desserte de Redon, donc un raccordement au niveau de Redon, et deux variantes : une variante qu'on a appelée Nord Vilaine, parce qu'on arrive par le nord au niveau de Redon, qui figure sur la carte en bleu ciel et totalise 165 km pour 3,1 milliards d'euros, et une autre variante, l'option sud, qui, elle, reste toujours à l'est et au sud de la Vilaine, donc ne franchit jamais la Vilaine, pour un linéaire un peu plus important de 185 km et 3,65 milliards d'euros. Il s'agit bien d'une alternative. Vous voyez maintenant les deux apparaître sur la carte, donc 3,1 ou 3,65 milliards.

– La dernière famille de solution rappelée rapidement, toujours le même principe de construction : une ligne nouvelle entre deux gares importantes pour des vitesses de 220 à 320 km/h. Là, c'est la famille verte, qui repose sur un tronç

commun en sortie ouest de Rennes, et qui va desservir ensuite Saint-Brieuc et Vannes en se reconnectant au réseau existant, donc avec un tronçon commun qui bifurque, une forme de Y. Mais, comme le projet a de multiples objectifs qui n'ont pas été rappelés, notamment l'amélioration de la liaison Nantes – Rennes ou Rennes – Nantes ou la desserte de l'aéroport, on retrouve également les options Nord et Sud Vilaine déjà présentées dans le scénario bleu : pour l'option Nord Vilaine, 250 km, 5 milliards d'euros et, pour l'option Sud Vilaine, 270 km, 5,55 milliards d'euros.

Ça, ce sont donc les trois grandes familles pour que vous les ayez à l'esprit avant de rentrer dans la thématique Nantes – Rennes. Pour la thématique Nantes – Rennes, il nous semble intéressant de focaliser la présentation sur trois enjeux :

– Un premier enjeu de performance de l'offre ferroviaire pour favoriser le report modal ; on voit que les leviers sur lesquels on peut jouer sont le temps de parcours et la fréquence, c'est-à-dire le nombre de trains possibles par heure et par sens.

– Un deuxième enjeu qu'il nous a paru intéressant de pointer ce soir est la capacité du réseau aux abords des nœuds – ce qu'on appelle aussi les étoiles ferroviaires – aux abords de Nantes et de Rennes, qui sont des points avec un fort trafic ferroviaire et donc des problématiques de congestion à venir. Il est donc nécessaire d'anticiper.

– Enfin, un troisième enjeu qui est un enjeu plutôt du fonctionnement du système ferroviaire, c'est-à-dire qu'on va essayer de vous montrer que le temps de parcours entre Rennes et Nantes, qui sont les deux grandes gares structurantes pour l'Ouest, joue sur la qualité du fonctionnement du système ferroviaire.

– Un dernier enjeu est plus de conception technique, c'est l'insertion environnementale, qui n'est pas neutre, notamment sur la liaison Rennes – Nantes, avec la vallée de la Vilaine, le franchissement de la Vilaine au niveau de Redon par exemple, mais qui n'est pas intégrée dans cette présentation qui se veut volontairement plus sur les fonctionnalités.

Premier enjeu, l'enjeu de report modal, un petit tableau de synthèse très simple de comparatif entre la voiture et le train aujourd'hui pour faire Rennes – Nantes. Il y a déjà un déficit de liaison physique, c'est-à-dire que le train, c'est 151 km contre 107 km, donc déjà un handicap physique du réseau existant, et donc des temps de parcours actuels de l'ordre de 1 h 30 pour la voiture porte à porte, en dehors des périodes de congestion, et un meilleur temps de parcours ferroviaire qui est actuellement de l'ordre de 1 h 15 sans arrêt. Sauf que la problématique du ferroviaire, on sait bien qu'il y a des temps pour accéder et, après, repartir des gares, ce qu'on appelle le « rabattement » et la « diffusion », donc en réalité des temps de parcours plutôt de 2 heures ou un peu moins en porte à porte. Il y a une autre problématique, c'est qu'on a des trains qui font du Nantes – Rennes et du Rennes – Nantes avec des arrêts intermédiaires ou des correspondances, par exemple à Redon, donc des temps qui peuvent monter jusqu'à 1 h 45. Le troisième point assez structurant et assez fort sur l'offre ferroviaire et l'offre routière, c'est que la voiture est très flexible par nature, on part quand on le souhaite, avec le train, on est forcément soumis à des horaires et on a une offre qui est pour l'instant limitée : on ne sait pas faire mieux qu'un train par heure en heure de pointe. C'est ce que permet actuellement le système ferroviaire. La résultante, ce sont donc des trafics de l'ordre de 400 000 voyageurs sur l'axe en intégrant les voyageurs Rennes – Nantes, mais y compris les gens en correspondance, et c'est grosso modo de l'ordre de 5 % de parts du marché du ferroviaire sur la liaison Nantes – Rennes.

En 2030, qu'est-ce que promet le projet LNOBPL sur cet enjeu de report modal ? Un premier grand effet est un doublement des fréquences, donc passer d'un train par heure à 2 trains par heure et par sens. C'est donc assez structurant, c'est considérable, c'est une fréquence à la demi-heure. Des temps de parcours sensiblement réduits, puisqu'on voit que, suivant les scénarios, on peut descendre jusqu'à 45 minutes (entre 1 h 07 et 45 minutes), par rapport à un temps initial de 1 h 15. Mécaniquement, ça permet d'augmenter la part du ferroviaire, d'augmenter le nombre de voyageurs. On se retrouve donc avec 1,3 et 1,5 million de voyageurs par an sur ce même axe, ce qui représente 16 % des déplacements sur l'axe Nantes – Rennes, donc une part de marché. Ces chiffres-là, on le précise, sont hors trafic en lien avec l'aéroport du Grand Ouest ou les liaisons Nantes – Quimper ou les liaisons Rennes – Quimper, qui s'ajoutent sur des sections intermédiaires de la ligne. C'est ce que vous voyez figurer en fait sur ce qu'on appelle un serpent de charge, l'illustration à droite : on voit que, suivant les sections, entre Rennes et Redon, on a entre 3,9 et 6,4 millions de voyageurs qui peuvent potentiellement être intéressés par le projet LNOBPL, puisqu'on retrouve par exemple des TGV Paris – Quimper ou des TER Rennes – Quimper et on retrouve la même chose sur les différentes sections. C'était donc là le premier enjeu sur le report modal.



Le deuxième enjeu est l'enjeu de la capacité. Un petit schéma, qui se veut didactique, qui est un petit peu technique, mais qui essaye de vous montrer la problématique du ferroviaire sur la capacité : on a une infrastructure physique qui est une ligne et, dessus, des trains différents qui circulent. C'est ce qui figure sur la gauche, sur l'axe des ordonnées, vous voyez la ligne Rennes – Nantes ou Nantes – Rennes selon le sens qu'on prend, et vous voyez les trois sections concernées. Après, dans le temps, l'axe du bas, entre 17 h, 18 h, 19 h, ce sont les différentes circulations que l'on veut faire aller. On voit que, en orange, on a ce qu'on appelle des trains périurbains, qui sont couchés sur le graphique parce qu'ils desservent beaucoup de gares et occupent donc beaucoup d'espace-temps sur la ligne. Après, on retrouve des trains rouges, qui sont les TGV qui circulent, par exemple entre Rennes et Redon et, après, filent vers Vannes et Quimper ; ils occupent donc une partie du tronçon Nantes – Rennes. On les retrouve aussi sur la branche sud entre Nantes et Savenay, avec les TGV Paris – Le Croisic. Et puis on retrouve après les trains mauves qui font par exemple Nantes – Quimper et, pour terminer, le train bleu ciel, qui est notre train Nantes – Rennes, qui circule une fois par heure parce qu'il est obligé de s'insérer au milieu de tous ces trains avec des politiques d'arrêt différentes et donc des vitesses différentes. Si on veut ajouter un train à la demi-heure sur notre réseau classique, on voit qu'on est contraint entre Nantes et Savenay, qu'on est contraint entre Rennes et Redon : on se retrouve avec ce qu'on appelle des conflits, donc on ne peut pas tracer cette fréquence supplémentaire en l'état actuel de l'infrastructure. La conclusion est donc que les vitesses différentes et les dessertes différentes induisent des capacités de développement assez limitées sur le réseau.

Comment est-ce que cela se traduit dans le cadre du projet LNOBPL ? Les apports. Les trois familles de scénarios présentées au début permettent toutes les trois des gains de capacité sur le réseau. De manière très schématique, vous sont représentées les étoiles de Rennes et de Nantes, avec les cinq branches à chaque fois de ferroviaire. Si on prend la colonne de gauche, c'est la situation 2030 sans le projet LNOBPL. Si on prend juste le schéma de Rennes, en haut à gauche, on voit qu'entre Rennes et Messac – Guipry vers Redon, on a 7 trains par heure et par sens au maximum possibles – c'est ce qui est indiqué sur le schéma – du fait des multiplicités de circulation et de vitesse. Dans la colonne de droite, on voit la situation en 2030 avec LNOBPL, et donc les ajouts permis par le projet. Les ajouts sont en rouge : le projet permet directement une fréquence supplémentaire entre Rennes et Redon. Ça peut sembler faible, mais c'est un train par heure et par sens possible tout au long de la journée, en heures de pointe si elle se répète, et, concrètement, ce train supplémentaire permet de faire du Rennes– Nantes, non plus un par heure, mais deux par heure, une fréquence à la demi-heure. Après, en orange, on retrouve des possibilités de développement ultérieur, permises par des aménagements complémentaires au projet : concrètement, ce sont des aménagements dans la gare de Rennes et dans la gare de Nantes pour le sud, ou sur les voies qui desservent directement la gare. Donc, sur Rennes, c'est aménager un tronçon commun qui, en sortie directe de la gare, qui est une mise à 4-voies sur un tronçon commun entre Rennes – Saint-Malo et Rennes – Brest, qui permet d'offrir deux circulations supplémentaires sur l'axe Messac – Guipry. Ces deux circulations supplémentaires peuvent bénéficier à d'autres activités, peut-être pas concernées directement par le projet LNOBPL, mais, par exemple le train TER sur la ligne existante qui peut basculer d'une fréquence à la demi-heure à une fréquence au quart d'heure par exemple. Voilà les apports du projet en termes de capacité : on retrouve un peu la même chose pour l'étoile de Nantes, mais je ne vais pas rentrer dans le détail, c'est exactement le même raisonnement.

Un petit focus sur ces aménagements, qui vous sont figurés. C'est donc une mise à 4-voies, comme vous le voyez, entre Rennes et la bifurcation de Brest – Saint-Malo et, aussi, un aménagement à 2-voies supplémentaires à quai en gare de Rennes. Ces aménagements, au total, ce sont 150 à 200 millions d'euros en plus du projet LNOBPL, pour permettre un accroissement de capacité sur le réseau existant.

Enfin, dernier point qu'il nous semblait intéressant de présenter ce soir, ce sont les enjeux pour le système ferroviaire, le lien entre la vitesse, le temps de parcours entre Nantes et Rennes, entre ceux deux nœuds structurants pour l'ouest. Il faut voir que ça a un effet sur le fonctionnement global du système ferroviaire pour tout l'ouest. Voici un tableau total détaillé qui reprend en fait quelques points saillants qu'il semble intéressant d'avoir à l'esprit. Vous avez dans les colonnes des temps de parcours possibles, qu'on peut s'assigner et qui sont atteignables par les scénarios : donc plus d'une heure, 55 minutes, 50 minutes et 45 minutes, ce que permettent les trois familles de scénarios présentées. On voit en dessous (première ligne) la vitesse nécessaire à avoir sur le projet pour tenir cet objectif. On voit que, pour plus d'une heure, une vitesse de 200-220 km/h est nécessaire et suffisante pour assurer ces services-là. Par contre, si on veut faire du 45 minutes, on est obligé de rouler à 320 km/h. On ne sait pas faire un projet à 45 minutes entre Rennes et Nantes en roulant moins vite que 320 km/h. Après, entre 50 et 55 minutes, on voit qu'on est sur des vitesses intermédiaires : 220 ou 250 km/h. Ce n'est pas neutre parce que ces vitesses jouent sur le coût du matériel roulant : on voit que, quand on est

vers 200 km/h, on est sur des matériels qu'on appelle « conventionnels » ou classiques et, après, on rentre dans le monde de la grande vitesse pour aller jusqu'à 320 km/h, ce qu'on appelle la très grande vitesse. Et ça, la petite ligne qui est en dessous, ce qui s'appelle les STI, ce sont les spécifications techniques d'interopérabilité, donc le cahier des charges, les normes que doivent respecter les matériels roulants. En fait, quand on est en classe 2, c'est beaucoup moins strict et beaucoup moins normé que quand on est en classe 1. On voit donc que le passager à 320 km/h, au-delà de 150 km/h, on rentre dans des matériels roulants beaucoup chers et beaucoup plus conséquents et aussi chers en maintenance. Ça a donc aussi un effet sur le matériel roulant.

Après, sur la fréquence à la demi-heure, c'est un point qui nous semblait aussi intéressant à indiquer, si on veut faire un service à la demi-heure entre Rennes et Nantes, si on est à plus d'une heure, on a besoin de 4 rames différentes pour faire ce service à la demi-heure, qui est donc performant. Si on veut toujours opérer ce service à la demi-heure, mais dans un objectif de temps de parcours de 50 à 55 minutes, voire 45 minutes, on voit qu'on n'a plus besoin que de 2 rames pour faire exactement le même service, c'est-à-dire qu'on a besoin de deux fois moins de matériel roulant pour opérer une fréquence à la demi-heure entre Nantes et Rennes. Ce n'est donc pas neutre en investissement. Après, je passe à la dernière ligne, on voit que les temps de parcours sont plus ou moins favorables pour la correspondance : quand on est à plus d'une heure, les correspondances sont plutôt assez mauvaises dans un univers où on a cadencé et organisé les correspondances et on voit qu'il y a une zone un peu plus favorable, entre 50 et 55 minutes et que, à 45 minutes, en réalité c'est un peu moins favorable pour les correspondances parce qu'on a gagné du temps entre Rennes et Nantes, mais on est obligé d'attendre après sa correspondance en gare de Rennes ou en gare de Nantes. Enfin, dernier paramètre, l'infrastructure. On voit que la ligne nouvelle s'impose dès qu'on veut en dessous d'une heure dans le cadre de nos scénarios. Là, on a encadré, entre 50 et 55 minutes, sur ce critère juste d'enjeu pour le système ferroviaire, les solutions, les objectifs de temps de parcours qui apparaissaient plus optimales. Si on raisonne sur le simple enjeu de report modal, il est évident que le meilleur scénario est plutôt à 45 minutes par exemple, puisque c'est celui qui provoquera le meilleur report modal, puisqu'on sera encore plus compétitif par rapport à la route.

Enfin, pour terminer, voici un tableau qui vous a été présenté lors de la première réunion le 10 septembre, pour revenir très concrètement, pour la gare de Rennes, sur ce qu'apporte le projet en termes de services, juste sur les temps de parcours. Quelques éléments d'éclairage – je ne vais peut-être pas entrer dans le détail –, mais vous pouvez noter que, par exemple sur Saint-Brieuc et Vannes, les lignes au milieu, on pourrait passer de 45 minutes, par exemple 44 minutes sur Saint-Brieuc, à 37, voire 33, voire 29 minutes selon les scénarios pour les relations entre Rennes et Saint-Brieuc, de l'ordre d'une centaine de kilomètres, donc un service assez performant. On trouve ça également sur Vannes et on peut noter également un temps d'accès à l'aéroport du Grand Ouest dans tous les cas de scénarios, donc de 51 minutes pour le scénario mauve et de 27 à 37 minutes pour le scénario bleu et vert. Sur l'amélioration de la capacité, je n'y reviens pas, j'ai été assez long sur ce sujet auparavant.

Voilà donc pour ma présentation sur les enjeux Nantes – Rennes.

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

Merci. Nous allons maintenant donner la parole à Monsieur DETERNE, qui va nous présenter l'expertise complémentaire sur un aménagement Rennes – Nantes qui ne passerait pas par l'aéroport du Grand Ouest.

#### **Jean DETERNE, expert indépendant**

Merci, Madame. Monsieur le Président, Mesdames et Messieurs, bonsoir. Je vais rapporter au nom de mes trois collègues, qui sont d'ailleurs présents ici dans la salle, Claude ABRAHAM, Pierre ROUSSEL et Michel SAVY, sur la mission complémentaire qui nous a été confiée relative à la liaison ferroviaire Rennes – Nantes sans desserte d'aéroport à Notre-Dames-des-Landes, en examinant l'alternative d'aménagement par Châteaubriant et en examinant dans quelle mesure les différents scénarios présentés à l'instant par Réseau ferré de France permettraient ou non de privilégier l'amélioration des lignes existantes de trafics locaux et de valoriser le potentiel de fret des régions concernées.

Nous avons mission d'analyser de nouvelles solutions et de les évaluer dans la mesure du possible d'un point de vue socioéconomique et environnemental, mais je rappelle que la mission était relativement courte (à peu près 3 mois tout compris) et qu'il fallait faire travailler également des bureaux d'étude. Les experts n'ont donc pas pu procéder à des calculs, ils ont pu procéder à des estimations, mais n'ont pas pu procéder à des calculs socioéconomiques complets, et

ils ont estimé plus intéressant et plus ouvert de présenter une analyse multicritère des variantes, sur laquelle je reviendrai tout à l'heure.

Je vais passer un peu de temps sur cette carte parce que, pour le reste, il y a pas mal de chiffres et de choses sur lesquelles on pourra poser des questions, mais cette carte à elle seule explique une grande partie de ce que je vais vous dire tout à l'heure de nos conclusions. C'est la carte des trafics dits « de référence » en 2030, puisque c'est l'horizon qu'a pris Réseau ferré de France ; je préfère dire les trafics de référence à moyen terme et je pense que Michel MASSONI, qui ne parlera qu'après moi, ne me contredira pas, disons que c'est une image des trafics à moyen terme : si ce n'est pas 2030, c'est peut-être 2040. C'est donc une image des trafics à moyen terme, en supposant que les liaisons LNOBPL dont RFF a parlé n'existent pas, mais en supposant que l'état du réseau et des services en 2017, c'est-à-dire notamment avec la ligne grande vitesse Paris – Rennes dans l'état où elle sera en 2017. Évidemment, vous avez ici des épaisseurs proportionnelles au trafic annuel et on voit l'impact évidemment fort de cette amélioration de la qualité de la desserte de Rennes à partir de la région parisienne. Concernant Rennes – Nantes, puisque c'est là-dessus que nous nous sommes focalisés – c'était notre mission – il y a trois sections très différentes :

– Une section Rennes – Redon, dont on voit qu'elle est relativement chargée, un peu plus de 6 millions de voyageurs par an. Sa fonction primordiale est la desserte de la Bretagne Sud. On verra tout à l'heure que la desserte et la liaison avec Rennes, de l'arrière-pays de Rennes et de l'arrière-pays de Nantes sont relativement modestes dans ce trafic.

– Une deuxième section, également fortement chargée, entre Nantes et Savenay, qui est en réalité une liaison vers Saint-Nazaire et qui comporte d'importants trafics périurbains : on le voyait très bien sur les diagrammes présentés tout à l'heure par RFF, qui montraient les sillons des différents types de liaison. D'ailleurs, sur cette carte, on voyait également bien que les difficultés de placer les sillons se posaient précisément entre Rennes et Redon d'une part et entre Savenay et Nantes d'autre part.

– J'en viens à la section centrale, en gros un tiers du trafic des sections d'extrémité Rennes – Redon et Savenay – Nantes, 2 300 000 voyageurs, et encore, sur ce tiers, il faut dire qu'il y en a un tiers qui est du trafic strictement local, un tiers qui est du trafic Rennes et arrière-pays vers la Bretagne Sud et seulement un tiers, c'est-à-dire à peu près 800 000 voyageurs par an, qui va de Rennes à Nantes, pas seulement de Rennes ville à Nantes ville, mais de Rennes et bassin d'attraction à la gare vers Nantes et bassin d'attraction de Nantes. C'est important de souligner ceci parce que ce sont ces 800 000 à peu près, plus peut-être, du trafic induit si le niveau de service est amélioré, qui seraient susceptibles de se reporter sur la ligne que nous avons étudiée par Châteaubriant et qui, aujourd'hui, ne figure pas en épaisseur proportionnelle parce qu'il n'y a que des liaisons entre Rennes et Châteaubriant d'une part et au sud de Châteaubriant et au nord de Nantes avec un tram-train. Vous voyez figurer ici l'aéroport de Notre-Dame-des-Landes, mais les trafics de référence n'en tiennent pas compte puisque l'aéroport n'est pas dans la référence.

Pour étudier nos variantes, évidemment, nous n'avions pas à déduire le trafic de l'aéroport, mais, pour comprendre les effets économiques, il est quand même bon de rappeler que, dans les hypothèses qui ont été faites, l'aéroport amènerait en 2030 à peu près un peu plus d'un million de voyageurs par an, dont 600 000 de et vers Nantes – tout ceci figure dans les documents de référence de RFF des études de trafic –, à peu près 300 000 de et vers Rennes et à peu près 170 à 200 000 de et vers Redon.

Je ne reviens pas sur le réseau, simplement pour le rappeler, et j'en viens à l'analyse de l'aménagement de Rennes – Châteaubriant – Nantes. Cet itinéraire a un gros avantage, c'est qu'il ne fait que 100 km au lieu des 150 dont on a parlé tout à l'heure pour la liaison par Redon. Il est actuellement exploité en autorail, 400 000 voyageurs par an en 2012, et tram-train de Nantes à Châteaubriant. Il a quand même quelques inconvénients, c'est que c'est un tracé à voie unique qui ne permet pas des vitesses très importantes et, surtout, on a un problème important à l'arrivée à Nantes avec des passages urbains et des passages à niveau à feux qui ne sont pas acceptables pour une exploitation normale des TER. Il n'y a pas de barrière, ce sont donc simplement des feux urbains comme pour les tramways.

Pour cet aménagement, nous avons fait étudier deux scénarios très contrastés :

– Un premier scénario qui ne cherchait pas à augmenter la fréquence et qui cherchait à éviter d'autres déviations de tracé. Il fallait par contre relever des virages pour permettre la vitesse, il fallait, pour des raisons d'exploitation et de croisement, ajouter des voies sur pas loin de 40 km et réaliser un tunnel urbain à l'arrivée dans Nantes : c'est du moins



l'hypothèse qui a paru la plus adaptée à la difficulté de cohabitation entre la vie urbaine et le train qui passe à niveau.  
Coût : 770 millions d'euros.

– Nous avons fait étudier un deuxième scénario qui, cette fois-ci, permet une amélioration des temps, mais qui, par contre, amène à doubler ou tripler des voies pratiquement sur les trois quarts de la longueur. On arriverait ici à 1 620 millions d'euros.

La conclusion de ça est que l'aménagement des voies pratiquement sur les trois quarts de la longueur. On arriverait ici à 1 620 millions d'euros.

La conclusion de ça est que l'aménagement est possible, mais qu'il est onéreux.

Je ne vais pas revenir complètement sur les aménagements de Rennes – Redon. On a vu que cet aménagement serait très largement indépendant du trafic que pourrait apporter l'aéroport, puisque ça représenterait 300 000 de plus par rapport aux 6 millions qu'on a vus en référence tout à l'heure. Notre vision des choses est donc que l'incidence de la présence ou non d'une desserte de l'aéroport ne doit pas modifier les critères de choix d'aménagement de Rennes – Redon – Nantes qui en sont largement indépendants. Sur Redon – Savenay, par contre, on a vu que le trafic était relativement faible, la non-desserte de l'aéroport réduirait encore les besoins d'aménagement et ce n'est de toute façon pas pour Rennes – Redon – Nantes la section prioritaire. Par contre, un problème presque paradoxal se pose pour Savenay – Nantes, c'est que si on ne dessert pas l'aéroport, on se retrouve avec tous les problèmes actuels qui ont été exposés par RFF, de cohabitation de différents types de trafic. Je rappelle que, dans tous les scénarios de RFF, la section de Savenay – Nantes, que ce soit en déviation éloignée ou en déviation proche, fait l'objet d'un tracé neuf, ce qui veut dire que la ligne ancienne Savenay – Nantes est soulagée dans ce cas du trafic rapide et que, évidemment, on résout par là les problèmes locaux. Si on ne fait pas de desserte de l'aéroport et donc si on ne fait pas de tracé neuf, on se retrouve avec le problème à régler de tous les trafics de Savenay – Nantes. On verra tout à l'heure que ceci nous a conduits à définir un certain nombre d'hypothèses d'aménagements assez particulières, différentes des scénarios du maître d'ouvrage, pour la section Redon – Savenay – Nantes, alors que nous n'avions pas imaginé de nouvelles hypothèses d'aménagement pour Rennes – Redon.

Ces scénarios sont au nombre de dix, que je ne vais pas détailler, le rapport est en ligne, donc vous les trouverez. Très schématiquement, les deux premiers sont des scénarios où on ne cherche qu'à gagner du temps, soit beaucoup, soit un peu moins, mais on ne peut pas traiter le problème de capacité sur Savenay – Nantes. Le troisième et le quatrième sont des scénarios où on cherche à augmenter la capacité par une troisième voie, avec ou sans gain de temps. Et les deux derniers des six scénarios sont des scénarios où on cherche à augmenter la capacité par une ligne nouvelle, mais plus courte que celle qui est dans le scénario mauve du maître d'ouvrage, et où on cherche à gagner un petit peu de temps ou beaucoup de temps. Pour les rendre comparables aux scénarios que RFF nous a présentés à l'instant, du point de vue socioéconomique, il fallait rajouter pour mémoire dans les coûts, pour que les coûts soient comparables, l'aménagement de Rennes – Lamballe et, par commodité, nous avons retenu dans tous les cas l'aménagement de la variante bleue Nord Vilaine pour Rennes – Redon. Si nous avions retenu un autre aménagement, comme nous nous intéressions à la valeur relative, je pense que l'ordre des solutions n'aurait pas beaucoup changé.

Quand même, très schématiquement, dans les scénarios du maître d'ouvrage, le bleu Nord Vilaine a une rentabilité économique positive, encore une fois sous réserve de ce que dira Monsieur MASSONI tout à l'heure et, là, je ne veux pas déflorer ce qu'il aura à dire. Par contre, si on supprime la desserte de l'AGO, on fait des économies. Dans tous les scénarios bleus, on gagne le prix de la gare (à peu près 200 millions) ; dans le cas du scénario mauve, on peut gagner un peu plus parce qu'on peut modifier un peu la façon d'aménager et on gagne 400 millions, par rapport au scénario mauve de base. Mais bien qu'on gagne de l'argent et qu'on économise sur l'investissement, les valeurs actualisées neuves, c'est-à-dire les bénéfices actualisés, sont négatives dans tous les cas. Ceci est lié tout simplement... On a vu qu'il n'y avait pratiquement pas d'incidence sur Rennes – Redon, tout le problème est donc concentré sur Redon – Savenay – Nantes où le moindre trafic donne une moindre rentabilité, une moindre justification des aménagements des scénarios de RFF. Il a donc fallu imaginer des scénarios plus modestes et plus limités. Ce sont les six scénarios dont j'ai parlé et, là, on n'a pas pu tout calculer, mais on a pu estimer et, ô miracle, il apparaît qu'il y en a deux qui sortent un peu du lot, les quatre autres sont négatifs. Je rappelle que les deux qui sortent du lot, ce sont celui que j'ai appelé S2, celui où on cherche à gagner un petit peu de temps, pas beaucoup, ça ne vaut pas le coup de dépenser beaucoup d'argent pour

gagner beaucoup de temps et on gagne un peu de temps, et puis le scénario où on fait une déviation neuve, mais plus proche de l'existant et beaucoup plus courte que le crochet qui desservirait l'aéroport de Notre-Dame-des-Landes, mais sans chercher à gagner beaucoup de vitesse. On voit bien que, là encore, c'est la capacité qui est l'élément essentiel qui apporte de la rentabilité et pas nécessairement la vitesse. Ça se comprend bien. Je pense qu'en tant que client, il vaut peut-être mieux ne pas gagner 5 minutes, mais n'attendre le train qu'un quart d'heure, plutôt que d'attendre le prochain train dans trois quarts d'heure. C'est vrai qu'augmenter la fréquence est sans doute plus intéressant pour le client que d'augmenter de 5 ou de 3 minutes la vitesse.

Je vais passer vite sur l'environnement, sauf sur certains aspects, et mon collègue Pierre ROUSSEL pourra répondre à un certain nombre de questions. Vous avez là le fuseau général, qui montre les deux itinéraires par Châteaubriant et par Redon. Il est assez peu visible, mais je vous invite à regarder : outre le fond de l'environnement, il y a des zones de captage et les zones d'inondation de la Vilaine. Le plan n'est pas fait pour ça, mais je vous invite à regarder tous les petits points en rouge et blanc, qui sont des passages à niveau, ce qui vous permet d'avoir une petite idée de la difficulté à laquelle on peut être confronté si on veut faire passer des trains vite sur ces voies avec autant de passages à niveau. J'ai parlé de l'entrée de Nantes dans le cas du tracé par Châteaubriant et j'ai dit que les techniciens avaient trouvé que la moins mauvaise solution était le tunnel : c'est un tunnel de 7 km, qui présente aussi des difficultés parce qu'il passe dans la nappe et dans les captages, mais n'importe quel souterrain, même si ce n'était pas le train qui était en souterrain, poserait des problèmes similaires. L'autre problème majeur, mais tous les tracés y sont confrontés sur l'itinéraire ouest, c'est la vallée de la Vilaine et le risque d'inondation : vous voyez là des statistiques de hauteur de crue et ce problème se pose pour tous les tracés ; peut-être qu'il est plus ou moins facile à régler selon qu'on est en tracé neuf ou en tracé existant, mais c'est une question commune à tous les tracés. On voit ici cette zone de la Vilaine entre Redon et Rennes. Je crois que la conclusion qu'on peut dire est que la doctrine « éviter, réduire et compenser » devra être appliquée dans tous les cas. Rien n'est impossible, mais les choses sont plus ou moins difficiles et plus ou moins chères.

Je ne vais pas vous détailler l'analyse multicritère, mais je vais simplement vous dire que tous les scénarios analysés, deux par Rennes – Châteaubriant, trois par Rennes – Redon, mais en réalité une qui sert de référence, les six dont j'ai parlé tout à l'heure par Redon – Nantes, et, à titre de comparaison, la variante bleue de base sans desserte de l'aéroport, dont on a vu qu'elle n'était déjà pas rentable, donc elle fixe, je pense, un ordre de grandeur de la limite d'investissement au-delà de laquelle il faudra qu'il y ait beaucoup d'avantages non monétarisés des variantes pour qu'elles deviennent intéressantes. Et on a comparé les longueurs, les longueurs d'aménagement, les meilleurs temps, les meilleures fréquences, et donc les capacités libérées pour le fret, notamment quand il y a des voies supplémentaires ou des déviations neuves, l'environnement, et des points assez intéressants, d'abord l'investissement total. On a aussi estimé utile, pour avoir une petite idée de l'impact économique autre que ce qui est donné par un indicateur global de valeur actualisée nette, un indicateur d'épicier assez simpliste, qui consiste à diviser l'investissement par le nombre de voyageurs par an la première année. On voit bien qu'il faut amortir sur entre 30 et 50 ans, on voit bien que si ça coûte 100 € par passager la première année et qu'on prend 50 ans d'amortissement, ça veut dire qu'il faut augmenter le prix du billet de 2 € ou qu'il faut trouver la subvention correspondante pour amortir l'investissement.

Je ne commenterai pas ce tableau, qui est dans le rapport, mais il résume tout ça. Ce qui est intéressant de voir, et je fais quasiment exprès de vous le projeter alors que les chiffres ne sont pas lisibles, ce sont les taches rouges et vertes des différents tracés. Les deux colonnes de gauche sont les deux variantes par Châteaubriant, les trois colonnes qui viennent ensuite sont les trois variantes entre Rennes et Redon et la centrale est la variante bleue Nord Vilaine dont on a parlé tout à l'heure. Les six autres sont les six dont j'ai parlé, et notez surtout la deuxième et la cinquième colonne puisque ce sont les deux seules qui se révèlent à peu près positives. On a également – et je ne vais pas le commenter vu le temps qu'on a, mais on pourra y revenir – et pour rebondir sur ce que disait RFF tout à l'heure, calculé quelles étaient les meilleures variantes en termes de coût pour atteindre une fréquence de 1 ou 2 ou pour atteindre une vitesse de référence de 70, 60, 55 ou 50 minutes ou moins.

En définitive, les hypothèses retenues, telles qu'elles nous ont été demandées dans notre expertise, font que, dans ce cas, tous les scénarios présentés par Réseau ferré de France ne seraient pas rentables : il n'y en aurait plus aucun qui resterait rentable du fait essentiellement, et on l'a vu, d'une seule section, la section Redon – Nantes et du trafic moindre qu'on observerait sur cette section. Le choix des aménagements entre Rennes et Lamballe est évidemment indépendant de l'aéroport et, même entre Rennes et Redon, le choix ne devrait pas être impacté par la présence ou l'absence de

## LNOBPL – Liaisons ferroviaires Bretagne-Loire

l'aéroport. Dans les autres hypothèses, on peut imaginer des aménagements plus légers et plus limités entre Redon et Nantes, et on peut s'inspirer des six scénarios qu'on a construits pour essayer de trouver la bonne solution. L'aménagement d'une liaison Rennes – Nantes *via* Châteaubriant est possible, mais, on l'a vu, relativement onéreuse. Il faut souligner que l'aménagement de cette ligne ne peut pas se substituer purement et simplement aux aménagements par Redon. On a vu tout à l'heure que, de toute façon, la fonction essentielle de Rennes – Redon, c'était la Bretagne Sud ; la fonction essentielle de Savenay – Nantes, c'est Saint-Nazaire et le trafic périurbain et, quant à la section centrale qui est la moins chargée, elle assure quand même la liaison entre Nantes et la Bretagne Sud. On ne peut donc pas couper la liaison ouest, c'est l'exploitant qui décidera ensuite, le moment venu, par où il veut faire passer des trains directs si toutefois l'itinéraire était aménagé, parce que, si l'itinéraire est aménagé – à quel prix ? –, il pourrait permettre d'assurer la deuxième mission qui est impossible à placer, comme l'a dit RFF tout à l'heure, dans les conditions actuelles. Au moins l'une des missions directes pourrait donc éventuellement se faire sur l'itinéraire est.

Nous n'avons pas formulé de préférence, ce n'était pas notre objectif, mais nous avons construit les nouveaux scénarios alternatifs, nous avons donné une base de comparaison multicritère en ne s'attachant pas trop à la valeur actualisée nette parce que nos réflexions étaient de même nature que ce qui va vous être donné tout à l'heure. Nous n'avons pas cherché à placer dans le temps les scénarios et les dates de mise en service, nous avons seulement cherché à les comparer de façon relative, c'est-à-dire à les classer, et l'analyse multicritère permet cette approche. J'espère donc que nous vous avons fourni, à ceux qui ont eu le courage de lire ou de m'écouter dans cette présentation brève, tous les éléments complémentaires que vous attendiez et nous sommes à votre disposition pour répondre aux questions.

**Dominique SIMON, membre de la CPDP**

Merci, Monsieur DETERNE. Je voulais d'abord répréciser que tous les documents afférents à l'expertise complémentaire sont accessibles sur le site et que la présentation qui vient d'être faite le sera aussi, comme ça, vous verrez tout ce qu'il y avait dans les cases rouges et vertes que vous n'avez pas réussi à lire au fond de la salle. Nous allons maintenant entamer la série des questions. Je monte pour mieux vous voir.

Vous avez deux façons de poser des questions, vous qui êtes dans cette salle :

– Une façon orale, vous demandez la parole et une des hôtesse vous donnera un micro ; vous vous présenterez, c'est important, car nous transcrivons absolument tous les verbatims de ces réunions et il est donc important de savoir à qui on attribue les propos ; vous formulez votre question et vous essayez de le faire en une minute maximum pour permettre au débat de tourner.

– Vous pouvez également, si vous ne souhaitez pas vous exprimer par oral, le faire par écrit et, de la même manière, vous remettez votre document à une hôtesse et, à l'estrade, nous saurons reprendre cette question ; si elle n'était pas reprise ici, elle le sera de toute façon sur internet.

– J'invite aussi ceux qui nous regardent par internet, qui ont d'ailleurs déjà commencé à poser des questions, à continuer à le faire et, à l'estrade, nous allons les retransmettre pour qu'elles trouvent une réponse au cours de cette soirée.

Est-ce que j'ai tout dit ? Oui. Alors on y va !

**Louis MEILLERAY, particulier**

J'habite à 20 km de Rennes et j'utilise rarement le train. Dans les trois scénarios, je voudrais savoir quelle est la superficie de terres agricoles qui sera impactée dans les scénarios vert, bleu et mauve ? Vous n'avez pas parlé de cette surface de terre.

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

Je propose que Virginie FIORIO, notre responsable environnement, nous apporte cet éclairage.

**Virginie FIORIO, responsable environnement – RFF**

Bonsoir. Cette question nous a déjà été posée par le biais du site internet, on a donc fait nos petits calculs sur la base d'une estimation de 12 hectares par kilomètre, donc estimation de consommation foncière qui est issue de nos

# LNOBPL – Liaisons ferroviaires Bretagne-Loire

expériences de la construction d'autres lignes de ce type. Selon les scénarios, le scénario mauve consommerait 2 300 hectares d'emprise, le bleu 2 000 à 2 200 hectares et le vert 3 000 à 3 200 hectares.

## Dominique SIMON, membre de la CPDP

Merci. D'autres questions ? Au fond, s'il vous plaît. Levez à l'avance la main, comme ça, on peut vous la distribuer, on anticipe et c'est plus facile pour les hôtessees et pour tout le monde.

## Jean-René MENIER, habitant du Morbihan

Je voulais un complément d'information par rapport à ce qui vient d'être dit. Vous annoncez 10-12 hectares par kilomètre : apparemment, c'est 40 % de moins que sur la LGV. Quelle est l'amélioration des techniques qui vous permet d'annoncer ce chiffre ?

## Virginie FIORIO, responsable environnement – RFF

Je ne sais pas d'où vous tirez ces chiffres. Je suppose que vous parlez de la LGVBPL Bretagne – Pays de la Loire, en construction actuellement. On est actuellement sur environ 2 500 hectares d'emprise pour 214 km de ligne, raccordement, etc. Si je fais la division, on est autour de 11,6 hectares par kilomètre, donc à peu près 12. Douze est en tout cas le chiffre que l'on donne, et on pourrait considérer que ça pourrait encore être optimisé, puisqu'on est encore en phase travaux, mais on est à peu près dans les mêmes chiffres. C'est d'ailleurs pour ça que je vous annonce 12 hectares, parce qu'on le fait sur la base de ce qu'on connaît, c'est-à-dire des projets que l'on construit.

## Jean-René MENIER, habitant du Morbihan

Est-ce que vous ne parlez que de la consommation de foncier de la ligne ou l'impact de toutes les mesures compensatoires environnementales qui devront être prises par rapport aux terres agricoles ?

## Virginie FIORIO, responsable environnement – RFF

Quand je parle des 12 hectares par kilomètre, on est bien sur l'emprise de la ligne, mais pas des mesures compensatoires. C'est-à-dire qu'actuellement, si je prends l'exemple de la LGVBPL, on est autour de 800 hectares de mesures compensatoires après fongibilité, c'est-à-dire 950 hectares au départ et en essayant de mutualiser. En gros, pour les compensations au titre de la loi sur l'eau et au titre des espaces protégés, on tourne autour de 800 hectares, c'est donc en plus de ce que je vous ai dit tout à l'heure, c'est-à-dire des 2 500 hectares.

## Dominique SIMON, membre de la CPDP

Merci. D'autres questions s'il vous plaît ?

## Serge MONROCQ, MEI

J'étais venu pour poser une question sur la variante passant par Châteaubriant et je vois qu'on l'a étudiée, donc je n'ai plus rien à dire.

## Olivier GUÉRIN, Président de la CPDP

Je crois qu'il y a d'autres personnes qui ont quelque chose à dire. Monsieur FOURAGE, pour Nexus, vous aviez proposé une variante par Châteaubriant. Est-ce que vous pouvez préciser votre question ? Votre projet est très vaste, peut-être rester simplement sur la sortie de Nantes vers Châteaubriant où vous avez des propositions, sur lesquelles des informations pourraient être données.

## Bernard FOURAGE, Nexus

Pourquoi vous refusez-vous à supprimer des passages à niveau dans Nantes ? Et entre autres, je fais un petit commentaire : je suis de l'association Nexus, favorable à une raison performante Rennes – Châteaubriant – Nantes, et j'affirme que ce tracé n'a pas besoin d'un tunnel de 7 km pour entrer dans Nantes à 250 millions d'euros, ni de 25 km de voie nouvelle au niveau de Retiers pour un coût de 400 millions d'euros, ni de terres agricoles pour passer en double voie. Il suffit, pour rendre cette ligne performante, de limiter l'usage des trams-trains lents et fragiles à la partie urbaine ou périurbaine. Parce qu'il faut savoir que ces trams-trains lents éternuent au croisement d'un autre train, ils ne supportent

## LNOBPL – Liaisons ferroviaires Bretagne-Loire

pas un train croiseur à plus de 140 km/h : il faut donc les laisser sur la partie urbaine et périurbaine. Il suffit, pour rendre cette ligne performante, de faire une seule étude pour le projet Cœur de Nantes et pour le projet Étoile ferroviaire de Nantes, de supprimer des passages à niveau.

Mais ce tracé par Châteaubriant a des inconvénients, je ne vais pas les cacher. Il n'est pas très cher, il réduit les dépenses d'extension du projet de gare de Nantes. On s'aperçoit même qu'on n'a pas trop besoin de réaliser un gros bâtiment. Il permet un lien direct TER et INTERCITÉS entre l'aéroport Nantes Atlantique et Saint-Jacques-de-la-Lande. Il sert bien les intérêts de Saint-Jacques-de-la-Lande, il met Nantes-Atlantique au centre d'une étoile ferroviaire, et ceci est inacceptable au regard du projet NDDL et de ses porteurs politiques. Il met aussi en évidence les choix malheureux depuis 2006 par la région des Pays de la Loire. Il met aussi en évidence des failles dans l'application de la loi 2009-967 du Grenelle de l'environnement.

Je vous remercie de m'avoir laissé le temps de cette communication.

**Dominique SIMON, membre de la CPDP**

Ce n'était pas une question, mais une prise de position. Alors, tunnel ou pas tunnel pour finir ? Que disent les experts ?

**Jean DETERNE, expert indépendant**

La prise de position de Monsieur est très claire et notre mission d'expert était de définir une variante et d'étudier une variante qui permette d'être compétitive avec l'itinéraire ouest qui, je le rappelle, et je pense que tout le monde en est d'accord, sera maintenu d'une façon ou d'une autre. Peut-être que l'exploitant déciderait dans ce cas de ne pas envoyer des trains directs Rennes – Rennes sur l'itinéraire ouest, mais tous les autres, les omnibus avec arrêt à Redon, resteraient et, là aussi, je ne sais pas si un client attendrait un direct une heure alors qu'il peut prendre un omnibus dans le quart d'heure qui vient.

Nous avons donc à étudier cette hypothèse dans les conditions de fonctionnement qui permettent d'atteindre une vitesse comparable au trajet ouest. Il fallait relever un certain nombre de virages, il fallait créer une voie supplémentaire sur 40 kilomètres, c'est-à-dire à peu près un tiers de la longueur, et il fallait régler le problème de l'entrée dans Nantes. Dans le délai que nous avons, les techniciens ont considéré que la bonne solution, pour ce faire, était le tunnel. Ils n'ont pas, effectivement, et j'en donne acte, étudié la suppression un par un des passages à niveau urbains – et vous avez vu tout à l'heure sur la carte de l'environnement la densité de ces passages à niveau urbains –, pour un certain nombre de raisons. *A priori*, la suppression de ces passages un par un soit en faisant passer la route dessous, crée des problèmes qui touchent également la nappe et les champs captants, soit en faisant passer la route au-dessus, crée un environnement visuel qui n'est pas idéal. Dans les deux cas, que la route passe dessous ou dessus, ce n'est pas exceptionnellement bon pour la pollution de l'air de faire monter et descendre les voitures au droit de chacun de ces passages à niveau. Les experts ont donc considéré que la meilleure solution était le tunnel. Je rappelle que 250 millions, c'est un tiers du coût le moins cher de la variante qui a été étudiée. Je ne pense pas que la dénivellation séparée de tous les passages à niveau soit beaucoup moins chère : en tout cas, elle serait certainement beaucoup plus gênante pour les riverains pendant la période des travaux. Mais néanmoins, je pense que ça vaut le coup d'étudier cette hypothèse, et on a tout le temps puisque, encore une fois, la décision correspondant à cet itinéraire ne viendra pas impacter le choix d'aménagement, en tout cas de Rennes – Redon ni de Nantes – Savenay et, mais peut-être avoir une incidence et limiter un peu l'aménagement, mais qui n'est déjà pas très important, de Redon – Savenay.

**Dominique SIMON, membre de la CPDP**

Oui, Madame.

**Yvette RAYSSIGUIER, élue Europe Écologie Les Verts, Conseil régional de Bretagne**

Je voudrais faire part de mon étonnement sur le fait que l'ensemble des scénarios que vous nous avez présentés, qui s'inscrivent effectivement dans une volonté dont on se félicite, à la fois de débat public, et je note – puisque, vous l'avez précisé, ces débats se veulent bien en amont des décisions, et il me paraît bien important que chacun puisse s'exprimer – que l'ensemble des projets envisage des liaisons est-ouest, mais font l'impasse sur les liaisons sud-nord et également les liaisons qui pourraient être envisagées effectivement entre Lorient, Saint-Brieuc, Vannes a Pontivy et le centre de la Bretagne d'autre part. Ils font également l'impasse sur une liaison qui nous paraît très, très importante, qui est la liaison



## LNOBPL – Liaisons ferroviaires Bretagne-Loire

Brest – Quimper. En tout cas, je voudrais exprimer le fait qu'à notre avis un projet de cette nature doit participer effectivement au développement du territoire et qu'un tel projet doit s'inscrire dans une vision globale des aménagements ferroviaires. Je souhaite qu'on puisse effectivement porter au débat l'importance qu'il y aurait à améliorer des lignes ou à améliorer des lignes nouvelles pour effectivement desservir l'ensemble des territoires de la Bretagne.

**Dominique SIMON, membre de la CPDP**

Merci, Madame. Je ne sais pas si RFF souhaite réagir, mais peut-être aussi la Région.

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

LNOBPL, qui nous rassemble aujourd'hui, ne résume en aucune manière la volonté et les travaux réalisés sur le réseau existant, réseau existant qui est bien la priorité de Réseau ferré de France. Stéphane LEPRINCE a rappelé que 400 millions d'euros sont investis chaque année en Bretagne et Pays de la Loire sur le réseau existant.

Les liaisons que vous citez, donc Brest – Quimper – mais je laisserai bien sûr le soin à la Région d'en parler plus avant – font l'objet du prochain contrat de plan État-Région et des réflexions, sur le fret notamment, concernant Auray – Pontivy et Saint-Brieuc – Auray très clairement. Au-delà de LNOBPL, nous avons donc des travaux sur les réseaux existants et vous faites bien de préciser ces deux lignes, qui font l'objet d'études ou de futurs travaux.

**Dominique SIMON, membre de la CPDP**

Monsieur LAHELLEC pour la région.

**Gérard LAHELLEC, Conseiller régional de Bretagne, vice-président chargé de la mobilité et des transports**

Merci. Bonsoir à toutes et à tous. Effectivement, il faut bien situer le sujet qui nous rassemble ce soir. Il ne s'agit pas pour nous d'attendre 2030 pour réaliser un certain nombre d'aménagements internes au territoire breton. C'est le cas de la nord-sud, sur laquelle d'ailleurs, au passage, nous avons affecté des montants au contrat de projet précédent et sur lequel nous entendons encore envisager des choses dans le cadre du contrat de plan à venir. Il ne s'agit pas pour nous non plus de renoncer à Brest – Quimper : le projet est en cours. Il ne s'agit pas pour nous de renoncer à Plouharet – Lannion, puisque les travaux sont en cours. Il ne s'agit pas pour nous non plus de renoncer à Carhaix – Guingamp, puisque les travaux sont en cours.

Non, il s'agit de resituer à mon avis le pourquoi de ce débat public. En 2017, il va se passer pas mal de choses qui vont bouleverser les dessertes du territoire breton, mais, en 2017, nous n'aurons toujours pas rapproché la pointe bretonne de Rennes, ni Nantes de Rennes. Par conséquent, après 2017, il y a lieu d'examiner ce qu'il y a lieu de faire pour rapprocher la pointe bretonne de Rennes et Nantes de Rennes. Nous voulons que ceci se déroule dans un même débat public parce qu'il ne saurait être question pour nous de traiter le Rennes – Nantes d'une part et le reste du sujet breton d'autre part. D'où le débat public concernant à la fois le Rennes – Brest, le Rennes – Quimper et le Rennes – Nantes. C'est bien de ce sujet-là qu'il s'agit. Cela dit, ça n'interdit évidemment à personne de penser à son territoire, à ce qu'il y a lieu de mettre en perspective immédiatement, etc. Mais je pense qu'il était utile de resituer le débat qui nous intéresse ce soir, qui n'est exclusif, évidemment, de rien du tout.

**Dominique SIMON, membre de la CPDP**

Merci. C'est vrai qu'il est important de pouvoir resituer le projet dont on parle dans une perspective globale. C'est ce que vous venez de faire. Y a-t-il d'autres questions ?

**Louis BOUAN, Association ferroviaire Rennes – Bretagne nord**

Je reprends la parole après Monsieur LAHELLEC parce que ce n'est pas la première fois qu'il fait la liste des travaux en cours : Brest – Quimper, Plouharet – Lannion et Carhaix – Guingamp, mais il y a d'autres travaux en cours, ou presque en cours, puisqu'ils ont été commencés l'année dernière et qu'ils recommenceront après 2017, sur la ligne Lamballe – Dol pour permettre des directs Lamballe – Saint-Malo et des directs Dinan – Rennes.

**Dominique SIMON, membre de la CPDP**

Ce n'était pas une question !

**Louis BOUAN, Association ferroviaire Rennes – Bretagne nord**

C'était remarquer pourquoi il y a un oubli dans les travaux en cours.

**Dominique SIMON, membre de la CPDP**

Y a-t-il d'autres questions ?

**Alain VALLÉE, particulier**

Je suis un citoyen ordinaire, complètement ordinaire. J'ai simplement été conseiller municipal de Rennes pendant 12 ans, il y a longtemps. Question, et c'est vraiment une question : pourquoi ne parle-t-on jamais à ma connaissance du contournement de Rennes par ligne TGV ? Il s'agit d'une question, puisqu'on est en 2030-2040-2050 et qu'on est là pour réfléchir, c'est une question, pourquoi ? Est-ce impossible ? Puisque vous envisagez une nouvelle ligne à l'ouest, vers Saint-Brieuc et même carrément vers le sud, qu'est-ce qui se passe entre les deux ? Ça rejoint les remarques de tout à l'heure, c'est-à-dire qu'on veut – et c'est très bien – de la pointe bretonne, pour faire simple, Brest et Quimper vers Paris en 3 heures. Pour ça, on fait une ligne TGV, d'accord, mais il y a aussi une autre solution – et ça, je n'en ai pas vraiment entendu parler non plus et ça n'a pas été dit – de concevoir ou de modifier la conception de la gare de Rennes, de telle manière que certains trains venant de la pointe bretonne vers Paris ne s'arrêtent pas à Rennes, et, là, on gagne du temps, carrément, on gagne beaucoup de temps. Ça n'a jamais été dit, personne ne parle jamais de ça, comme si c'était un truc *a priori* impossible, mais je ne crois pas, je pense qu'il y a de la place. C'est le technique, et tout le monde connaît ça ; de Roissy-Rail, il y a des trains qui ne s'arrêtent pas, ils ne vont pas à 300 à l'heure, mais ils ne s'arrêtent pas. Ça permet de gagner du temps.

Autre chose, ce n'est pas terminé...

**Dominique SIMON, membre de la CPDP**

Mais vous en êtes à 2'10...

**Alain VALLÉE, particulier**

Mais écoutez-moi, Madame, vous allez apprendre quelque chose ! Il y a un truc dont on n'a jamais parlé non plus...

**Dominique SIMON, membre de la CPDP**

Monsieur, vous êtes un simple citoyen, comme vous avez dit, l'équivalence veut que chacun respecte à peu près...

**Alain VALLÉE, particulier**

2'26.

**Dominique SIMON, membre de la CPDP**

J'ai dit une minute pour les questions.

**Alain VALLÉE, particulier**

Pourquoi ne pas faire la liaison Rennes – Nantes – je me situe en dehors de Notre-Dame-des-Landes, de telle manière qu'il y ait une nouvelle ligne, un tracé, financée par Rennes et Nantes – j'insiste là-dessus parce que ça les concerne prioritairement et quasiment uniquement quand on voit les densités de population –, telle que partant de Rennes on aille à Saint-Senoux, qu'il y ait une nouvelle ligne allant à Abbaretz, sur la ligne actuelle qui va de Nantes à Châteaubriant, et qui aille de Abbaretz à Nantes, avec ou sans tunnel, je ne porte pas d'appréciation là-dessus. Je sais que l'agglomération rennaise est capable de financer un métro de 13 km à 100 millions d'euros le kilomètre, que Nantes apparemment ne

manque pas d'argent non plus. Il y a de quoi faire Rennes – et je m'arrête là – et, à ce moment-là, on fait Rennes – Nantes en 35 ou 44 minutes, c'est comme vous voulez.

**Benoît FORMSTECHE, mission LNOBPL – RFF**

Quelques éléments de réponse à vos questions. Si je reviens à la première question des contournements, si j'ai bien compris vous évoquiez le sujet du contournement de Rennes pour les TGV desservant la pointe bretonne. C'est une solution qu'on n'a pas envisagée, parce qu'on est sur des cas où on a essayé de mutualiser les dessertes régionales et les dessertes TGV. Donc, en fait, comme on part de Rennes, les barreaux communs qu'on a essayé de rechercher sont à la sortie de Rennes à l'ouest, et on n'a pas du tout évoqué ce contournement de Rennes, qui, fonctionnellement, ne fonctionne pas très bien si on veut faire mutualiser toutes les liaisons.

Après, vous avez évoqué un deuxième sujet, le passage en vitesse de la gare de Rennes. Ça, concrètement, ce sont des hypothèses qui sont prises en compte dans le cadre des études, puisqu'il y a, au contrat de plan à venir, des études de relèvement de la vitesse qui sont prévues. Le relèvement de vitesse de 30 à 60 km/h sur l'itinéraire vers Quimper, si je ne m'abuse, est de 60 à 90 km/h sur l'itinéraire de Brest. Ça, ce sont des relèvements de vitesse pour les TGV qui ne s'arrêtent pas en gare de Rennes, donc le TGV qu'on met dans nos hypothèses à 3 h 10, qui est sans arrêt intermédiaire à Rennes. C'est donc bien intégré et ces aménagements font gagner une minute à une minute trente par branche.

Enfin, dernière question que j'avais notée, c'est le barreau Saint-Senoux – Apparetz. Là, on n'a pas de carte détaillée, mais, concrètement, c'est une liaison entre les itinéraires est et ouest évoqués dans le cadre des expertises. Si j'ai bien compris, c'est une solution qui n'a pas été étudiée à ce stade et nous, on est resté sur le réseau, l'itinéraire par Redon et, après, on bénéficie de l'expertise sur l'itinéraire par Châteaubriant.

**Dominique SIMON, membre de la CPDP**

Merci. D'autres questions ? Monsieur, puis Monsieur ?

**Patrick ANNE, EELV Bretagne**

Monsieur LAHELLEC nous parle effectivement d'autres travaux qui vont se faire avant 2030 et que tout est beau dans le meilleur des mondes, il n'y a pas de souci. L'année dernière, on a quand même beaucoup parlé du financement du ferroviaire, il y a eu un gros débat, surtout en Bretagne, sur l'écotaxe. Il faut savoir que la question du fret est aujourd'hui un peu évacuée, elle apparaît en filigrane dans ce projet, mais elle n'est pas vraiment étudiée, alors qu'il y a 1,4 % du trafic breton de fret qui est fait par le ferroviaire. Ça, c'est vraiment un problème. Il n'y a pas d'argent effectivement pour tout faire, donc il faut faire des projets et, quand on fait des projets, il faut faire des choix. Dans le débat de la municipalité à Rennes, on a parlé d'un RER rennais, parce que c'était une volonté de faire baisser la voiture et ses conséquences environnementales. Je pense aujourd'hui à Rennes, où il y a eu 36 jours de dépassement des normes autorisées sur les particules fines. Donc, il va falloir effectivement faire des choix, parce qu'on nous dit que, sur Quimper – Brest, il n'y a pas de problème, on va faire, mais à la dernière commission permanente du Conseil régional, je crois qu'on a commencé à abandonner toute une série de choses en disant que ce n'était pas possible de les faire, qu'on ne pouvait pas doubler parce que c'était une vieille ligne. C'est bien d'avoir des discours, mais il faudrait avoir partout les mêmes.

Autrement, Châteaubriant participe également à la desserte autour de l'étoile ferroviaire de Rennes, qui a cinq branches, et je crois que c'est important. Dans toutes ces choses-là, à chaque fois, c'est un peu le saucissonnage des projets, c'est-à-dire qu'aujourd'hui on parle de Rennes – Nantes, de Brest, Rennes est Quimper, mais on ne parle pas des autres et on ne parle pas non plus vers la Normandie et le Mont Saint-Michel, pourquoi on ne peut pas aller correctement et régulièrement au Mont-Saint-Michel et à Caen. Il y a également des projets sur le sud pour aller vers Bordeaux correctement. C'est assez déplorable aujourd'hui, donc toutes ces choses-là sont saucissonnées. C'est un peu comme Notre-Dame-des-Landes : à Notre-Dame-des-Landes, il y avait un projet d'aéroport tout seul au milieu, et puis, après, un aéroport, ça serait bien de pouvoir y aller quand même, de pouvoir prendre l'avion, donc on s'est dit : il faut faire des routiers. C'est un deuxième projet, on n'a pas cumulé les deux. Et puis, maintenant, une LGV, comme c'est moderne, entre Rennes et Nantes : 100 km en TGV, il n'a pas le temps d'accélérer qu'il faut déjà qu'il freine. Donc, on a saucissonné et, là, sur le débat ferroviaire breton, on saucissonne également les choses. Il y a Plouharet – Lannion : on cherche des sous pour essayer de la faire ; Brest – Quimper, je viens de le dire et, pour le centre Bretagne, il y a toujours des projets, mais les projets n'avancent pas.

# LNOBPL – Liaisons ferroviaires Bretagne-Loire

## Dominique SIMON, membre de la CPDP

Merci pour cette prise de position. Monsieur ? Il y avait un autre Monsieur qui avait demandé la parole là-bas. Je me suis trompée, je suis désolée.

## Louis MEILLERAY, particulier

Ma deuxième question était plus technique : je voulais savoir comment vous comptiez procéder pour sortir de la ville de Rennes et de la ville de Nantes dans le cas de voies nouvelles, étant donné la forte urbanisation qu'il y a sur ces deux métropoles.

## Arnaud GODART, chef de mission LNOBPL – RFF

On va projeter une carte qui explicite l'insertion au droit de Rennes et de Nantes sur les options de passage qui font plusieurs kilomètres de large. Cédric peut effectivement intervenir sur ce sujet.

## Cédric LEVREL, responsable technique - RFF

Bonsoir. Je m'appelle Cédric LEVREL, je suis en charge des études techniques du projet LNOBPL. Une carte qui vous décrit la manière dont nous avons raisonné sur Rennes. Benoît vous a montré tout à l'heure une carte un peu simplifiée des zones qu'on avait envisagées et, là, de manière plus détaillée, vous avez décrit l'insertion locale. Vous allez vite comprendre que Rennes est particulièrement concerné par les différents scénarios du projet LNOBPL.

Le premier scénario, que tu peux faire apparaître, Benoît, est le scénario mauve d'amélioration plus proche de l'existant. Donc à l'ouest de Rennes, entre Rennes et Lamballe, ce scénario vise à relever la vitesse à 220 km/h en complément des travaux déjà faits au titre de ce qu'on appelle l'opération Rennes – Brest Rennes – Quimper phase 1. Sur la branche qu'on peut appeler sud, entre Rennes et Redon, vous voyez, en hachuré, les différentes zones sur lesquelles on a pu trouver du potentiel d'amélioration des vitesses. Ces différentes sections, soit de rectification, soit de courtes sections de ligne nouvelle, pour, dans le détail entre Rennes et Lamballe, gagner environ 7 minutes et, entre Rennes et Redon, 5 minutes. Vous voyez donc par rapport à la question posée des zones de raccordement. Au sud de Rennes, on est quasiment dans les emprises ou plus présents dans les emprises en relevant les vitesses, on a donc peu d'impact sur l'urbanisation ; par contre, à l'ouest de Rennes, les vitesses ont déjà été relevées à peu près jusqu'à l'ermitage, comme on le voit sur la carte, et, au-delà, on est un peu plus sorti de la zone la plus urbanisée de Rennes.

Ensuite, les scénarios de lignes nouvelles vont apparaître. Il s'agit ici du scénario bleu. La zone de création de ligne nouvelle, à l'ouest de Rennes, part à peu près du même secteur, c'est-à-dire qu'on est en dehors des zones de plus forte densité de Rennes et, au sud de Rennes, donc l'option Nord Vilaine ici, c'est là qu'on illustre le propos que vous venez de tenir sur la difficulté d'insertion et le pourquoi de ce débat aujourd'hui, c'est qu'il s'agit dès à présent de réfléchir aux endroits où il serait opportun et pertinent de se raccorder. D'un point de vue strictement ferroviaire, la logique serait de se raccorder au plus proche de la gare de Rennes. Pourquoi ? Parce que c'est là qu'on gagne le plus de temps et qu'on dédouble le réseau au plus proche de la gare. Mais les contraintes d'insertion qui ont été regardées dès le stade du débat public vous montrent ici qu'on a été obligés de rechercher des solutions au sud de Rennes, à partir de la zone de Bruz. Sur l'option Sud Vilaine, qui apparaît ici, on a une logique de débranchement à l'est de la voie existante, au sud de Rennes, avec une première hypothèse qui est de se débrancher quasiment à proximité de la rocade de Rennes ou, plus au sud, à partir de Bruz, mais vous voyez bien la complexité de ces raccordements au regard de l'occupation des sols sur ces territoires.

## Dominique SIMON, membre de la CPDP

Merci. Il y a une question ici et il sera temps de passer à notre deuxième thème. Y a-t-il d'autres personnes qui souhaitent se positionner sur le premier thème ? Monsieur et Monsieur ? Je vous demande d'être rapides pour que tout le monde puisse s'exprimer.

**Daniel HARY, retraité à Thorigné-Fouillard**

Je voulais parler des tarifs pour les usagers. Dernièrement, la SNCF a indiqué qu'ils avaient augmenté leurs tarifs sur les lignes de TGV et que cela leur posait un peu des problèmes en quantité d'usagers. Là, est-ce que ça en sera de même ? Les gens qui ont des petits revenus peuvent mettre un quart d'heure de plus pour faire une liaison, mais peut-être qu'ils ne veulent pas payer plus cher. Est-ce que vous allez faire une sélection par l'argent ?

**Dominique SIMON, membre de la CPDP**

Monsieur, on va garder votre question au parking pour la deuxième partie de la réunion qui parle de bilan socioéconomique et de financement, et le billet est une façon de financer, si vous voulez bien.

Il y avait deux autres personnes : Monsieur et au fond, là-bas.

**Charles LEVILLAIN, citoyen de Rennes**

J'avais une question par rapport à Rennes – Nantes. Vous évoquez les objectifs du projet par rapport à une concurrence par rapport à la voiture, descendre sous le temps de parcours de la voiture, or on sait très bien que, comme le rappelait le GIEC, il n'y a pas longtemps, il faut réduire nos émissions de gaz à effet de serre par quatre, voire par six, dans les pays développés, donc réduire l'usage de la voiture et peut-être de sa vitesse. Est-ce que vous avez évoqué une hypothèse de réduire la vitesse des automobiles sur l'autoroute pour effectuer la comparaison de votre projet et évaluer le coût par rapport au gain dans cette hypothèse ?

**Benoît FORMSTECHE, mission LNOBPL – RFF**

Là, concrètement, on n'a pas pris comme hypothèse les limitations de vitesse éventuelles sur le réseau autoroutier et routier national, parce qu'on n'est pas maître d'ouvrage des infrastructures routières. Par contre, dans le cadre de nos études trafic, on a intégré de manière relativement prudente, c'est une détérioration de ce temps de parcours à horizon long terme 2030-2040 par mécanisme de congestion au tiers que tout le monde peut observer le matin : quand on vient de la banlieue vers la ville centre, on voit bien que les trafics sont compliqués. Ce sont des hypothèses un peu forfaitaires qu'on a appliquées, c'est-à-dire un rallongement de ce temps de parcours pour tenir compte plus d'une congestion, mais on n'a pas raisonné dans l'hypothèse qu'on baissera la vitesse de 110 à 90 km/h sur la route Rennes – Nantes.

**Dominique SIMON, membre de la CPDP**

Merci. Il reste une personne, au fond, et, ensuite, je vous propose de passer au deuxième sujet.

**Patrick HUET, habitant de Mauron**

Ce serait pour pouvoir faire une gare de fret à l'est de Rennes, qui regrouperait la Bretagne Sud et la Bretagne Nord. Pour la Bretagne Sud, Châteaubriant, on pourrait passer par Chantepie, mais il y a un déséquilibre pour nous d'avoir un accès direct à la voie libérée de 2017 et de pouvoir faire des trains complets, de fret et de vrac, notamment pour le blé, l'exportation de l'excédent d'azote, les poulets, par exemple, vers la Beauce. Il faudrait donc la ligne de Saint-Malo, reprendre Mauron – La Brohinière – Saint-Médard et rejoindre la ligne de Saint-Malo pour pouvoir faire un point de rencontre commun, faire une espèce d'anneau de fret entre Bretagne Sud et Bretagne Nord. Je ne sais pas si vous voyez.

**Dominique SIMON, membre de la CPDP**

Est-ce que vous voyez ? Moi, je ne vois pas.

**Patrick HUET, habitant de Mauron**

Qu'on ait une gare de fret commune à la sortie de Rennes, qu'on puisse faire des trains de fret assez... Il y a des tronçons de voie qui sont un peu, vers Médréac et tout ça, qu'on peut rejoindre la voie de Saint-Malo et qu'on puisse se retrouver à l'est de Rennes.



## LNOBPL – Liaisons ferroviaires Bretagne-Loire

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

Nous avons déjà eu l'occasion effectivement d'échanger sur ce sujet qui, malheureusement, ne trouve sans doute pas sa réponse dans le cadre du projet que nous présentons aujourd'hui, compte tenu de l'échéance 2030.

**Patrick HUET, habitant de Mauron**

C'est 2017. C'est important pour la qualité de l'eau, pour essayer de... Ça peut aussi être des enjeux compensatoires pour cette nouvelle ligne, anticiper un petit peu la qualité de l'eau de la Vilaine.

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

Encore une fois, l'échéance de ce projet est 2030 et, malheureusement, nous n'avons pas de réponse.

**Patrick HUET, habitant de Mauron**

En fait, il y a quand même un déséquilibre, comme la gare de Mauron qui est laissée de côté.

**Dominique SIMON, membre de la CPDP**

Merci, Monsieur. Sauf si quelqu'un souhaite absolument prendre position sur cette question de la liaison Nantes – Rennes, je vous propose de passer au deuxième sujet. Je peux avoir la slide ? Voilà. On va passer à des sujets qui ne sont pas plus simples. Le bilan socioéconomique, donc là, on va jongler avec tout un tas de chiffres et de notion, la VAN, et tout ça. Concernant le financement, ce n'est pas plus facile d'en parler à ce moment-là, dans la mesure où nous sommes très en amont du projet.

Pour aborder cette thématique, nous aurons trois interventions, l'une de RFF, en la personne de Monsieur DESGRANGES, que j'invite à rejoindre l'estrade. Ensuite, nous aurons une présentation de l'expertise complémentaire, qui a été demandée par la Commission nationale du débat public sur cette question du bilan socioéconomique, et c'est Monsieur Michel MASSONI qui nous présentera les conclusions de ces études sur la robustesse des approches qui ont été faites des bilans socioéconomiques des différents scénarios. Pour nous éclairer, parce qu'on en a bien besoin, sur les questions de financement, Monsieur Olivier KLEIN, directeur adjoint du LET de l'Université de Lyon, pourra nous donner son point de vue sur ce que veut dire réfléchir aux questions de financement d'infrastructures à long terme.

Monsieur LAHELLEC, si vous voulez intervenir sur la question du financement, après ces présentations, vous êtes le bienvenu.

Sans plus attendre...

**Pierre DESGRANGES, Directeur du service évaluation financière, RFF**

Bonsoir. Je pense que j'ai la main sur les diapositives. Voilà la première.

Quelques mots de préambule. Sur cette présentation, deux volets, le premier consacré à ce qu'on appelle la socioéconomie du projet et le deuxième volet sera, lui, consacré au financement. Le premier mot que je voulais dire, même si c'est assez récurrent à travers les interventions qui se succèdent ce soir, c'est que nous sommes loin de la mise en service possible du projet et que cet exercice de prévision auquel se livrent les acteurs impliqués, les experts, est donc extrêmement compliqué, évidemment parce que les marges d'incertitude, quand on se situe très en amont de la vie d'un projet, sont grandes. Ces chiffres nous servent à éclairer notre débat, à éclairer les décisions que nous aurons à prendre les uns et les autres, mais ils vont évidemment évoluer tout au cours de la maturation des études, pourtant évidemment que les études continuent de se poursuivre, cela va sans dire.

Sur la partie socioéconomique, deuxième mot, je n'aurai pas à reprendre dans ma présentation tout le corpus méthodologique qui est à la base de ces études. En revanche, bien évidemment, le débat sur ces questions méthodologiques peut avoir lieu, il n'est pas du tout interdit ; simplement, il concerne les sujets très lourds, très complexes et je ne veux donc pas surcharger la présentation en rappelant à chaque fois sur quel corps d'hypothèses tout cela est bâti. C'est un point qui est important.

Le dernier concernant la socioéconomie est évidemment que ça a un lien très fort avec l'aspect financement, puisque les mêmes réflexions sur les trafics, sur l'économie du projet, sur l'environnement actuel et futur vont nourrir les deux

approches. Mais nous aurons aussi à voir le fait que, à l'échelle du projet, les choses peuvent être dites, mais que cela concerne aussi un périmètre plus vaste, chacun des décisionnaires, chacun des acteurs impliqués, notamment dans les clés de financement du projet, ont des logiques qui dépassent largement le cadre du projet et des contraintes qui vont aussi peser sur les choix.

Pour commencer avec la partie socioéconomique, nous avons sous les yeux une diapositive qui présente l'impact sur les trafics du projet dans l'état actuel de nos connaissances et de nos études. Vous avez maintenant d'une façon assez classique la présentation en fonction des grandes origines destinations qui nourrissent en trafic le projet, des chiffres globaux qui, eux, s'intéressent au surcroît de voyageurs. Évidemment, ces surcroîts de voyageurs sont variables selon les scénarios, ils se situent selon une fourchette qui est soit un peu plus basse que 2 millions de voyageurs supplémentaires, soit un peu plus élevée, 1,9 à 2,3 millions pour être précis. Il est intéressant de noter que, sur cet ensemble de voyageurs que fait gagner le projet, une très grande partie est constituée de voyageurs reportés, entre 1,6 et 1,8 million, principalement de la route vers le rail.

Quels que soient les scénarios, on peut constater évidemment que les origines destinations Rennes – Brest et Rennes – Quimper, en vert en partant du bas du graphique et, en remontant, en bleu, nourrissent très largement cet apport de trafic. On a l'accroissement des fréquences entre Nantes et Rennes qui intervient aussi dans la caractérisation de l'offre, mais on a aussi des variations pour les autres composantes de ces trafics supplémentaires, selon qu'il s'agit d'origines destinations Nantes – Quimper, Nantes – aéroport du Grand Ouest ou Bretagne – aéroport du Grand Ouest. On va donc retrouver évidemment ces éléments tout au long de nos études et avec des chiffres, nous l'espérons, ils s'affineront au fur et à mesure que les études se préciseront.

Autre élément évidemment très important de la composante socioéconomique, c'est ce qu'on appelle les bilans par acteur. Une étude socioéconomique vise à affecter un impact du projet à la collectivité dans son ensemble, mais aussi à regarder pour chaque acteur quelles sont les conséquences. Évidemment, les acteurs n'ont pas tous les mêmes types d'avantages et d'inconvénients, ou plus exactement de surcoûts, liés à la mise en œuvre d'un projet. On a donc distingué ici pour différentes catégories qui sont extrêmement parlantes, la première conclusion, en tout cas le premier commentaire qu'on peut formuler, sur la partie coût, qui est ici, dans la diapositive que vous avez sous les yeux : ce qui est en orange en dessous du zéro sont les coûts d'investissement de l'infrastructure, qui varie d'un scénario à l'autre – c'est le but même d'avoir un scénario contrasté –, mais qui sont quand même toujours très élevés si on les compare aux avantages qui, eux, sont au-dessus du zéro et qui diffèrent selon les typologies, les clients du train, les tiers (la partie en vert), le système ferroviaire (gestionnaire d'infrastructure et transporteur) et les autres acteurs qui sont concernés, bien sûr la puissance publique, à savoir l'État. En dehors de cette première observation sur l'importance des coûts, vous voyez quand même qu'entre le scénario le moins cher et celui qui est le plus cher, on a des montants très importants en euros, donc des contrastes significatifs. De la même façon, les scénarios bleu, vert et mauve, avec les deux variantes nord et sud pour bleu et nord et sud pour vert, apportent des différenciations significatives.

On peut voir ça de façon plus précise avec les chiffres qui sont actuellement sortis de nos calculs. Dans le jargon des économistes, on retrouve la notion de valeur actuelle nette. Comme on étudie sur une période longue, c'est, ramené à la valeur d'aujourd'hui, ce que va rapporter ou ce que va coûter la mise en service d'un projet en l'occurrence durant sa durée de vie. La valeur actuelle nette est un indicateur. On a aussi le taux de rentabilité interne, autre indicateur qui permet d'apprécier la rentabilité d'un projet, où s'applique plus que jamais la précaution de langage que j'ai utilisée au début, c'est que c'est intéressant pour comparer les scénarios entre eux. On a évidemment sur les valeurs absolues, c'est pour ça que vous n'avez pas 303 millions d'euros ou 2 057, ce que donneraient les calculs si on vous rapportait ce qui sort des tableaux stricto sensu, mais des arrondis parce que ce sont évidemment les ordres de grandeur qui comptent et les valeurs absolues de ces valeurs actuelles nettes sont très forcément très provisoires. À ce stade, ça suffit pour observer, en référence au graphique que l'on avait sur la diapositive précédente, les écarts très forts qui existent quand même selon les scénarios avec, très pénalisés notamment par les coûts d'investissement, les scénarios qui sont chers en infrastructure et qui font apparaître des VAN négatives.

À ce stade, les premiers résultats socioéconomiques, qui vont forcément nécessiter d'approfondir premièrement les études qui ont été faites jusqu'à présent et, deuxièmement, on en a parlé dans la réunion précédente, de faire évoluer le paramétrage de nos outils puisque, je n'en avais pas encore parlé, mais le corpus d'hypothèses et de méthodes auquel on se réfère n'est pas laissé à la libre initiative des chargés d'études, mais est fixé par des circulaires, des instructions

ministérielles : c'est ce qu'on appelle les corpus de textes qui régissent les évaluations. Ils évoluent dans le temps pour prendre en compte à la fois l'évolution des doctrines, les meilleures connaissances, le retour d'expérience sur les projets antérieurs, et nous devons prendre en compte maintenant l'instruction gouvernementale de juin 2014 qui affecte un certain nombre de valeurs nouvelles à des paramètres très dimensionnants dans l'analyse : les valeurs du temps par exemple pour ne citer que celle-là.

Je m'en tiendrais là pour la partie socioéconomique, en sachant évidemment que beaucoup de questions peuvent émerger à partir de ces quelques focus et que le débat aura pour but d'y répondre.

La partie financement. On a choisi de l'initier par le regard que porte le gestionnaire d'infrastructure ferroviaire, aujourd'hui RFF, demain SNCF Réseau, sur ce système. Ce regard n'est évidemment pas simplement un regard philosophique, c'est un regard qui est, pour une large part, financier puisque beaucoup d'idées reçues circulent sur la façon dont le système ferroviaire se finance aujourd'hui. Les chiffres que vous avez sous les yeux n'ont pas pour but de refléter une situation pérenne puisque la difficulté est que l'on a une photographie comptable, qui est illustrée ici par la répartition des types de financement dont je vais dire quelques mots dans une minute. Mais, évidemment, quand on parle de dettes par exemple, la façon dont la dette se crée et qu'elle se rembourse, c'est sur plusieurs années et cette notion de temps long nécessiterait, pour entrer dans le détail des chiffres, de se baser sur des périodes pluriannuelles. Ici, c'est pour illustrer simplement que la part payée par l'utilisateur est finalement, dans le ferroviaire français aujourd'hui, une part très minoritaire puisqu'elle est inférieure à ce qui est payé par la dette de RFF aujourd'hui et elle est très inférieure à ce qui est payé par le contribuable. Évidemment, vous pourrez me dire avec juste raison que le contribuable est aussi l'utilisateur. C'est donc un vrai sujet pour le financement des infrastructures, mais c'est important de signaler ça.

La deuxième réflexion est que – on l'a déjà dit, je crois qu'il y a eu des échanges dans les interventions précédentes qui l'ont fait ressortir – la vision sur le financement du réseau est une vision qui est globale, c'est-à-dire qu'au-delà de ce qu'on dit sur les projets, le gestionnaire d'infrastructure doit arbitrer entre différents types d'investissements et définir des priorités, évidemment en lien étroit avec l'État et ses ministères de tutelle. À ce stade, les priorités, nous le savons, se réorientent très largement puisque, d'ores et déjà – et cela va continuer dans le futur –, nous devons, et c'est une nécessité pour la qualité de service, pour la vie de notre réseau et pour son rajeunissement, consacrer beaucoup d'argent à la rénovation du réseau, à la modernisation et à un certain nombre d'investissements dans les nœuds ferroviaires, les goulots d'étranglement, etc. Cette notion d'arbitrage, cette notion qui est macroéconomique et qui n'est plus seulement à l'échelle du projet est très importante.

Maintenant, concernant les règles du jeu qui régissent tout ça, RFF a une originalité par rapport à d'autres gestionnaires d'infrastructure dans d'autres pays : à sa constitution, le législateur a indiqué dans un décret constitutif de son existence même, que RFF ne pouvait pas contribuer à des investissements en créant de la dette qui ne serait pas remboursée dans le futur. C'est ce que, dans notre jargon, on appelle aujourd'hui l'article 4, tout simplement parce que c'est l'article 4 du décret de RFF. Vous savez que le monde ferroviaire est en train d'évoluer, une nouvelle loi ferroviaire a été votée en août 2014. Elle reprend, en accentuant encore ces aspects-là, cette contrainte forte qui pèse sur les choix d'investissement de RFF. Dans son intitulé même, l'article, qui est maintenant l'article 6, dit la même chose, c'est-à-dire que les investissements ne doivent pas créer de déficit. On a des recettes, on a des coûts et les deux doivent s'équilibrer. Les emprunts contractés doivent pouvoir être remboursés, mais, en plus, on a maintenant un régulateur ferroviaire, qui s'appelle l'ARAF (Autorité de régulation des activités ferroviaires), qui va, pour un certain type d'investissement, les investissements les plus importants, regarder la soutenabilité financière des investissements entrepris par le gestionnaire de réseau. Ce ne sera pas un avis coercitif, il ne pourra pas formellement empêcher qu'on investisse, mais il est bien clair que passer outre une décision du régulateur serait quelque chose de très lourd et certainement peu envisageable pour SNCF Réseau.

Autre élément, vous avez peut-être entendu parler de la fameuse règle d'or. Elle est liée à ces éléments macroéconomiques dont je parlais tout à l'heure. La trajectoire financière du futur groupe SNCF est extrêmement complexe : si on consolide la dette, c'est plus de 40 milliards d'euros actuellement et, quelles que soient les obligations juridiques qui existent, la simple survie financière du système ferroviaire tel qu'il est aujourd'hui va impliquer, pour ces acteurs et pour le gestionnaire d'infrastructure en premier lieu, de se conformer à des objectifs de saine gestion à l'échelle de ses comptes globaux, et donc de choisir entre les projets qui pourront être financés ou pas. On aura largement l'occasion d'en reparler dans le débat, mais, ce qui est certain, c'est que les subventions publiques sont

totallement nécessaires dans ce paysage, compte tenu des caractéristiques des investissements que l'on veut mettre en œuvre et que, qu'il s'agisse des collectivités locales, de l'État ou de RFF, on a à combiner une part qui est une part d'autofinancement et une part de subvention publique dans un système où chaque acteur a des contraintes fortes, ce qui ne facilite évidemment pas les choses.

Pourquoi revenir sur les différentes sources de financement des projets ? Parce que, là aussi, on a pas mal d'idées reçues. Une des idées reçues est que ce que l'on appelle dans notre jargon l'ingénierie financièrement, c'est-à-dire faire appel à un partenaire privé, avoir des montages plus ou moins sophistiqués, pourrait régler les questions d'impasse de financement sur les projets. Je suis au regret de dire que ce n'est pas comme ça que ça se passe, parce que, malheureusement, au bout du compte, on a deux apporteurs de financement qui sont toujours sollicités, c'est l'usager et le contribuable. Ce schéma vise à l'illustrer à travers la remontée des flux, quand on part de ceux qui vont traditionnellement contribuer au financement du projet, l'État, les collectivités locales, RFF, d'autres financeurs, l'Union européenne par exemple, on a soit l'impôt, qu'il s'agisse d'impôts locaux ou d'impôts collectés à l'échelle nationale. Et, ce qui est sur la gauche, qu'est-ce que ça illustre ? Ça illustre qu'on peut solliciter l'usager pour contribuer au financement. Après, ça devient un peu complexe parce que le schéma n'est pas strictement le même selon qu'il s'agisse de financer une ligne à grande vitesse, selon qu'il s'agisse de financer un transport de type TER, un transport périurbain, ou un projet du type LNOBPL qui est intéressant, mais complexe, parce que c'est un projet hybride qui va mêler plusieurs caractéristiques, à savoir de l'activité grande vitesse, un lien très fort avec le territoire à travers les interfaces TER. On a donc une particularité de ce projet, qui nous situe quelque part entre un schéma qui est celui de la grande vitesse pure, où, en fait, la mécanique pourrait être celle que je vais décrire : un usager paye un billet, on fait un projet qui améliore le service parce qu'on gagne du temps, parce qu'on a plus de confort, parce qu'il trouve une utilité supplémentaire à se déplacer dans les nouvelles conditions offertes par le projet, et donc on peut augmenter le prix du billet à une certaine hauteur – tout le débat est dans la certaine hauteur, ça aurait plu à Fernand Raynaud – et, à travers ce qu'on récupère dans le système ferroviaire *via* les augmentations de prix du billet, on peut dégager un certain autofinancement du projet. Le transporteur, la SNCF en l'occurrence, va verser des péages à RFF, qui prendront en compte le fait qu'elle peut récupérer ou conserver sa marge *via* l'évolution du prix du billet. Évidemment, comme ça a été dit précédemment, tout cela a une limite, c'est-à-dire que ce que peut payer l'usager, si on veut concilier ça avec une politique des transports qui soit une vraie politique de service public et qui ne fasse pas de ségrégation entre les catégories de personnes, ça va créer bien sûr des contraintes.

Pour en finir avec cette diapositive, sur le transport qu'on appelle « conventionné », par exemple le TER, dans un système où les tarifs ne poussent pas forcément en fonction du service apporté, où il n'y a pas de mobilité tarifaire, le schéma actuel de conventionnement, c'est-à-dire les relations qui existent entre le transporteur, la SNCF, et les autorités organisatrices de transports, les régions, font que les péages que la SNCF va payer à RFF vont être couverts par la subvention publique. La part de subvention, en moyenne dans ce schéma, est plus forte, ce qui ne veut pas dire que le projet ne crée pas de valeur, il en crée aussi, mais le système de financement fait que la façon dont cette valeur est récupérée par le système ferroviaire est différente du schéma précédent. On a évidemment des cas de figure intermédiaires, la complexité étant accrue du fait que les schémas territoriaux bougent, que les réformes en cours vont aussi créer de nouvelles relations entre les différents acteurs, l'État, les régions, le groupe SNCF et que cela va avoir des conséquences sur les marges de manœuvre du système et les choix à faire dans les arbitrages en matière d'investissement.

C'est donc un sujet très complexe, j'ai déjà été très long dessus. Je dirai simplement pour compléter, toujours dans le même esprit, c'est-à-dire pour donner un éclairage sur ce qu'est la réalité du financement apporté par RFF aujourd'hui, c'est assez simple dans le principe : RFF va avoir des recettes, ce sont pour l'essentiel des péages, et va avoir des coûts supplémentaires, pour l'essentiel les surcoûts liés à l'entretien et à l'exploitation du projet qui est mis en œuvre. Il faut les équilibrer et tout ce qui se passe après la mise en service du projet va déterminer l'équilibre financier pour le gestionnaire de l'infrastructure, donc ce qui se passe après la mise en service du projet, qui ne dépend que des fonctionnalités apportées par le projet. Autrement dit, au premier ordre, il n'y a pas de lien entre le montant de l'investissement et la participation financière de RFF ? Si le coût d'un projet augmente parce qu'on a sous-estimé d'un facteur important le coût d'un ouvrage, d'un tunnel ou d'un viaduc, si les fonctionnalités d'un projet restent inchangées, la participation de RFF ne bougera pas, c'est-à-dire qu'on peut toujours l'estimer en pourcentage du coût du projet, mais ce n'est pas une relation fonctionnelle : c'est vraiment un montant en euros qui ne dépend que des rapports entre les coûts et les avantages

apportés par le projet pendant sa durée de vie. C'est quelque chose qui est important à comprendre pour voir la façon dont se construit la participation financière de RFF.

De la même façon, pourquoi on a remis cette carte, qui a déjà été montrée sous une forme quasi identique ? C'est parce qu'il est humain d'essayer de comparer et de se dire : mais alors, qu'est-ce que vous allez mettre sur ce projet-là par rapport à ce qui a déjà été apporté sur d'autres projets. Première chose, je le répète encore – la pédagogie est l'art de la répétition –, à ce stade des études, on n'est absolument pas en mesure d'avoir une idée précise sur ce que peut être le financement de RFF : les tarifs restent à déterminer, les dessertes, dans leur constitution et dans leur structure, également, les études fines des coûts, c'est pareil ; même à l'échelle d'un scénario si on l'isolait, on aurait de très grosses difficultés. Mais on a évidemment en tête des chiffres, on a en tête la participation sur Bretagne – Pays de la Loire, on sait quand même ce qui est très dimensionnant dans la participation d'un projet. Ce qui est très dimensionnant dans la participation d'un projet, c'est évidemment sur l'aspect coût, je l'ai dit, après la mise en service, les coûts d'entretien supplémentaire du projet, qui varient selon qu'on fasse ou pas des infrastructures nouvelles, quelle est la caractéristique des équipements qu'on va faire, est-ce qu'ils vont être plus ou moins coûteux en entretien : c'est un facteur très dimensionnant. Sur la partie recette, il y a évidemment l'effet tarif, et il y a le volume, c'est-à-dire le nombre de trains qui circulent. Or, si on regarde, par rapport à la logique de la LGV Bretagne – Pays de la Loire par exemple, les voyageurs-kilomètres transportés par des trains qui vont alimenter les péages de RFF, on n'est pas du tout dans les mêmes ordres de grandeur si on se situe sur la partie Paris – Rennes ou si on se situe sur la partie desserte fine de la Bretagne. Ça veut donc déjà dire qu'on va déjà être sur un objet nouveau, spécifique, pour lequel on ne peut pas réellement anticiper. Quelle serait la part d'autofinancement que le projet pourrait porter et qui pourrait être incluse dans les clés de financement ? Tout cela évidemment dans un contexte où on n'est pas simplement – je l'ai dit – sur un schéma d'activités classique où on examine simplement un type de transport ferroviaire, mais on va examiner un système beaucoup plus complexe et, si on veut être sérieux dans notre analyse, il faudra réellement faire cela et ne pas se contenter de cloisonner activité par activité, mais regarder la globalité.

Je vous remercie de votre attention.

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

Merci pour cette présentation complète. Je vous invite à rejoindre vos collègues de RFF, comme ça, tout à l'heure, aux questions-réponses, vous serez directement en place. Maintenant, à Monsieur MASSONI le soin de nous présenter les principales conclusions : c'est une gageure, parce que votre prédécesseur a un peu débordé. Il faudrait quand même laisser le temps au débat, donc bon courage, mais je compte sur vous.

#### **Michel MASSONI, Coordinateur du collège économie et régulation - CGEDD**

Merci, Madame la Présidente. Bonsoir Mesdames, bonsoir Messieurs. Je vais donc avoir, si j'ai bien compris, une contrainte de temps beaucoup plus rigoureuse encore que mes prédécesseurs. Alors je vais essayer d'y arriver, je vais faire mes meilleurs efforts, comme on dit dans les milieux financiers et juridiques.

Très rapidement, le contexte de cette mission. Comme il a été dit, l'Inspection générale à laquelle j'appartiens, le Conseil général de l'environnement et du développement durable, a été chargé de faire une analyse de la manière dont les études socioéconomiques de ce projet avaient été menées et tout ceci s'est fait avec l'accord du cabinet de la Ministre. Je vais donc vous présenter les résultats de nos investigations. La mission que j'ai animée s'était vue fixer 5 objectifs. Ces 5 objectifs étaient :

– L'examen des conditions dans lesquelles les études socioéconomiques, dont vous avez pu consulter les résultats dans le dossier soumis au débat, ont été réalisées, car, comme cela a été dit tout à l'heure, ces études doivent respecter des méthodologies et des règles précises, fixées par les instructions ministérielles.

– La méthodologie est une chose, la manière de l'appliquer en est une autre, nous avons à regarder ce que l'on a mis dans la mécanique des études, c'est-à-dire les hypothèses économiques et les hypothèses de trafic retenues pour décrire l'état futur du projet. C'est un point extrêmement important et un peu atypique dans ce projet, très, très loin des dates envisagées de mise en service. On se livre donc à un exercice qui est presque de la prospective, on est à la frontière entre la prévision et la prospective du point de vue des économistes.



– On nous avait demandé de regarder l’articulation du projet avec la politique visant à favoriser le fret ferroviaire, c’est-à-dire une politique de report modal.

– Comme nous sommes sur un projet dont on envisage la réalisation dans un temps assez lointain, on nous a demandé de regarder la sensibilité des résultats tels qu’ils ont été obtenus à des changements de contexte économique qu’on ne peut pas exclure dans le temps qu’il reste à courir.

– Enfin, et c’est plus habituel et plus normal s’agissant d’un projet qui est au stade du débat public, donc un stade préliminaire, examiner l’incertitude qui entoure les résultats, car un certain nombre de paramètres – et j’y reviendrai – sont aujourd’hui estimés, mais ne sont absolument pas des paramètres fixés. On a donc une incertitude autour des paramètres et, par conséquent, une incertitude autour du résultat.

Comment avons-nous travaillé ? La mission a travaillé essentiellement sur pièce, à la fois pour examiner les méthodologies qui sont décrites – et c’est tout à fait traditionnel, dans des organismes qui appliquent de bonnes règles d’assurance qualité – et les hypothèses, comme je le disais tout à l’heure. On a donc travaillé sur les dossiers qui nous ont été présentés et, par conséquent, l’avis et les opinions que nous pouvons formuler sont contingentes aux informations qui nous ont été transmises.

Je passe rapidement à l’exposé des résultats que nous obtenons.

– En termes de méthodologie, la mission considère que les études socioéconomiques ont été menées selon les règles de l’art, telles qu’elles sont fixées dans les instructions régissant les études socioéconomiques des projets de transport, telles qu’elles étaient au moment où le projet a été étudié. Le cadre de référence est donc l’instruction-cadre de 2004-2005 – pour les puristes, il y a une instruction en 2004 qui a été modifiée un an après parce que des événements étaient intervenus entre-temps : c’était l’instruction dite « de Robien » parce qu’elle a été signée par le ministre de l’époque, qui était Gilles de ROBIEU, ministre de l’Équipement. C’est une méthodologie qui, au moment où elle a été adoptée, faisait consensus et qui représentait, à cette époque, c’est-à-dire il y a une dizaine d’années, l’état de la connaissance en matière d’études de transport. Les méthodes qui ont été utilisées par RFF pour l’analyse socioéconomique de LNOBPL ne sont pas spécifiques à ce projet, ce sont des méthodes qui ont déjà été mises en œuvre pour d’autres projets de lignes à grande vitesse et je citerai par exemple le projet de ligne à grande vitesse Provence – Côte d’Azur ou la ligne nouvelle Paris – Normandie, qui sont des projets extrêmement massifs, beaucoup plus importants encore que ce projet. C’est donc une méthodologie et des outils qu’on n’a pas forgés pour l’occasion et il n’y a pas d’histoire à cet égard.

– Les hypothèses qu’a retenues RFF, et notamment les hypothèses d’environnement macroéconomique sur lesquelles on va revenir, parce qu’elles nous ont amenés à formuler un certain nombre de constatations, ce sont les hypothèses qu’on devait prendre au moment où les études ont commencé. Le ministère de l’Environnement, du Développement durable et de l’Énergie fait périodiquement des exercices de cadrage de prévisions générales. RFF a donc appliqué à celui qui était en vigueur et je dois dire que ce cadrage général est en cours en révision, notamment pour tenir compte du fait – et c’est un point important – que la crise, qui a démarré en 2007-2008, sur prolonge plus qu’on ne l’imaginait par exemple début 2010, lorsque l’exercice précédent de cadrage général avait été fait. Ce qui donne un décalage en niveau de PIB, qui n’est pas totalement indifférent pour le point de départ de nos prévisions. L’avis que nous formulons est que les hypothèses qui ont été prises doivent être considérées, non pas comme des hypothèses centrales, mais plutôt aujourd’hui comme des hypothèses hautes, tant pour le PIB (produit intérieur brut) national que pour les PIB régionaux, qui sont déduits par des modèles régionalisés – je pourrai répondre éventuellement à des questions là-dessus –, qui sont en fait une proratisation de la trajectoire de l’ensemble du pays, avec des facteurs régionalisés. Je dis tout de suite que, dans les exercices que nous avons demandés, nous n’avons pas touché à la répartition régionale, qui est un sujet un peu compliqué et qui aurait pris beaucoup de temps : nous avons donc fait faire des exercices autour de la trajectoire nationale en gardant le même écart de croissance de PIB entre les différentes régions.

– La modalisation des trafics fait appel à des modèles qui sont des modèles de prévision de trafic éprouvés et, ce qui frappe, c’est que, pour un projet qui en est encore au stade du débat public, RFF a fait une modélisation extrêmement fine. C’est un simple constat, c’est décrit dans les dossiers mis à la disposition du public, RFF a utilisé et fait utiliser par les bureaux d’études trois modèles :

. Un modèle longue distance qui décrit les trafics TGV entre la Bretagne et le reste de la France, voire les pays européens proches accessibles en termes de marché par des trains à grande vitesse. Je dis que le modèle est détaillé parce que, quand nous avons regardé comment il avait été constitué, il comprend 197 zones, c'est habituellement quelque chose que l'on fait pour les études détaillées. Si les études sont poursuivies, la structure de modèle telle qu'elle a été établie pourra être conservée : il n'y aura pas besoin de l'enrichir beaucoup.

. On a un peu le même phénomène pour le second modèle, qui est un peu emboîté dans le premier. Je dis « un peu emboîté » parce que ce n'est pas réellement emboîté, mais connecté. C'est un modèle qui décrit les relations Bretagne élargie, dans la zone d'influence directe du projet. Là, on a 104 zones, ce qui correspond à une analyse géographique là aussi très fine. Ces deux modèles sont, encore une fois, des modèles traditionnels. Les entreprises qui les mettent en œuvre sont des entreprises expérimentées et je crois que la méthodologie n'est pas en cause.

. Il y a un troisième modèle qui est plus spécifique, puisqu'il y a un cas spécifique connecté à ce projet, c'est le modèle de desserte de l'aéroport du Grand Ouest qui, lui, effectivement a des spécificités, mais la méthodologie qu'il emploie a l'air conforme aux règles de l'art. Encore une fois, il n'y a pas eu, à notre avis, de négligence ou de défaillance dans le sérieux des études.

En revanche, un modèle, même s'il est détaillé et bien articulé, vaut essentiellement par les données qu'on y introduit et le calage de ce modèle, tel que celui de LNOBPL, a été fait avec les données disponibles à l'époque, c'est-à-dire des enquêtes de trafic faites sur une période de 2005 à 2008. Nous appelons donc l'attention sur le fait que les données de calage ne peuvent pas refléter des éléments de comportement que les modèles visent justement à prédire, qui n'étaient pas très influents entre 2005 et 2008. Je vais donner un exemple très concret qui est le covoiturage. Évidemment, les données qui ont été collectées n'ont pas capté des éléments qui, aujourd'hui, commencent à être significatifs et qui le seront certainement d'autant plus quand on va se situer dans les années 2030-2035. J'ai donné l'exemple du covoiturage, mais l'évolution commerciale de l'aérien *lowcost* peut être aussi un élément qu'on a des difficultés à prédire : la compagnie nationale Air France en sait quelque chose. On ne peut pas critiquer le recours aux données disponibles à cette époque, mais il faut savoir qu'il y aura, de notre point de vue, si les études doivent être poursuivies, intérêt à recaler par de nouvelles enquêtes ou de nouveaux éléments.

Nous nous sommes focalisés vers des tests de résilience, c'est-à-dire que nous avons voulu faire apparaître si le projet, ou du moins différentes variantes du projet, car vous avez dans les dossiers soumis au débat un projet qui a des caractéristiques fonctionnelles arrêtées par l'État et les collectivités intéressées. Pour répondre aux 5 objectifs fonctionnels, il y a plusieurs solutions. Nous avons donc cherché à regarder comment les différentes solutions mises sur la table réagissaient à des variations des hypothèses que l'on prenait. On appelle ça en français des tests de résilience, vous avez peut-être entendu parler récemment des *stress tests* auxquels la BCE a soumis les banques européennes : je le cite comme exemple parce que la méthodologie est la même dans sa philosophie, mais, évidemment, les paramètres qu'on regarde de ligne à grande vitesse n'ont rien à voir avec ceux des bilans bancaires, mais c'est bien le principe. Ce que l'on constate, c'est que, lorsqu'on fait varier les trafics, lorsqu'on fait varier les coûts et lorsqu'on fait varier la date de mise en service du projet, qui sont trois catégories de paramètres qui influent sur la valeur actualisée nette des avantages du projet, on a des sensibilités qui sont, par rapport à d'autres projets qu'on a pu voir dans des missions semblables, assez substantiellement importantes. On a donc là un projet à faible résilience et, de façon significative, puisque vous trouverez dans le rapport un certain nombre de résultats que nous avons fait calculer par RFF, les variations sont de plusieurs centaines de millions d'euros à chaque fois, c'est-à-dire que les VAN qui, pour certaines et certaines seulement des variantes qui sont mises au débat, étaient positives passent pour la plupart en territoire négatif. Seul le scénario dit « bleu Nord Vilaine » que vous avez vu tout à l'heure, lorsqu'on le soumet au stress test, se trouve resté à peu près en territoire positif. Les marges de ce projet, dans l'état dans lequel il est, c'est-à-dire avec beaucoup d'incertitudes, y compris sur les coûts, et je partage ce qui a été dit tout à l'heure que les coûts, sur des projets de nature capitalistique comme les lignes à grande vitesse, sont un facteur clé de la possibilité de réaliser ou de la grande difficulté à réaliser. Là, ça va être un point de vigilance extrêmement important.

L'hypothèse qui est dans le dossier est que les travaux seraient achevés vers 2030 et qu'on aurait une mise en service en 2030. Il est prudent, dans ce genre d'opération, de regarder la variation de la VAN en fonction de la date de réalisation du projet. Pourquoi ? Parce que la dynamique des trafics, et donc des recettes, qui est assez liée à l'environnement

économique général, c'est-à-dire à la trajectoire de PIB, a une forme de variation. Lorsqu'on parle de travaux ferroviaires, et c'est un point sur lequel on a un peu insisté dans notre rapport, on a une dérive des coûts qui est nettement plus dynamique que l'indice des prix à la consommation, et ça, c'est quand même un souci. On a donc fait faire un examen là-dessus et, évidemment, si, pour diverses raisons, dans les quinze prochaines années, on a un indice des prix de la construction un peu moins dynamique, ce projet trouvera plus facilement à se réaliser. Le résultat de toutes les simulations est que la VAN du projet augmente avec un décalage de la date, c'est-à-dire qu'il y a un avantage collectif à aller au-delà de 2030 pour la mise en service. Ce n'est pas une découverte : la commission Mobilité 21 avait déjà trouvé des résultats semblables par des méthodes différentes, c'est donc plutôt une confirmation quantitative. Néanmoins, ce projet dit A1 présente toujours une sensibilité à la date de réalisation qui est moindre que les autres. On a fait faire trois points : 2030, 2035 et 2040. Nous avons testé trois variantes. La variante A1 varie assez peu sur cette décennie, c'est-à-dire qu'on est probablement autour de l'optimum vers 2035, donc on peut probablement s'en éloigner un peu. C'est une indication qui reste évidemment à confirmer si les études sont approfondies. Ce qui est clair, c'est que l'analyse socioéconomique faite à un stade aussi précoce du projet ne peut pas donner – et ça a été dit tout à l'heure et je partage ce point de vue – de façon certaine la valeur absolue de la VAN. En revanche, ce qui est intéressant, c'est de constater que, quels que soient les tests auxquels nous avons procédé, l'ordre de classement des différentes variantes ne varie pas, c'est-à-dire que, même si on appuie un peu plus quelque part pour soulager ailleurs ou inversement, il y a quand même un projet qui paraît avoir une meilleure stabilité. Si les études doivent être poursuivies, cette variante doit donc rester dans la *chart list*, mais j'insiste beaucoup sur le fait que la sensibilité au coût qui a été repérée appelle une optimisation très, très, très forte des coûts.

Une question nous avait été posée sur l'impact sur le fret, car, traditionnellement, ajouter les capacités, ce que les différentes variantes de ce projet peuvent faire indiscutablement, libère des capacités pour faire circuler des trains de fret supplémentaires. Ça, c'est une vision très globale, mais il faut regarder, notamment dans le fret, quelque chose qui est un petit peu plus détaillé, qui est de savoir si on peut tracer des itinéraires complets utiles aux chargeurs. Là, on tombe sur des goulots d'étranglement – il en a déjà été décrit dans les exposés précédents autour de Rennes et de Nantes – c'est-à-dire que nous avons, dans les étoiles de Rennes et de Nantes, des points de congestion dans lesquels on ne saura pas faire passer les trains de fret à tout moment et, si on veut tracer les itinéraires lointains, parce que la pertinence du fret ferroviaire, ce sont des projets lointains, on ne peut pas dire : Messieurs les chargeurs, vous passerez entre telle heure et telle heure, parce que ça va être en telle heure et telle heure à Nantes, ça va être entre telle heure et telle heure à l'approche de Paris, et ça n'arrivera jamais dans les grands ports, par exemple Le Havre ou Marseille. On a donc identifié, et RFF nous a identifiés, un certain nombre d'investissements de résorption de ces goulots d'étranglement qui n'ont pas d'utilité pour les objectifs directs du projet LNOBPL et qu'on peut probablement difficilement espérer financer par des surplus que dégagera LNOBPL lui-même, ce qui est une méthode qui a déjà été employée, je dois l'avouer, mais à partir de projets de ligne à grande vitesse qui avaient des paramètres socioéconomiques bien plus favorables, ce qui fait que financer des travaux connexes sur des projets qui dégageaient des surplus raisonnablement importants était quand même bénéficiaire sur le système ferroviaire dans son ensemble. Là, il y a quand même un petit point d'attention sur le fait que, pour développer le fret, il y a besoin de travaux, dont il faut trouver le financement par ailleurs que par les surplus du projet LNOBPL, du moins tel qu'il se présente aujourd'hui. Encore une fois, si des hypothèses plus favorables sur la dynamique des prix de construction se réalisent ou si le projet peut, dans sa consistance, être très fortement optimisé, alors les surplus pourraient être meilleurs, mais ça, ça ne peut ressortir que d'études qui n'ont pas encore été engagées.

Voilà ce que je pouvais dire à ce stade des tests que nous avons faits et fait faire par RFF et ses conseils, et je suis prêt à répondre à des questions s'il y en a.

**Dominique SIMON, membre de la CPDP**

Merci. Les questions sont pour tout à l'heure. Vous avez bien respecté le principe d'équivalence entre intervenants, mais ça va être difficile ensuite. J'invite donc Monsieur KLEIN à venir, après avoir eu l'éclairage de Monsieur MASSONI sur les aspects socioéconomiques, nous donner un éclairage sur les aspects financement.

**Olivier KLEIN, Directeur adjoint du Laboratoire d'économie des transports, Université de Lyon**

Bonsoir Mesdames et Messieurs. Olivier KLEIN, je suis chercheur, directeur adjoint du laboratoire d'économie des transports à Lyon. Je vous dis ça pour vous dire d'où je viens, mais, par contre, je parle bien en mon nom et non pas... De toute façon, un laboratoire scientifique n'a pas de parole officielle, ça n'aurait pas de sens. Je vais vous parler de financement sans avoir fait d'étude particulière sur ce projet : je vais donc m'en tenir à des généralités.

On a déjà un peu parlé de financement. Quand on parle de financement, on parle de deux choses différentes. Une première chose est de savoir qui va finalement payer le projet, donc qui paye quoi. Une deuxième chose est l'ingénierie financière : quand vous allez dans votre banque parler financement, de toute façon c'est vous qui allez payer, donc on est plus sur le montage financier, et ce sont deux choses un petit peu différentes. Donc d'abord qui paye quoi ? C'est le même graphique que celui de RFF tout à l'heure, juste un tout petit peu plus compliqué, mais peu importe. Regardez le projet tout en haut. Il y a deux flèches qui arrivent au projet. Pourquoi il y a deux flèches ? Parce qu'un projet se construit, il faut donc payer la construction du projet, ça, tout le monde l'a compris. Mais un projet, ça s'exploite, il faut donc aussi payer l'exploitation de ce projet. L'exploitation peut aussi ramener des sous, ce sont des voyageurs ou des marchandises qui se déplacent et qui, vraisemblablement, payent leur trajet. Donc, ne jamais oublier ces deux dimensions. Il ne suffit pas de rajouter des voies pour avoir, comme je l'ai entendu tout à l'heure, un TER tous les quarts d'heure, il va falloir aussi payer les TER tous les quarts d'heure : ce sont donc les deux choses, ne l'oubliez jamais.

On va passer le milieu du graphique et on va en bas. Ça, ça a déjà été dit, il y a deux payeurs ultimes et deux seuls payeurs ultimes : c'est l'usager, qui paye ses billets, et le contribuable qui paye ses impôts. Il n'y a pas d'autre source de financement, on peut tourner les choses de toutes les manières qu'on veut, on n'en trouvera pas d'autres. Voilà donc ce que veut dire ce graphique. Retenez qu'on construit, qu'on exploite, l'usager et le contribuable. Les usagers et les contribuables, je passe très rapidement parce que ça a déjà été dit, l'intervention du « privé », comme on dit souvent, sauf si vous trouvez un mécène pour financer une ligne ferroviaire, le privé va demander à être rémunéré, remboursé : il ne va pas apporter de l'argent. Une ligne ferroviaire n'étant pas une œuvre d'art, il n'y a pas de mécène. Après, on peut répartir les financements publics entre la région, l'État et l'Europe, ça ne s'adresse pas aux mêmes catégories de contribuables, mais ce sont toujours des contribuables : si c'est l'Europe, les Roumains vont payer aussi, si c'est la Région, il n'y aura que les Bretons qui paieront. Et partout dans le monde, ce n'est pas une spécificité française, il n'y a que les contribuables et les usagers qui peuvent amener des financements à ce type de projet.

Une fois qu'on a posé ça, la question est bien d'arbitrer entre les apports de ces contribuables et les apports de ces usagers. Il y a donc deux logiques de conception des projets, je la fais volontairement très caricaturale : on peut concevoir le projet de manière à maximiser les revenus générés par le projet, donc générés par le trafic, on va faire payer au maximum les usagers, et on peut concevoir le projet autour d'autres priorités qui justifient des financements publics plus importants, par exemple des priorités territoriales (mieux desservir des zones qui le sont mal), des priorités environnementales (favoriser le report de trafic pour éviter l'effet de serre ou les zones humides pour préserver la biodiversité), ou des priorités sociales (faire des tarifs bas pour que tout le monde puisse profiter de l'investissement). Mais toutes ces autres priorités sont plutôt contradictoires avec le fait de faire payer les usagers : elles ne sont pas illégitimes pour autant, simplement il faut bien savoir ce qu'on va payer.

Une fois qu'on voit cet arbitrage, qu'est-ce qu'on peut dire ? Il y a un enjeu – et ça a déjà été souligné – à réduire les coûts du ferroviaire, réduire les coûts de construction du ferroviaire. Je n'accuse personne, mais la LGV Paris – Lyon a coûté 5 millions d'euros du kilomètre, on est aujourd'hui sur un ratio qui est à peu près de 20 millions d'euros sur le projet d'aujourd'hui, et ce n'est pas une ligne à grande vitesse, on est à 25 sur SEA par exemple entre Tours et Bordeaux. Il s'est donc passé quelque chose. Il s'est sans doute passé une construction de ligne plus respectueuse de l'environnement, mais ce n'est peut-être pas le seul facteur explicatif. Je vous ai dit qu'il y a bien les projets à construire et à exploiter. On a aujourd'hui des exploitants européens qui disent que s'ils exploitaient les TER français, ça coûterait 30 % moins cher : 30 %, c'est beaucoup ! Ça peut être de la pub, du marketing, mais il se trouve que le PDG de la SNCF a repris cette information : ce n'est donc peut-être pas complètement faux. Il y a donc un enjeu à réduire les coûts du ferroviaire.

Deuxième point d'attention, un fort subventionnement public si ça peut permettre de réduire les tarifs et donc *a priori* permettre à plus de gens d'utiliser les chemins de fer. Un fort subventionnement public, c'est souvent aussi peu

redistributif, c'est-à-dire que les gens qui se déplacent... C'est peut-être moins vrai sur ce projet-là qui est un projet de liaisons à courte distance, mais, sur les projets à longue distance, il se trouve que les plus riches d'entre nous se déplacent plus que les plus pauvres et, quand on finance sur fonds publics des LGV, on finance des équipements qui sont davantage utilisés par les plus riches d'entre nous que par les plus pauvres. Est-ce juste ? Est-ce injuste, je n'en sais rien, mais c'est ainsi, il faut le savoir.

Troisièmement, justement parce qu'on a à arbitrer entre ces deux conceptions de projet, il faut faire un effort d'explicitation des priorités. On veut mieux desservir le Centre Bretagne comme je l'ai entendu. Très bien, c'est sans doute légitime, mais combien est-on prêt à payer, qu'est-ce que l'on veut faire pour ce Centre Bretagne, pour la pointe bretonne ou pour relier les deux grandes métropoles ? Et qu'on explicite les objectifs, qu'on explicite les solutions, leurs coûts, et combien on est prêt à payer pour ces différentes priorités. C'est à ce prix-là qu'on pourra débattre de ces priorités et de leurs enjeux. Sinon, c'est simple, il n'y a qu'à faire des lignes partout en tunnel parce que ça protégera l'environnement, mais on sait bien qu'on ne peut pas le faire.

Ensuite, sur l'ingénierie financière, le financement est d'abord une source de coût. Vous le savez tous, si vous allez à la banque, on va vous faire payer des intérêts, parce que vous allez demander de l'argent et l'immobiliser pendant un temps. On va vous faire payer des frais de dossier parce qu'il faut concevoir cette ingénierie financière, la mettre en œuvre, et on va vous faire financer une assurance parce qu'il y a toujours un risque pour la banque que vous ne remboursiez pas pour une raison ou pour une autre. C'est pareil sur les projets d'infrastructure. Il y a donc des sources de coût qui sont spécifiques au financement. Le financement peut aussi être une source d'optimisation des projets, mais peut-être à la marge : si les coûts de constructions sont élevés, on peut faire ce qu'on veut, les coûts resteront élevés. Parmi les optimisations, on peut optimiser – je commence par l'onglet du milieu – le portage des risques, c'est-à-dire qu'effectivement les risques calculables sont souvent pas mal portés par les banques, qui savent le faire, alors que les risques non calculables coûtent très cher si on les finance auprès des banques. C'est une réalité et, parmi les voies d'optimisation, il y a sans doute à rechercher une cohérence entre les sources de financement et les objectifs qu'on poursuit, c'est-à-dire que s'il y a des objectifs qui ressortissent de priorité nationale, demandons à l'État de les payer ; si ce sont des objectifs qui ressortissent de priorités locales, demandons aux collectivités locales de les payer, mais, là aussi, ça demande d'être explicite.

Enfin, dernier point, il y a des paramètres qui sont incontournables : la date de réalisation, dont Monsieur MASSONI a parlé, et le phasage de l'ouvrage. Là, je vois un projet, sans doute a-t-il sa cohérence, sans doute aussi pourrions-nous rajouter des barreaux, simplement, ce que je sais, sans connaître la Bretagne, c'est qu'on ne fera pas tout d'un coup et pouvoir débattre des projets en disant : il y a tel tronçon ici, si je le fais avant, ça a telles conséquences ; si je le fais plus tard, ça a telles autres conséquences. Parler du phasage, parler de la réalisation partielle des projets est aussi une manière de ne pas tuer les projets. Je connais quelques projets qu'on n'a jamais voulu découper et ils ne sont tellement pas découpés qu'ils sont déjà morts.

De quoi peut-on débattre 20 ou 30 ans avant la réalisation du projet ? On ne peut pas débattre de tout, on l'a dit, il y a plein d'imprécisions, mais il ne faut pas non plus ne débattre de rien. Il y a quand même un certain nombre de sujets qui peuvent éclairer le débat, je commence par ceux qui sont beaucoup trop anticipés. Le PPP (partenariat public-privé), l'intervention des entreprises privées dans ce projet *versus* les fonds publics, c'est trop tôt, ça ne délégitime pas les positions de principe – il y a des gens qui pensent que c'est une bonne chose et des gens qui pensent que c'est une mauvaise chose, par principe, c'est leur problème et ils peuvent le dire –, mais, si on admet que les deux solutions sont envisageables, c'est trop tôt pour choisir entre les deux. En revanche, le partage entre usagers et contribuables, précisons les objectifs qui viennent justifier une participation des contribuables : combien coûte la réalisation de ces différents objectifs et combien ça justifie de financement public ? La date de réalisation, il y a là aussi des enjeux financiers – Monsieur MASSONI en a parlé –, le phasage du projet, j'ai déjà dit que c'était un sujet inévitable.

En conclusion, pour une intervention un petit peu courte, le financement est un vrai sujet de débat. Vous voyez bien que si on trouvait l'argent on pourrait réaliser un certain nombre de projets et, si on ne le trouve pas, on pourrait toujours se dire ce qu'on veut, on ne fera pas les projets. C'est donc un vrai sujet de débat. C'est plein d'incertitudes, il y a des incertitudes de contexte, qui sont celles sur le produit intérieur brut, qui sont celles sur l'effet du covoiturage, qui sont celles l'imminence ou pas d'une crise pétrolière, etc. Il y a des problèmes de méthode, effectivement, et même si on était dans le domaine de la science physique, il y aurait des questions de méthode, mais, dans le domaine de l'économie, il y



a aussi des questions de méthode et, ces méthodes, il faut en débattre, elles n'ont pas toutes les mêmes conséquences. Il y a aussi des questions de choix politique. On en parlait dans l'atelier socioéconomique tout à l'heure, donner beaucoup d'importance dans les calculs socioéconomiques à la valeur du temps, ou donner beaucoup d'importance, dans les calculs socioéconomiques, aux valeurs environnementales, ce n'est pas que le résultat d'abaques et de courbes statistiques, c'est aussi le résultat de choix politiques d'orientation : il y a des gens qui vont penser que la biodiversité est plus importante que les gains de temps, il y a des gens qui vont penser l'inverse. Je pense qu'il n'y a pas de vérité, personne n'a de vision de l'avenir – ou il faudrait qu'il me le dise –, il n'y a pas d'études neutres, il n'y a que des études engagées, qui font des choix, et la seule façon de débattre de ces questions de financement et de ces questions socioéconomiques est de confronter des études pluralistes, des études qui annoncent les choix qu'elles font, les hypothèses contrastées qu'elles avancent de manière à ce qu'on puisse débattre d'orientations différentes.

Je vous remercie et je suis évidemment disposé à répondre à vos questions.

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

Merci beaucoup, Monsieur KLEIN, je crois qu'on a du matériel pour réfléchir et, en tout cas, c'est bien, vous avez dit qu'il ne fallait pas de rien, coup de bol, on est là pour débattre, donc c'est bien. Je pense que la question du financement concerne au premier chef les régions, je vais donc inviter Monsieur LAHELLEC et Monsieur BONTEMPS à s'exprimer là-dessus pendant quelques minutes.

#### **Gérard LAHELLEC, conseiller régional de Bretagne, vice-président chargé de la mobilité et des transports**

Merci tout d'abord pour ces exposés exhaustifs, un peu complexes par moments, mais, comme rien n'est simple, il n'est pas anormal que l'exposé puisse être un peu compliqué. Je pense tout d'abord qu'on nous a présenté là des indicateurs de connaissance ou des indicateurs de potentiel, en tout cas, mais, comme disait quelqu'un, un indicateur, tel un panneau indicateur routier, vous donne le sens, mais ça ne vous dit pas tout, ça ne vous dit pas dans quel état est la route, s'il est possible d'arriver au bout et ça ne vous dit pas non plus à quelle heure vous allez arriver. Prenons donc ces études comme étant des indicateurs, des éclairages, dont on va avoir besoin, bien entendu, pour finaliser nos choix.

D'emblée, je vais pointer ici une petite difficulté à laquelle nous allons être confrontés, c'est qu'il n'y a pas toujours une bonne adéquation entre ce que moi je nomme l'utilité publique d'un projet et la vérification de cette utilité publique par le taux de retour sur investissement. Si ça avait été le cas au siècle précédent, au XIX<sup>e</sup> même, il n'y aurait jamais eu de ligne ferroviaire entre Paris et Brest, et pourtant il y en a une. Ce que je veux dire par là, c'est que le rôle qui est le nôtre en tant que collectivité, c'est de rendre possible le souhaitable, en ayant conscience qu'il pleut toujours où c'est mouillé, autrement dit que le taux de retour sur investissement se fait là où on est riche et que le taux de retour sur investissement est beaucoup moins intéressant là où on est plus loin et moins riche. Pour autant, quand on est plus loin et moins riche, on a aussi besoin de développement. C'est la quadrature qu'il y a lieu de résoudre et c'est un petit peu ce qu'on essaye de démontrer dans nos vies quotidiennes. Tout à l'heure, quelqu'un a posé la question : allez-vous faire des tarifs pour les riches et des tarifs pour les pauvres ? Non, l'objectif qui est le nôtre est bien de faire des tarifications permettant l'accessibilité du territoire à la modernité par l'ensemble des catégories sociales, sinon il ne faut pas faire le projet.

Ça me conduit à faire référence immédiatement à un projet récent qu'on a porté, qui n'est pas du tout identique à celui-ci, mais qui est comparable. J'ai dit « comparable », comparable n'était pas identique. C'est le projet de liaison à grande vitesse pour lequel on nous avait dit qu'on ne trouverait jamais l'argent, pour lequel le taux initial de participation à l'investissement de Réseau ferré de France était 9,5 % et pour lequel, *in fine*, nous sommes arrivés à un cofinancement un tiers-un tiers-un tiers, je dis bien *in fine*.

Tout ceci me conduit à dire que quand bien même ce projet n'est pas identique, mais qu'il est comparable dans ses coûts, dans sa structure, ce n'est pas la même chose non plus, au plan technique, mais ça ramène à une autre question pour nous, sur laquelle je m'attarde un petit instant, c'est qu'en ayant financé ce projet nous ne nous sommes pas contentés de financer un projet dont la raison d'être consisterait à faire venir des TGV de Paris à Rennes, Paris – Rennes, qui est le segment le plus rentable, sur lequel, d'ailleurs, la concurrence risque de se déployer le plus vite. Nous avons bien financé un projet dont l'objectif est d'aller au bout de la Bretagne, en faisant en sorte que la totalité du territoire soit irriguée et desservie. C'est la preuve une fois de plus ici qu'il n'y a pas adéquation entre taux de rentabilité

et objectif d'utilité publique que nous fixons nous-mêmes au projet. Ça me conduit donc à dire que les collectivités, quand elles engagent de l'argent ou qu'elles s'engagent dans des projets comme ceux-ci, contrairement à ce que je vois écrit ici ou là, ne font pas n'importe quoi : si elles n'étaient pas là, les projets ne se réaliseraient pas. Je vais en donner juste une illustration. Depuis 2003-2004, ici, mais aussi dans d'autres régions de France, nous avons multiplié par deux la fréquentation des TER, nous avons augmenté de 40 % l'offre de TER, mais, dans le même temps, ceci a eu pour effet de réduire de 49 % la contribution moyenne de la collectivité aux voyages. Je vous apporte ici la démonstration que développement de l'ambition publique ne signifie pas automatiquement augmentation des déficits et dérive inflationniste. Pour peu qu'on expertise et qu'on travaille, on arrive même à enclencher un processus contraire, utile pour les territoires, utile pour les populations.

Ce que je veux dire tout simplement, c'est qu'il faut que cette ambition publique soit entendue, notre rôle n'étant rien d'autre que de rendre possible le souhaitable. Il faut que les mathématiques, les expertises nous aident à concrétiser le projet et à situer le niveau d'engagement financier de notre collectivité au niveau idéal pour ne pas sombrer dans des dérives inflationnistes, mais lorsque les collectivités posent des projets comme ceux-ci, c'est parce qu'ils sont utiles au territoire, et je ne veux pas qu'il pleuve toujours là où c'est mouillé.

#### Dominique SIMON, membre de la CPDP

Merci. Monsieur BONTEMPS ?

#### Gilles BONTEMPS, Vice-Président de la région Pays de la Loire

On va se compléter, je pense, puisque Gérard ayant posé les tenants du sujet, je vais aller un peu plus précisément sur deux ou trois d'entre...

#### Gilles BONTEMPS, Vice-Président de la région Pays de la Loire

Attendez, attendez... respectez les gens, ayez un peu de... Comme il est allé un peu sur le fond, je vais essayer de donner quelques éléments complémentaires. Je partage ce qui a été dit tout à l'heure, sur le fait que ce sont toujours ou les usagers ou les contribuables qui payent. Je partage ça, mais ce n'est pas pareil selon la répartition qui en sera faite, c'est-à-dire selon que l'État, par exemple, participe plus ou moins sur des projets comme ceux-ci, qui sont destinés à un aménagement du territoire, à un développement de l'égalité entre les citoyens, de l'accessibilité de nos territoires, etc., ce n'est pas tout à fait pareil que si on met la cloche sur la tête des collectivités. Quand on parle d'intermodalité et d'accessibilité de régions qui sont excentrées, y compris de tout ce qui se passe aujourd'hui à l'est, ce n'est pas inutile de penser que les contribuables européens puissent aussi contribuer à la réalisation de ces infrastructures dans les financements. Et évidemment, ce n'est pas non plus rien du tout quand on pose ce type de question, comme l'a fait Gérard à l'instant, de dire qu'en même temps la question du projet, de son utilité, donc de ces objectifs, parce que nous partons évidemment des objectifs, on peut avoir des projets moins coûteux qui ne répondent pas aux objectifs, là, on a mis les pieds à côté de la plaque.

Les 5 objectifs qui ont été cités en début de séance sont donc pour nous des objectifs majeurs, et c'est à partir de là qu'on se détermine. Mais, à partir de ces objectifs-là, évidemment, à un moment donné, on va bien être amenés à discuter avec les uns et les autres des autres partis et, quand on parle par exemple de l'autofinancement, ce qui a été dit tout à l'heure, on parle de ce que va mettre Réseau ferré de France dans le projet, c'est de ça qu'on parle. Et évidemment, quand on travaille le projet que nous travaillons aujourd'hui tous ensemble, on le travaille bien dans une logique d'un projet qui vient conforter le réseau ferré national, et qui n'est pas seulement un petit bout de train dans un petit bout de territoire. Par conséquent, il n'est pas anormal, pour les collectivités que nous sommes, qu'avant que nous disions à quel niveau nous allons nous engager, nous ayons connaissance de l'ensemble de ces éléments-là. Et, dans ces éléments-là, il y a effectivement des sujets qui sont le coût du projet une fois qu'on a répondu aux 5 objectifs dont j'ai parlé tout à l'heure. C'est le coût du projet, mais c'est aussi – et ça a été dit tout de suite –, le rapport entre le coût de l'investissement et combien de personnes vont être bénéficiaires de l'investissement, donc le nombre de voyageurs qu'il va y avoir dedans, qui aura aussi une conséquence sur la « rentabilité » – je ne connais pas de projet d'infrastructure rentable –, c'est-à-dire quel sera l'apport de financement par le nombre de gens qui vont l'utiliser pour la part des usagers.

C'est donc à partir de ça qu'on peut se déterminer plus avant sur la façon dont on va financer le projet. Aujourd'hui, on est évidemment complètement en amont, vous l'avez tous dit, et au niveau d'un débat public... C'est d'ailleurs rare qu'on ait ce type de débat, ce qui n'est pas inutile et, ensuite, si on prend l'exemple de la ligne LGV Bretagne – Pays de la Loire, il faut savoir qu'au moment où on a commencé à discuter de répartition financière, c'était un an après la DUP et 13 ans après le débat public, en 2008. C'était tout à fait légitime et je partage ce qu'a dit Gérard LAHELLEC, c'est à partir du moment où l'ensemble du territoire, des collectivités, a considéré que ce projet était indispensable pour l'avenir de nos territoires, qu'on a décidé de mettre des financements aussi élevés. Mais, avant d'avoir fait ça, on a eu besoin de vérifier qu'on était bien dans l'épure et dans les objectifs que nous nous étions donnés. On peut donc comprendre qu'aucun des partenaires, que ce soit l'Europe, que ce soit l'État, que ce soit RFF, que ce soit les collectivités, ne peut à ce stade : voilà à quel niveau ou à quel pourcentage on peut envisager de s'engager. D'abord parce que ce serait immédiatement reçu comme un engagement financier sur un avenir qu'on ne maîtrise pas. On n'est donc pas rendu à ce stade du débat, je pense qu'il faut le dire très tranquillement. On a encore un peu de temps, mais, par contre, ce qui est tout à fait important, c'est de savoir que les collectivités, quand elles sont déterminées à faire avancer un projet, le résultat, c'est ce qu'on a vu avec Bretagne – Pays de la Loire où les collectivités ont effectivement mis beaucoup d'argent pour désenclaver le territoire. Il y a un autre élément qui est important pour nous, dans le niveau d'engagement qu'on peut porter, ce sera aussi de savoir si on répond bien au bénéfice partagé de l'ensemble des territoires de la région Bretagne – Pays de la Loire. Parce que si ce n'est pas ça, si c'est pour ne répondre que sur un bout, l'engagement des collectivités ne sera évidemment pas du même niveau. Je pense donc qu'il est important de se redire ça ce soir.

Il y a un dernier élément qui est à mon avis tout à fait important à prendre en compte, vous l'avez d'ailleurs tous dit, et les experts l'ont dit, c'est qu'on est aujourd'hui en gros à plus ou moins 20 ans de la mise en service, plus ou moins 4-5 ans, et on ne connaît effectivement pas aujourd'hui effectivement quels seront les moyens financiers des collectivités territoriales, on ne sait pas où on sera, et on espère que ça ira évidemment beaucoup mieux, mais on ne sait pas où on en sera dans les moyens de l'État, parce que c'est aussi comme ça. Et il y a des éléments que j'ai entendus tout à l'heure qui peuvent avoir des évolutions, parce que vous avez parlé de covoiturage : ça peut être du plus, mais ça peut être du moins, parce que les encombrements routiers peuvent aussi porter un coup au covoiturage. Vous avez parlé tout à l'heure de *lowcost* sur les avions, mais une infrastructure telle que l'aéroport raccordé n'est pas pareil s'il y a un développement du travail ou pas, c'est aussi un élément. Ça fait donc partie des sujets sur lesquels on a aujourd'hui une petite idée, mais c'est une petite idée, c'est un sens : on n'a pas aujourd'hui les éléments concrets, matériels, nécessaires pour dire : voilà comment on peut envisager des clés de répartition financière sur un projet comme celui-là. Ce qu'on peut dire, c'est si l'ensemble des partenaires sont OK pour y aller, et je crois que c'est démontré : l'ensemble des partenaires sont OK pour y aller. On va évidemment attendre la fin du débat public pour savoir ce que décidera RFF, qui est le maître d'ouvrage, pour poursuivre ou ne pas poursuivre ce projet. Nous, on souhaite qu'il se poursuive, évidemment. On a bien noté que le positionnement des collectivités sur un choix est conforté par l'ensemble des éléments qui nous sont donnés au fur et à mesure, mais, évidemment, à partir de ce moment-là, le débat public peut aussi nous permettre – c'est en tout cas ce qu'on en attend – d'améliorer y compris les scénarios sur lesquels on a une préférence. Donc, derrière, le financement coulera au moment venu dans les logiques qui ont été décrites ce soir.

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

Merci, Monsieur BONTEMPS. Merci de votre patience. C'est vrai que le sujet est technique et demandait plusieurs éclairages. Alors à vous la parole, on prendra le temps qu'il faut pour que vous puissiez poser les questions qui sont les vôtres et exprimer les points de vue qui sont les vôtres. Qui souhaite commencer ?

#### **Yvette RAYSSIGUIER, Conseil régional, groupe EELV**

Effectivement, je suis un peu profane dans tous ces scénarios financiers, je trouve que c'est un peu complexe et, ce qui m'apparaît, c'est que les scénarios qui nous ont été présentés, y compris d'un point de vue socioéconomique, on peut difficilement avoir des éléments de comparaison, parce qu'ils sont effectivement différents et c'est difficile de se prononcer. En tout cas, ce que je retiens de la présentation de ces scénarios, c'est qu'à une seule exception, ces scénarios sont, du point de vue socioéconomique, défavorables. En fait, ce qui pose à mon avis question, parce qu'un seul scénario peut être considéré comme positif, et encore, de justesse, vous nous l'avez dit, la question de fond qui se pose à notre avis, c'est pourquoi envisager de consacrer plusieurs milliards d'euros pour avoir quelques gains en termes de trajets vers Paris et entre les métropoles, alors que le projet Bretagne grande vitesse, qui sera d'ailleurs achevé en

## LNOBPL – Liaisons ferroviaires Bretagne-Loire

2017, améliorera de façon importante les liaisons vers Paris depuis Rennes et vers la pointe bretonne. Ça, c'est une première question qui me paraît essentielle.

La seconde, puisqu'effectivement tout scénario socioéconomique doit être envisagé au vu des objectifs que l'on poursuit – et les deux derniers intervenants l'ont fort bien dit, je suis d'accord avec ça –, c'est que l'ensemble des projets présentés le sont à l'échelle régionale et locale. Ne serait-il pas finalement plus intéressant, si on s'intéresse à la fois au service public, aux gains et au nombre de voyageurs qui vont effectivement demain être de plus en plus nombreux à voyager dans le cadre des transports en commun, et notamment des lignes ferroviaires, et de la rentabilité socioéconomique, qui n'est pas une rentabilité seulement financière, de consacrer les moyens financiers existants, qui sont aujourd'hui de plus en plus rares – on est dans un contexte budgétaire difficile – à l'amélioration à la fois de la qualité des lignes existantes, mais également au développement des TER et des INTERCITÉS parce que, vous l'avez dit, il y a de plus en plus de personnes qui souhaitent voyager sur ces lignes-là. De ce point de vue, il est intéressant de prendre très au sérieux à la fois les dernières recommandations de la Cour des comptes et les préconisations de la commission Mobilité 21. Merci.

**Dominique SIMON, membre de la CPDP**

Merci de ce point de vue.

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

Peut-être un éclairage, Madame, pour bien préciser le fait que la priorité de Réseau ferré de France en ce moment, et pour les prochaines années, est très clairement la modernisation du réseau existant, de façon à améliorer les trains du quotidien que vous citez, fiabiliser le réseau encore plus avant et améliorer encore la régularité des trains sur les zones denses, notamment les lignes où on circule le plus, pour le bénéfice des usagers du quotidien. C'est effectivement la priorité de Réseau ferré de France en ce moment. Nous n'avons jamais autant investi en termes de modernisation et, dans ces régions notamment, les 400 millions d'euros que Stéphane LEPRINCE a cités en introduction sont des montants qui ont doublé par rapport aux années précédentes, et ceci grâce aux partenaires, notamment aux régions, et à l'État. Je pense qu'il est important de dire effectivement que la priorité, ce sont les réseaux du quotidien. Ceci étant, ici nous sommes réunis pour avoir un coup d'avance, si je puis m'exprimer ainsi, et avoir la possibilité d'avoir un guide à 20 ans et, sur le réseau ferroviaire, un réseau qui a déjà 150 ans, il est important aussi de raisonner à long terme pour optimiser le réseau.

**Dominique SIMON, membre de la CPDP**

Je vois que Monsieur là-bas... Vous voudrez reprendre votre question sur le prix du billet, Monsieur.

**Patrick ANNE, EELV Bretagne**

J'avais une question parce que, tout à l'heure, Monsieur LAHELLEC a dit qu'il y avait une augmentation des TER, et c'est vrai que c'est bien qu'il y ait eu des investissements de la Région autour du matériel qui arrive aujourd'hui, mais on ne peut pas comparer le TER et le TGV : ce n'est pas le même outil. Il y a effectivement eu une augmentation forte des trains du quotidien, et dans toutes les régions françaises qui ont investi, et il y a effectivement des freins au niveau de l'organisation, notamment dans les gares. Si on veut augmenter les fréquences, il faudra investir. On parle souvent des lignes, mais l'important, c'est dans les carrefours qu'il y a des embouteillages, c'est rarement sur les lignes. Je ne dis pas qu'il ne faut pas améliorer l'existant, loin de là, et je crois qu'il y a cette question-là. Je me posais la question : dans les études, on parle beaucoup de trafic et on mélange tout dans le trafic. Combien il y a de personnes qui vont de Paris à Brest en direct aujourd'hui, c'est-à-dire qui prennent le train à Paris et vont à Brest ? Parce que si on fait demain des TGV directs, comme dit Monsieur PEPY, 3 heures pour Brest, on y arrivera, mais on ne s'arrêtera nulle part. Donc, ça veut dire qu'il faut remplir un TGV à Paris pour Brest tous les jours ou le matin, le soir. Est-ce qu'il y en aura à midi ? C'est aussi ces études-là, parce que les paquets de trafic sont importants, mais je pense que ça devrait être présenté d'une autre façon, avec les types de trafic qu'il y a sur les différents segments.

Je pense aussi à une chose, c'est que l'on parle des lignes, on a parlé aussi des gares, à Redon ou ailleurs, où il y avait des travaux à faire, mais on n'a jamais parlé du matériel roulant : on parle des TER et on parle des TGV. Aujourd'hui, la SNCF nationale doit effectivement remplacer les vieux Corail. C'est quand même un certain nombre de trains importants,

## LNOBPL – Liaisons ferroviaires Bretagne-Loire

qu'on appelle trains d'équilibre du territoire, qui sont souvent interrégionaux, qui ne passent pas par Paris, au contraire, qui sont souvent dans les autres régions. Donc, à l'occasion de ces trains-là, pourquoi on ne réfléchit pas à ce qui est utilisé dans d'autres nations européennes – je pense principalement à l'Italie et à l'Allemagne, mais à d'autres aussi –, où il y a des trains pendulaires. Évidemment, on nous dit que non, nous, on ne veut pas, ce sont des TER ou des TGV. Ce serait peut-être l'occasion d'avoir un intérêt pour cette technologie, qui permet d'aller plus vite dans des portions courbes, contrairement à d'autres. Effectivement, le TGV est fait pour des lignes droites, foncer très fort et, ensuite, avoir des distances importantes. Là, effectivement, l'adaptation à d'autres choses, je n'ai pas vu ça. Évidemment, ce n'est pas uniquement local, mais, à travers un projet comme ça, je pense que ce serait bien de réfléchir aussi à ces alternatives.

Et les intervenants ont dit tout à l'heure que le projet, il faut qu'il se compte, c'est bien effectivement d'avoir des projets pour le long terme, je ne dis pas le contraire, le problème est qu'il faut envisager toutes les choses. Quand Brest – Quimper, quand le centre de la Bretagne, quand la liaison vers Caen et la liaison vers Bordeaux, la question du fret aussi autour de Saint-Nazaire, ne sont pas étudiées d'une façon fine et importante, le débat n'est pas complet. Et je pense qu'il ne faut peut-être pas arrêter tout de suite le débat, il faudra peut-être le continuer sur certaines choses. Sur Nantes – Rennes, il y a eu des études complémentaires, qui ont été annoncées comme des études légères : il faudrait continuer le travail.

**Dominique SIMON, membre de la CPDP**

Il y a certaines des questions que vous avez posées qui ont déjà été abordées dans des réunions publiques ou sur internet. Le matériel roulant, est-ce que vous voulez en dire un mot ? Mais faites vite.

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

On fait vite, peut-être déjà sur votre première question sur la répartition des voyageurs.

**Benoît FORMSTECHE, responsable technique – RFF**

Très rapidement, si on peut avoir la diapositive. Il y a beaucoup de diagrammes et on ne va regarder que celui qui est en haut à gauche. Première colonne, ce sont les relations entre la Bretagne et Paris, donc c'est le TGV concrètement. Ce que dit ce graphique, c'est que, pour la clientèle TGV, le motif professionnel est 38 % des déplacements des gens qui prennent le TGV. Donc, concrètement, ce sont peut-être ces gens-là qui sont intéressés par des trains sans arrêt en 3 heures. Je ne pense pas qu'il y ait besoin d'en mettre beaucoup. Par contre, on peut noter que le projet fait gagner du temps à ces TGV-là, mais aussi aux TGV qui desservent finement le territoire, aussi aux TER qui desservent les gares principales du territoire. Comme on l'a présenté aussi sur l'axe Nantes – Rennes tout à l'heure dans les enjeux de capacité, le projet de liaisons nouvelles, les trois scénarios, permettent aussi d'augmenter la capacité globale du système ferroviaire, c'est-à-dire que si vous voulez augmenter aussi le nombre de circulations, vous êtes obligé de faire des investissements très lourds. Ça, c'était pour le premier point.

**Patrick ANNE, EELV Bretagne**

Sur Paris – Brest, vous ne répondez pas à ma question, vous parlez de Paris – Bretagne. Évidemment, pour Paris – Brest, il faut prendre le train à Paris et descendre à Brest.

**Benoît FORMSTECHE, responsable technique – RFF**

Si vous le souhaitez, on a fait des hypothèses dans les études, et, dans ces hypothèses, ce sont deux allers-retours par jour.

**Gérard LAHELLEC, conseiller régional de Bretagne, vice-président chargé de la mobilité et des transports**

Juste, si vous permettez, sur le trafic TGV, il faut savoir que TGV et TER, c'est identique en Bretagne : 10 millions et 10 millions. Les TGV qui viennent jusqu'à Rennes : 5 millions s'arrêtent à Rennes et les 5 autres millions se répartissent en 2,5 millions vers la branche vers Quimper et 2,5 millions vers Brest. Voilà grosso modo la structure des trafics.



**Dominique SIMON, membre de la CPDP**

Je crois que la question était quand même de savoir combien il y aurait de personnes qui seraient véritablement intéressées à faire un Paris – Brest sans arrêt en 3 heures, et il faudrait quand même y répondre à un moment ou à un autre.

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

Évidemment, les données sont absolument disponibles sur le site internet où les études et les hypothèses de trafic sont disponibles bien entendu.

Sur votre deuxième question, si vous le souhaitez...

**Olivier GUÉRIN, Président de la CPDP**

Pardon, la question a déjà été posée et vous émettez des hypothèses, mais est-ce que c'est effectivement un train par jour, un train par semaine, dans les hypothèses de travail ?

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

Dans les études de trafic, c'est ce que j'indiquais juste avant, c'est que les hypothèses qui ont été prises en compte dans les études de trafic, c'est sur les 12 allers-retours Paris – Brest pris en compte à l'horizon 2030. Il y a 2 allers-retours sans arrêt entre Paris et Brest, les 10 autres desservant les gares intermédiaires. Et je renverrai aussi aux réunions publiques qu'on a pu avoir à Brest, où on a pu voir que ça recevait un certain écho de la demande des acteurs économiques, qu'il y avait une demande pour un train le matin et un train le soir.

**Olivier KLEIN, Directeur adjoint du Laboratoire d'économie des transports, Université de Lyon**

Je n'ai pas étudié le Paris – Brest, mais je veux simplement attirer l'attention de tout le monde sur le fait qu'un Paris – Brest direct, c'est un train extrêmement difficile à rentabiliser, et là je parle bien de finances. C'est-à-dire qu'effectivement tout le monde n'habite pas à Brest, on perd donc du trafic *a priori* par rapport à un autre train, même s'il est plus rapide ; c'est aussi un train qu'il faut rentabiliser, y compris sur le parcours le plus chargé de la LGV au départ de Paris. Il y a un vrai problème de remplir un train double entre Paris et Brest pour qu'il soit très efficace sur la section qui part de Paris, qui est la plus chargée, alors qu'un train double, s'il s'arrête à Rennes, vous pouvez en faire partir un vers Brest et un vers Rennes. Je ne me prononce donc pas sur l'opportunité et sur le nombre, je dis simplement qu'entre le symbole, que je peux comprendre, Brest à 3 heures de Paris – là, on parle de la Bretagne, donc je parle de la Bretagne, mais on trouve le même genre d'exemple ailleurs en France – et donc la rentabilité économique de ce type de desserte, il y a souvent un écart très important. Donc, j'attire votre attention, parce qu'à mon sens, et vu de très loin, il n'est pas du tout évident qu'en 2030 il y ait un opérateur qui mette un train direct entre Paris et Brest.

**Dominique SIMON, membre de la CPDP**

Merci. Je vous avais promis de vous rendre la parole.

**Daniel HARY, retraité à Thorigné-Fouillard**

La SNCF a dit il n'y a pas très longtemps que depuis qu'il y avait des TGV, qui roulent très vite, ça coûtait plus cher et qu'ils avaient donc moins de passagers et ils ont revu leurs tarifs : ils ont fait des tarifs si on prend le billet 3 mois avant, 8 jours avant, bref, ce qui veut dire que ceux qui n'ont pas trop d'argent, c'est la catastrophe. Contrairement à ce que disait Monsieur LAHELLEC tout à l'heure, on va bien vers une augmentation du tarif des riches et des pauvres, c'est clair. Plus le TGV va vite, plus il est cher.

**Dominique SIMON, membre de la CPDP**

Vous avez une question, Monsieur, à ce sujet ?

**Daniel HARY, retraité à Thorigné-Fouillard**

Oui, quelle est la répartition qui va être faite ? Parce que là on a vu que 20 % allaient être financés par les utilisateurs, donc peut-être 15 % ou peut-être 25 %, mais c'est quand même assez grave ça. Qu'est-ce qui va être décidé là-dessus ?

**Benoît FORMSTECHEER, responsable technique – RFF**

Je vais répondre très factuellement sur les hypothèses prises en compte dans les études. Ça a été rappelé, il est très difficile de se projeter à 2030. Ce qu'on peut dire, c'est que, nous, on prend des méthodes qui sont normées et qu'on utilise sur tous les projets de ligne nouvelle qui font gagner du temps sur l'activité TGV. Ce qu'on prend en compte, c'est un tiers de l'avantage du gain de temps. Concrètement, ça se traduit par quoi ? Sur un trajet Paris – Brest, c'est 1 à 2 % d'augmentation dans le cadre du projet, ce sont des hypothèses qu'on prend dans notre étude.

**Dominique SIMON, membre de la CPDP**

Donc, c'est ce qui est dans les bilans socioéconomiques, mais ça ne veut pas dire que c'est ce qui sera la réalité, c'est ça ? Monsieur KLEIN ?

**Olivier KLEIN, Directeur adjoint du Laboratoire d'économie des transports, Université de Lyon**

Sur cette question de la différence de propension des gens à payer, pour aller vite, il y a des gens qui sont prêts à payer cher pour aller vite, il y a des gens qui ne sont pas prêts à payer. Je veux simplement souligner qu'aujourd'hui on commence à avoir des offres d'autocar sur autoroute entre Paris et Lyon, qui est sans doute la liaison idéale pour le TGV. C'est-à-dire que cette liaison existe depuis 30 ans et, pendant 30 ans, on a fait comme si tout le monde était satisfait du TGV. On a aujourd'hui des gens qui sont prêts à payer moins cher pour aller moins vite ou qui sont prêts à prendre l'autocar en prenant moins cher, et donc prendre plus de temps. On a partout en France, et je pense que c'est le cas aussi en Bretagne, une clientèle qui n'est pas prête à payer cher pour aller vite. Il ne faut pas l'oublier et je pense qu'un certain nombre d'élus, que je vois au premier rang, sont sensibles à cet argumentaire.

J'en profite pour dire qu'aujourd'hui les autocars sur autoroute et le covoiturage ne sont pas seulement des éléments qui viennent apporter de l'incertitude aux prévisions de trafic, c'est aussi des éléments de politique de transport. Faites en quelque chose, et je m'adresse aussi au fond de la salle, ce n'est pas forcément le train qui doit desservir le centre de la Bretagne, parce que ça va coûter cher, parce que ça ne sera pas fréquent, parce que ça ne sera pas forcément rapide. Il y a parfois d'autres solutions. Je ne dis pas qu'il faut transférer toutes les lignes ferroviaires sur autocar, mais je n'ai pas de préférence modale *a priori*.

**Dominique SIMON, membre de la CPDP**

Merci.

**Gérard CHENÉ, Côte d'Armor Nature Environnement**

J'ai particulièrement apprécié votre dernière intervention, dans la mesure où elle explique particulièrement bien qu'on peut avoir aujourd'hui un schéma directeur des déplacements. Les évolutions actuelles, le covoiturage pour prendre un exemple, mais aussi tous les autres, on peut aller aussi vers les locations *lowcost*, qui commencent à se mettre en place, tout ça impose aujourd'hui de revoir le schéma de déplacements globalement en fonction de besoins. Ça aura forcément un impact sur l'approche qui a été faite sur le schéma ferroviaire et certainement reposera des questions.

Un point qui revient de façon vraiment très récurrente, ce sont les 3 heures sur Brest. Il faut bien prendre en compte la dimension que peut avoir cet objectif, qui demande d'ailleurs à être explicité. Parce qu'aujourd'hui il est très emblématique, mais, au-delà de l'emblématique, on a vraiment du mal à voir son intérêt. Son impact, en revanche, on le voit fort bien parce qu'à travers la vitesse, on pénalise l'ensemble du réseau, l'ensemble des possibilités. Traduction : on va construire une voie parallèle. Si cette vitesse est limitée – là, on est peut-être un peu technique, mais je pense que c'est nécessaire –, la cohabitation des trains est beaucoup plus facile, la capacité des voies devient supérieure et il n'est pas impossible – je ne sais pas, RFF a l'expertise pour ça – que le problème ne soit pas sur les voies, mais sur les nœuds. Ces questions doivent être étudiées clairement. Si le besoin n'est qu'emblématique, il serait dommage de faire un projet qui coûte aujourd'hui extrêmement cher et qui, peut-être, ne répond pas aux vrais besoins.

**Dominique SIMON, membre de la CPDP**

Merci pour cette prise de position. Autour de vous, il y avait...

**Edgar BLOT, particulier**

Je voulais juste une petite précision concernant la méthodologie pour le bilan socioéconomique. J'ai vu que c'était très normé, mais le simple citoyen n'est pas forcément rompu à cet exercice et, ce que j'ai compris, c'est que c'est un bilan bénéfice/coût. Je voulais savoir, dans les coûts, comment on prend en compte la consommation des terrains agricoles. Je ne vais pas revenir sur les emprises, etc., on en a discuté longtemps, mais comment prend-on en compte cette consommation qui reste de toute manière considérable. Est-ce qu'on prend en compte le foncier ? Est-ce qu'on prend en compte aussi les pertes de production ? Et ceci, pourquoi pas, sur 50 ans ? Parce que j'ai vu qu'on prenait cette durée-là. Les pertes d'activité, et donc toujours des emplois en production, c'est-à-dire les exploitants agricoles, mais également les activités en amont, c'est-à-dire tous les intrants, il faut des semences, des engrais, des engins, des équipements agricoles et, dans les activités aval, toute la transformation, toute l'industrie agroalimentaire et donc tous les emplois qui vont derrière du fait de cette perte de production. Je voulais donc avoir cette précision.

**Michel MASSONI, Coordinateur du collège économie et régulation - CGEDD**

On va peut-être faire une réponse à plusieurs voix. Au niveau du débat public, il est clair qu'il n'y a pas d'autres prises en compte que le coût direct, c'est-à-dire le foncier. Quand le projet avance et que les compensations agricoles sont négociées, ça devient des coûts pour le projet, et donc ça vient évidemment en déduction du bilan du projet. Pour ce qui est effets plus macroéconomiques, c'est-à-dire ce que vous évoquiez, il peut y avoir des effets indirects sur les filières, si j'ai bien compris votre question. Là, évidemment, il faut faire le calcul socioéconomique, et un calcul d'essence microéconomique ne le prend pas en compte ; il faut naturellement avoir un calcul macroéconomique par filière. Les économistes savent faire, mais est-ce qu'ils ont les données ? Je dois reconnaître que sur ce dernier point, c'est-à-dire la partie effets indirects sur les filières, je n'ai pas connaissance d'études qui aient directement porté là-dessus. Cependant, j'appelle l'attention sur le fait que, normalement, les compensations sont calculées de telle sorte que les filières puissent se réinstaller et être compensées au moins en partie. Mais je sais que ce point est en débat parce que j'ai assisté à Paris – puisque je suis un technocrate parisien, je ne m'en cache pas – à des débats fort intéressants, mais que je n'ai pas vu conclure à ce stade, entre les différents ministères sur ce genre de problèmes. Effectivement, ça nous ramène à la question de savoir si les compensations sont calculées correctement, et j'ai l'impression que vous dites que ce n'est pas le cas, mais je n'ai pas de moyens de vérifier ce qui est juste et ce qui n'est pas juste.

**Pierre DESGRANGES, Directeur du service évaluation financière, RFF**

Monsieur MASSONI a dit 95 % de ce que je voulais dire, donc simplement deux points rapides. Le premier, c'est que ça joue dans tous les sens, c'est-à-dire que le fait d'être dans une analyse microéconomique fait qu'un certain nombre d'effets sont mal appréhendés : ce n'est pas qu'ils ne sont pas pris en compte, mais ils sont pris en compte dans une logique spécifique à ce type de méthode. Donc, ça peut se jouer en plus ou en moins pour le projet. L'alternative serait de développer des outils basés sur la comptabilité nationale, mais qui posent des gros problèmes de collecte d'information à l'échelle locale, puisqu'on n'a malheureusement pas tous les outils de collecte et d'exploitation de données qui nous permettraient de regarder comment la valeur ajoutée est créée ou enlevée en lien avec le projet.

**Dominique SIMON, membre de la CPDP**

Merci. Il y a plusieurs mains qui se sont levées avant vous, Monsieur. Voilà, ici.

**Charles LEVILLAIN, citoyen de Rennes**

J'estime que le débat n'est pas recevable en l'état, puisque le périmètre d'étude n'est pas global. Il y a eu beaucoup d'interventions sur le fait que ça concerne uniquement certaines liaisons et on oublie d'autres problématiques du territoire et d'autres liaisons interrégionales. Que les scénarios qui sont proposés sont très limités. On a encore évoqué d'autres scénarios qui ont été étudiés soit très partiellement avec un niveau d'expertise moindre, ou d'autres qui n'ont pas du tout été expertisés comme les scénarios de l'augmentation de la capacité uniquement, mais pas juste de gagner quelques minutes pour un Brest – Paris en 3 heures. Et, comme l'indiquait Monsieur KLEIN en conclusion de sa présentation, que le débat ne repose pas sur des études contradictoires. On a uniquement des études qui sont proposées par RFF ou par des experts dont on ne connaît pas les implications et cela nécessiterait que des scénarios soient étudiés par les opposants ou en tout cas par ceux qui ont des visions différentes du projet pour pouvoir avoir un vrai débat public comme vous l'entendez.

**Dominique SIMON, membre de la CPDP**

Merci de ce point de vue. Il y avait quelqu'un ici.

**Daniel HARY, retraité à Thorigné-Fouillard**

Je voulais rappeler quelque chose sur les terres agricoles.

**Dominique SIMON, membre de la CPDP**

Attendez, on me dit que, même si vous l'avez déjà fait, que vous redonnez votre nom, ce sera plus facile pour le script. Merci.

**Daniel HARY, retraité à Thorigné-Fouillard**

Entre Rennes et Le Mans, c'est un vrai carnage de terrassements de terres agricoles, ce sont 3 000 hectares de perdus, ce qui correspond à 30 fermes de 100 hectares et entre 500 et 700 emplois, en comptant les emplois indirects. Vous avez beau indemniser les agriculteurs correctement, les 3 000 hectares sont perdus, c'est fini, il n'y aura plus rien de produit, ce sont maintenant des chômeurs. Vous parlez d'argent. Le Monsieur, là, au milieu, dit : on les a bien indemnisés, il y a des calculs. Mais c'est terminé, vous pouvez indemniser l'agriculteur, il va être riche dans son cercueil, mais qu'est-ce que ses enfants vont produire comme céréales, comme animaux ? C'est terminé, les terres sont perdues. Donc, il faut quand même y réfléchir.

**Dominique SIMON, membre de la CPDP**

Merci. D'autres... C'est un avis, il n'y avait pas de question. Monsieur, vous dodelinez de la tête, qu'est-ce qui ne vous va pas ?

**Dominique SIMON, membre de la CPDP**

Non, ce n'était pas une question, c'était un point de vue : il faut le prendre en compte. S'il y a une question, je veux bien la prendre.

**Daniel HARY, retraité à Thorigné-Fouillard**

Qu'est-ce que vous allez faire pour éviter cela ? Mon avis, c'est qu'on peut rouler moins vite. S'il y a un débat, je vous le dis, il faut rouler moins vite, il faut en tenir compte. Parce que, là, vous dépensez beaucoup d'argent pour toutes ces réunions, mais si vous ne tenez pas compte de nos avis, ce n'est pas la peine de faire tous ces débats.

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

Je vais me permettre d'intervenir pour rappeler que le principe même du débat public, c'est de confirmer ou non l'opportunité du projet qui vous est présenté. Il faut se le dire. Là, rien n'est fait et la finalité de ce débat est bien d'écouter, d'entendre les différentes expressions, mais rien n'est fait. Quand on dit qu'on est très tôt, on n'est aussi absolument pas sûr que ce projet se fasse, il faut le dire. Après, on va avoir, en fonction des scénarios de suite des débats, s'il doit y avoir des suites, des études et des concertations assurément réalisées.

**Alain VALLÉE, particulier**

Deux questions et une remarque. Nous vivons dans un pays qui est endetté à 2 000 milliards d'euros à la louche, 100 % du produit intérieur brut, le taux de croissance est nul, s'il était de 1 à 1,5 %, éponger cette dette prendrait du temps, donc on n'a pas d'argent public pour de telles réalisations, que ce soit de l'argent public local ou de l'argent public d'État. Et le même État se refuse d'ailleurs à ce que l'Europe puisse avoir plus de 1 % du produit intérieur brut. Donc, c'est bloqué, c'est coincé carrément. Du côté des investisseurs, ça s'appelle les PPP, mais les PPP sont plutôt mal vus, parce que les histoires d'investissement à 12 % de rentabilité garantie, il y a même à Paris des gens qui trouvent ça louche ! La Cour des comptes a écrit des trucs, elle s'est même étonnée, en juin 2012 je crois, du fait que « les études indépendantes étaient trop peu nombreuses ou pas tout à fait suffisantes » : quand la Cour des comptes dit ça quand même, c'est qu'elle se lâche, ça veut dire quelque chose ! Il faudrait sûrement en tenir compte d'une manière ou d'une autre. On est coincés, on ne peut pas faire, c'est aussi bête que ça, il faut redescendre sur terre, ou alors vous avez de l'argent quelque part caché, je n'en sais rien, mais, franchement, je ne comprends pas.

## LNOBPL – Liaisons ferroviaires Bretagne-Loire

**Dominique SIMON, membre de la CPDP**

Merci. Oui, au fond là-bas. Monsieur ?

**Serge MONROCQ, MEI**

On pourrait connaître le coût de l'étude que vous avez faite maintenant ?

**Dominique SIMON, membre de la CPDP**

Quelle étude Monsieur ?

**Serge MONROCQ, MEI**

L'étude actuelle a un coût quand même. Vous avez travaillé, combien ça a coûté ?

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

Le coût des études RFF, si je peux juste préciser, c'est 3,9 millions d'euros, je crois, depuis le début, c'est-à-dire depuis les années 2009-2010 jusqu'au résultat qui vous est présenté ce soir. Vous voyez le volume d'études qui est en ligne sur le site du débat, qui vous donne un peu une idée de l'ampleur du travail qui a été mené.

**Dominique SIMON, membre de la CPDP**

Ça répond à votre question Monsieur ? D'autres questions ou prises de position ?

**Patrick ANNE, EELV Bretagne**

J'ai parlé de Brest – Paris tout à l'heure, mais Brest – Quimper, c'est combien de temps en train ?

**Olivier GUÉRIN, Président de la CPDP**

Vous pouvez rappeler les travaux que vous envisagez sur Brest – Quimper ?

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

Là, on est à un peu plus d'une heure effectivement sur la liaison Brest – Quimper et, si on parle travaux et sous le contrôle évidemment de Gérard LAHELLEC, du Conseil régional, des travaux sont prévus dans le contrat de plan à venir et seront réalisés en 2017. Ils permettront notamment de fiabiliser la ligne assurément.

**Patrick ANNE, EELV Bretagne**

Une autre manière de répondre serait aussi de se poser la question de combien ça mettrait de temps par autocar sur autoroute. C'était juste pour provoquer.

**Dominique SIMON, membre de la CPDP**

D'autres contributions ? Allez-y, oui.

**Charles LEVILLAIN, citoyen de Rennes**

Juste une dernière question sur la question TGV ou TER. Les gains de temps évoqués concernent-ils uniquement les TGV ou également les TER puisque ceux-ci ne roulent pas à 320 km/h ? Quelle part des gains de temps sera réellement affectée aux TER et non aux TGV qui concernent uniquement des liaisons vers la capitale ou vers d'autres régions et pas les déplacements du quotidien ?

**Benoît FORMSTECHE, responsable technique – RFF**

Si on peut présenter la diapositive, je vais répondre très rapidement. Là, ce sont les gains de temps schématisés sur les grands axes si on prend l'exemple déjà largement commenté de Rennes – Brest. On a 10 minutes, 11 minutes de gain de temps pour les scénarios mauve et bleu pour les trains les plus rapides, donc ce sont les TGV. Pour les TER, suivant les types de matériel qu'on imagine, si on imagine un matériel roulant qui roule à 250 km/h, ce qui peut être envisageable



# LNOBPL – Liaisons ferroviaires Bretagne-Loire

dans le futur pour des TER intervilles sur des relations de 200 à 250 km, on est sur des gains de temps sensiblement équivalents de l'ordre de la dizaine de minutes ; si ce sont des TER qui sont conformes à ceux qui roulent actuellement, donc des TER qui roulent à 200 au maximum – c'est ce qu'on retrouve sur nos deux régions –, on serait sur des gains de temps plutôt de 6 à 7 minutes sur la liaison Rennes – Brest.

## Gérard CHENÉ, Côte d'Armor Nature Environnement

Juste une petite remarque. La question a été posée du coût des études. Le coût des études, certes, il peut paraître important. Il faut voir l'enjeu qu'il y a derrière et si on redépensait encore aujourd'hui 3 ou 5 millions d'euros pour arriver à un projet qui réponde à des besoins bien identifiés et justifiés, ce serait une économie. C'est en tout cas mon point de vue.

## Dominique SIMON, membre de la CPDP

Merci de ce point de vue. Quelqu'un d'autre souhaite-t-il poser une question, s'exprimer, faire une suggestion ? Vous faites court, Monsieur, s'il vous plaît.

## Alain VALLÉE, particulier

Il y a eu des rapports, et je crois même que la Cour des comptes a dit quelque chose là-dessus, mais il y a un autre rapport sur le fait que le mélange TGV et TER n'était pas une bonne idée. J'ai compris que les TGV devaient rouler vite et aller loin, et que les TER devaient rester dans le coin, aller pas trop vite et desservir beaucoup de monde. Les rapports ont dit que ça n'allait pas parce que les TGV, en France, fonctionnaient à peu près à 40 % de leur utilisation en TER, ce qui a évidemment un coût, parce que c'est évidemment un contre-usage, ce n'est pas comme ça qu'on doit faire, c'est comme si on prenait un 380 pour aller de Paris à Lyon par exemple. Tenez-vous compte de cela dans vos travaux ? Ça, c'est une vraie question. Tenez-vous compte de ces remarques-là, qui sont quand même un peu pertinentes, dans vos travaux ? Et, si vous en tenez compte, dites-nous comment ?

## Arnaud GODART, chef de mission LNOBPL – RFF

Je vais répondre de façon générale, et peut-être que Benoît complétera de façon plus précise et, de façon générale, ces éléments sont relativement récents. Vous avez vu que les études ont une certaine antériorité, nous n'avons donc pas pris en compte effectivement forcément tous les rapports récents parus. Quand même, sur ce projet : ce projet a – je pense que c'est important de le dire – des sections de ligne nouvelle qui sont proposées, non pas créer des sections de ligne nouvelle pour créer des sections de ligne nouvelle, mais parce qu'il répond à des objectifs et à des limites du réseau, donc, comme ça a été dit précédemment et j'en profite, qui traitent à la fois des problèmes de capacité, de vitesse et aussi sur les nœuds. Ces aménagements, nous ne préjugeons pas et ils ne sont absolument pas dédiés à un type de matériel qui serait aujourd'hui TGV ou TER. Pourquoi ? Parce que d'abord, en 2030, on ne sait pas exactement comment ça va se passer. Il y aura de la concurrence, donc ça serait présomptueux, et comme ça a été dit par plusieurs intervenants, ce serait trop tôt et ce serait forcément faux.

Ce qu'on détermine davantage, c'est la desserte, le service, et c'est ça qui, en fait, fonde les études, en disant qu'il y a des dessertes longue distance et des dessertes plus courte distance pour des dessertes fines du territoire : c'est ça qui détermine plus : le besoin, le service, plus que le type de train.

## Michel CAGNIAUX, Association Logistique Transport Ouest

Pour dire qu'à partir de la Cour des comptes, il y a un excellent document de la Fédération nationale des usagers du transport, qui prend un peu le contre-pied du fameux rapport de la Cour des comptes, dont on entend beaucoup parler au cours de ce débat : il dénonce des multiples erreurs, des préconisations peu crédibles. Je vais juste prendre un exemple pour répondre à ce que vous avez dit : la Cour affirme que le TGV n'est pas fait pour rouler sur les lignes classiques, la FNAU dit que c'est faux, que le TGV n'est pas l'aérotrain et que sa compatibilité avec le réseau classique évite des correspondances ; et il n'est pas non plus fait pour une desserte fine du territoire, la FNAU dit que c'est faux, que sur les lignes classiques, le parcours du TGV, la desserte de villes moyennes sur tout l'arc méditerranéen et en Bretagne est un

## LNOBPL – Liaisons ferroviaires Bretagne-Loire

facteur important d'attractivité du TGV. Et il précise que, là encore – c'est encore précis, vous l'avez sur le site de la FNAU, on est des associations complémentaires, on est d'accord sur le diagnostic. La Cour affirme page 49, c'est très précis, de son rapport qu'entre Rennes et Quimper le TGV effectue plus d'arrêts intermédiaires que le TER : c'est complètement faux et ils expliquent pourquoi. Donc, voilà, je pense que nous, en tant qu'association Logistique Transport Ouest, qui regroupe 37 collectivités de Rhône-Alpes à Bordeaux, en passant par la Bretagne, nous sommes pour l'opportunité de ce projet parce que c'est une pièce du puzzle de la vie Atlantica qui doit relier la façade atlantique de Caen – en admettant que l'Atlantique aille jusque là-haut – jusqu'à Lisbonne sur le Lyon – Turin, qui est lui aussi un projet controversé. Lorsqu'on voit les cartes des corridors européens, on s'aperçoit que toute la façade atlantique est complètement squeezée et que, si on veut réussir la construction européenne, il nous faut un axe est-ouest européen structurant, qui ne fasse pas du Lyon – Turin un cul-de-sac, mais qui continue vers l'Atlantique jusqu'à atteindre le LNOBPL.

**Dominique SIMON, membre de la CPDP**

Merci. Nous allons peut-être nous en tenir là. Non, tout d'un coup, quand je dis ça... Alors deux interventions et c'est tout, parce que le temps passe.

**Patrick ANNE, EELV Bretagne**

Oui, toujours pareil, sur les pérégrinations d'un voyageur à Paris, quand on est dans un TGV, en voiture 20 ou 19, quand on a un bagage, que tout le monde est sur le quai, qu'on veut aller sur le métro, on met combien de temps ? 10 minutes. Alors, à une époque, on a reculé la gare pour faire une grande tour, qui nous pose plein de problèmes aujourd'hui sur d'autres sujets. Est-ce qu'a été étudié le recul de la gare Montparnasse un peu plus loin pour pouvoir gagner les 10 minutes qu'il nous reste pour Brest.

**Dominique SIMON, membre de la CPDP**

La question est de savoir effectivement où est-ce qu'on gagne les 10 minutes. Monsieur ?

**Edgar BLOT, particulier**

Je voulais juste réagir un petit peu à l'avis de Monsieur KLEIN disant qu'on ne fera pas tout en même temps et donc qu'il fallait sans doute envisager un phasage du projet. Pour quelle raison on n'envisage pas du tout ce phasage et on est toujours à dire 2030 ? Ça fait 15 ans. Je signale que la LGVBPL, ça fait 25 ans entre le début et les trains qui roulent. Donc, à mon avis, pour un projet plus simple, est-ce qu'on fait tout toujours en même temps et on ne phase rien ?

**Dominique SIMON, membre de la CPDP**

Vous voulez réagir ?

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

Oui, pour rappeler qu'en effet ce projet est perçu aujourd'hui, sur les 5 objectifs qui ont été rappelés, comme un tout, de façon à pouvoir traiter des objectifs d'aménagement de territoire qui sont fondés sur les expressions du comité de pilotage des partenaires, mais aussi pour donner une vision globale à ce projet. Ce projet, en termes de constructions, et ça n'a pas été évoqué ce soir, permet une mutualisation entre différents objectifs. Nantes – Rennes, Rennes – Nantes plutôt, Rennes – Quimper par exemple trouvent leur réponse sur une infrastructure commune, entre Rennes et Redon notamment, en mutualisant deux objectifs. Ces aménagements ont aussi des vertus capacitaires, comme ça a été vu tout à l'heure, et donc quelque part effectivement on le voit comme un tout, parce que c'est un projet global d'aménagement du territoire, ça a été dit, et aussi parce que, par construction, il répond à plusieurs de ces objectifs. Ça donne une vision globale qui permet d'avoir quand même du sens dans ces différents aménagements à ce stade. La question du phasage de réalisation pourrait être évoquée, mais dans des phases peut-être ultérieures de construction, des choses de ce niveau-là. Mais, à ce stade, nous sommes sur l'opportunité globale d'un projet, avec l'ensemble de ses composantes.

**Dominique SIMON, membre de la CPDP**

Merci. Je vous propose de nous en tenir là, mais sachez que la vie du débat ne s'arrête pas ce soir, au contraire. Nous avons encore des réunions publiques. Vous pouvez toujours participer sur internet. Avant de partir, soyez gentils, aidez-nous à progresser dans cette procédure de débat public et remplissez, s'il vous plaît, le questionnaire d'évaluation. Il n'y a plus personne qui m'écoute ! Donc, remplissez ce questionnaire d'évaluation, s'il vous plaît, et allez sur internet. J'espère que vous avez reçu suffisamment de matériaux ce soir pour nourrir votre réflexion. Merci de votre patience et de votre présence.

*(Clôture de la réunion à 22h35)*

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