

LNOBPL – Liaisons ferroviaires Bretagne - Loire**VERBATIM DE LA RÉUNION PUBLIQUE THEMATIQUES « LES
LIAISONS NOUVELLES ET LES PAYS DE LA LOIRE »****Nantes, le 9 décembre 2014, 19 h 00 à 22 h 00****Commission particulière du débat public :**

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

Maîtrise d'ouvrage

Stéphane LEPRINCE, *directeur régional Bretagne –pays de la Loire (RFF)*
Arnaud GODART, *chef de mission LNOBPL (RFF)*
Benoît FORMSTECHE, *chef de mission adjoint LNOBPL (RFF)*
Cédric LEVREL, *en charge des études techniques LNOBPL (RFF)*
Marc-Antoine BERTRAN DE BALANDA, *chargé de mission projets stratégiques de l'agglomération de Nantes (RFF)*
Marie-Paule HENNUYER, *chargée de concertation RFF*
Virginie FIORIO, *responsable environnement RFF*

Intervenants

Jean-Christian AVET, *ingénieur exploitation ferroviaire, société SYSTRA*
Bernard FOURAGE, *membre de l'association Nexus*
Annie LE GALL, *membre de l'association Nexus*
Fabrice ROUSSEL, *vice-président de Nantes Métropole*

(Début de la réunion à 19 h 10)

Alain RADUREAU, membre CPDP

Nous n'avons pas de *jingle* ni de marteau pour frapper les trois coups, mais si vous le voulez bien, nous allons démarrer cette réunion. Il est 19 h 10. Nous avons un tout petit peu de retard, mais pas trop. Je vais demander à Monsieur ROUSSEL de bien vouloir venir faire le petit accueil traditionnel.

Fabrice ROUSSEL, vice-président de Nantes Métropole

Mesdames, Messieurs, bonsoir à toutes et bonsoir à tous. Heureux de vous retrouver, pour certaines et certains depuis le 27 novembre, puisque nous étions également dans cette salle pour une première séance de débat à Nantes. Donc, bienvenue dans cette ville, dans cette métropole où effectivement nous considérons que ce projet de ligne nouvelle Ouest Bretagne – Pays de la Loire est particulièrement important pour l'avenir du grand Ouest. Et Nantes métropole dans son expression y a pris toute sa part à travers plusieurs communications de cahiers d'acteurs et notamment celles avec les grandes agglomérations du grand Ouest.

Je tiens tout d'abord à souligner l'importance de ce projet qui porte une vision globale puisqu'il traite de la performance et de la capacité de l'ensemble du réseau ferroviaire, que ce soit pour les liaisons de niveau national ou européen, mais aussi les liaisons régionales, inter cités, puis aussi les possibilités qu'il donne sur l'amélioration des dessertes locales périurbaines, et aussi sur le fret qui est particulièrement important pour le développement économique. Puis aussi, à Nantes – mais j'aurai l'occasion d'y revenir – nous sommes particulièrement attachés à ce que la coopération avec Rennes soit renforcée. Donc, ce projet nous tient particulièrement à cœur. Je vous souhaite tout simplement de bons échanges et de bons débats, une nouvelle fois, ce soir à Nantes. Voilà Monsieur RADUREAU pour ces mots d'introduction.

Alain RADUREAU, membre CPDP (2'20)

Merci Monsieur le Président. Bonsoir à toutes et à tous. La Commission particulière du débat public est heureuse de vous accueillir ce soir pour cette 16^e réunion du débat public portant sur le projet de ligne ferroviaire nouvelle en Bretagne et Pays de Loire proposé par Réseau ferré de France.

Le débat public, c'est en France une procédure relativement nouvelle. Elle est régie par tout un ensemble de textes, tant nationaux que de conventions internationales. Ceux que cela intéresse peuvent se reporter au site de la Commission nationale pour plus d'informations juridiques. Ce qu'il me paraît le plus important de souligner ici, c'est l'objectif du débat public. L'objectif du débat public, c'est de permettre à la population de s'informer et de s'exprimer avant toute prise de décision sur de grands projets, qu'ils soient publics ou privés, qui la concernent.

Aujourd'hui, nous sommes devant un projet dont l'échéance est 2030. Donc, évidemment, les décisions ne sont pas encore prises. Et ce débat public est fait pour vous et vous en êtes en même temps l'acteur principal. Mais comme dans le débat public à la française nous débattons d'un projet, vous avez forcément en face de vous le porteur de ce projet, en l'occurrence Réseau ferré de France qui est là pour vous informer sur son projet, pour défendre son projet aussi, pour écouter vos avis et pour recueillir vos propositions. Sur la base de ces éléments, à l'issue du débat, le maître d'ouvrage pourra décider de la poursuite, de la modification ou de l'abandon de son projet.

Puis, entre le maître d'ouvrage et le public, nous trouvons la Commission particulière du débat public, qui est chargée d'organiser et d'animer le débat. Cette Commission est nommée par la Commission nationale du débat public et présidée par Olivier GUÉRIN qui est dans la salle, et composée de 7 membres qui sont issus d'horizons extrêmement différents. Mais tous ces membres ont en commun un point : c'est leur absence totale de lien ni avec le maître d'ouvrage, ni avec une quelconque partie prenante du projet. Par ailleurs, tous les membres de la Commission se sont engagés à ne jamais se prononcer sur le fond du débat. Vous pouvez donc compter à la fois sur notre indépendance et sur notre neutralité pendant tout ce débat.

Les acteurs sont en place. Voyons un peu maintenant comment cela va se passer. Évidemment, pendant le débat public, votre parole est libre. Vous pouvez aborder tous les sujets qui vous paraissent importants ou utiles. Mais la Commission nationale recommande que nous abordions les projets, celui-là comme les autres, sous trois angles particuliers.

- Le premier de ces angles est de traiter de l'opportunité du projet. Qu'est-ce que cela veut dire ? C'est tout simple. Ce projet, faut-il le réaliser ou ne pas le réaliser ? C'est-à-dire se poser la question de son utilité, son opportunité, compte tenu évidemment de l'échéance.
- Le deuxième point sur lequel la Commission nationale souhaite que nous réfléchissions est les objectifs du projet. Nous sommes là devant un projet dont les objectifs sont multiples et complexes. Est-ce que tous les objectifs sont justes ? Est-ce qu'ils sont correctement hiérarchisés ? Est-ce que certains de ces objectifs doivent être abandonnés ? D'autres, ajoutés ? De tous ces points, vous avez la possibilité de discuter.
- Enfin, le troisième axe sur lequel il nous est recommandé de débattre est les caractéristiques principales du projet. Ici, nous avons l'occasion de débattre des différents scénarios et plus particulièrement aujourd'hui de débattre des différents scénarios entre Nantes et Rennes.

Ceci est pour le contenu du débat. Pour la forme du débat, il y a trois principes auxquels la Commission nationale nous demande de veiller :

- Le premier de ces principes est la transparence. Qu'est-ce que cela veut dire ? Cela veut dire que nous nous devons de vous fournir une information aussi complète, sérieuse que possible sur le projet et sur tous les éléments qui en dépendent. Alors, évidemment, cette transparence est un idéal que nous n'atteignons jamais, mais nous faisons quand même des efforts pour nous en rapprocher le plus possible.
- Le deuxième principe est l'équivalence. Qu'est-ce que cela veut dire ? Cela veut dire que chacun d'entre vous, quel que soit son statut, que vous soyez simple citoyen, que vous soyez représentant associatif, que vous soyez représentant professionnel, que vous soyez élu, doit avoir la possibilité de s'exprimer exactement dans les mêmes conditions. Et toutes les paroles, que ce soit celles de l'expert ou celles du simple citoyen, méritent d'être écoutées. Il n'y a pas de préséance dans le débat public.
- Et le troisième principe est l'argumentation. Un débat public, ce n'est pas une enquête publique, ce n'est pas non plus une instance de décision. Cela ne sert à rien de voter pour ou contre le projet. Ce qui est important dans le débat public, c'est de conforter les arguments et les propositions. Et ce sont ces arguments et ces propositions qui vont le suivre, si le projet se poursuit, tout au long de sa vie jusqu'à l'enquête publique et qui, donc, peuvent avoir un impact sur le devenir de ce projet.

En ce qui concerne ce débat public précisément, il approche de sa fin, puisque nous en sommes à trois mois et demi de débat public sur une durée de 4 mois. Nous l'avons structuré autour de 17 réunions publiques qui sont réparties sur toute l'aire géographique du projet, ce qui est un problème un peu difficile dans les projets de grande étendue comme celui-ci. À ces 17 réunions, nous avons ajouté 6 rencontres plus informelles avec les voyageurs, principalement dans les gares. Et par ailleurs, nous avons mené une action spécifique à destination des étudiants. Les résultats de cette action seront présentés lors de la réunion de clôture à Rennes, la semaine prochaine.

Mais un débat public, cela se passe effectivement dans les réunions publiques, mais cela se passe aussi maintenant sur internet. Et sur le site internet du débat, qui est affiché là-haut, vous allez trouver à la fois des éléments d'information et des possibilités d'expression. Parmi les éléments d'information, il y a évidemment tous les documents concernant le projet, documents mis à votre disposition par RFF, y compris un ensemble important d'études préalables que le maître d'ouvrage révèle au public à l'occasion de ce débat. Vous trouverez aussi le *verbatim* de toutes les réunions passées. Ce point est très important pour nous, parce que votre parole, nous l'écoutons, nous l'enregistrons et nous la remettons à disposition d'un public plus large au travers du *verbatim*. Et nous lui donnons, de cette façon-là, une certaine pérennité. Puis vous allez trouver trois modalités d'expression. Le premier, c'est le système questions / réponses. Vous pouvez interroger le maître d'ouvrage et nous nous engageons à ce qu'il vous réponde dans un délai aussi raisonnable que possible et en respectant le principe de transparence que j'évoquais tout à l'heure. Vous trouverez également un espace pour déposer vos avis et contributions, sachant qu'une contribution peut être quelque chose de technique, d'assez dense

et d'assez important. Et vous trouverez enfin un forum pour échanger avec les autres internautes. Donc, il y a un véritable débat parallèle aux réunions sur le site du débat public.

Je souligne que nous sommes à l'avant-dernière réunion du débat public. La réunion de clôture a lieu mardi prochain. Mais que le débat n'est officiellement clos que le 3 janvier. Donc, pendant toutes les vacances de Noël, il restera interactif et vous aurez la possibilité de poster vos avis, questions et contributions. Et bien évidemment, quand il s'agira pour nous d'établir le compte-rendu du débat, nous prendrons en compte les avis et les questionnements intégrés sur le site internet de la même façon que ce qui s'est dit en réunion publique.

J'étais déjà là dans les suites du débat. Les suites du débat sont relativement codifiées. Dans les deux mois qui suivent la clôture du débat, c'est-à-dire avant le 3 mars, nous devons rendre public le compte-rendu du débat. Je précise qu'il s'agit d'un compte-rendu du débat et non pas d'un avis sur le projet. C'est une synthèse des arguments et propositions débattues. Il n'y aura pas d'avis sur le projet dans ce compte-rendu. Ensuite, Réseau ferré de France disposera de trois mois pour rendre public sa décision de poursuite, de transformation, de remise à l'étude ou d'abandon du projet. Ils ont tous les choix possibles.

Normalement, vous ont été distribués à l'entrée de cette salle de petits questionnaires qui vous permettent de participer à une procédure d'évaluation du débat. C'est une procédure nouvelle, mise en place par la Commission nationale, pour essayer d'améliorer le débat public. Alors, je vous remercie de participer à cette action en remplissant les questionnaires qui, par ailleurs, sont anonymes. Donc, vous pouvez vous « lâcher ».

Ce soir, nous sommes réunis pour la deuxième réunion thématique consacrée à la liaison Nantes – Rennes. Nous avons eu il y a 15 jours une réunion globale. Aujourd'hui, nous sommes dans une réunion qui a été qualifiée d'atelier. C'est-à-dire que nous allons essayer ensemble de mieux comprendre les enjeux et les difficultés, surtout, de cette liaison entre les deux métropoles. Et lors de cette réunion précédente ici même, nous avons découvert la multiplicité des solutions possibles, selon que nous incluons ou pas la desserte de l'AGO. Aujourd'hui, nous allons essayer de regarder tout cela d'un petit peu plus près pour vous permettre d'approfondir un peu ces questions. Et nous allons donc organiser la réunion en trois séquences. D'abord, une petite présentation du projet par RFF comme il est de coutume. Après quoi, je vous donnerai la parole pour un premier échange. Ensuite, nous aborderons cette partie un peu atelier et nous allons pendant quelque temps transférer le débat presque de la salle à la scène, puisque nous demanderons à un représentant d'un des bureaux d'études qui a travaillé pour nos experts sur les solutions possibles sans desserte de l'AGO de venir présenter les deux variantes que nos experts avaient retenues comme étant potentiellement économiquement rentables. Ensuite, nous demanderons à un représentant de Réseau ferré de France de revenir un peu sur la liaison Nantes – Châteaubriant et de poser les questions qu'il avait posées à l'issue de la dernière réunion. Certains d'entre vous avaient manifesté un certain mécontentement, parce que nous ne lui avons pas répondu à ce moment-là. Cette fois-ci, RFF lui répondra puisqu'après ces deux interventions je donnerai la parole à RFF pour qu'ils puissent répondre à tout cela. Puis, nous terminerons cette petite séquence un peu dense par une intervention de Monsieur ROUSSEL qui reviendra sur scène pour, cette fois-ci, nous faire part de ce que les deux agglomérations de Nantes et Rennes attendent de cette liaison Nantes – Rennes. Pourquoi cette liaison leur paraît-elle nécessaire ? Suite à ces interventions, je vous donnerai longuement la parole, puis nous terminerons la réunion par quelques éléments complémentaires, à un petit retour sur les problèmes de l'étoile ferroviaire de Nantes, parce que la dernière fois ce n'était pas aussi clair que nous l'aurions souhaité. Puis – et cela fait partie des obligations du débat public – par une première esquisse du dispositif d'après débat que RFF propose s'ils décident de poursuivre avec le projet.

Je vous remercie de votre attention et je passe tout de suite la parole à Réseau ferré de France pour la présentation du projet.

Arnaud GODART, RFF, mission LNOBPL

Bonsoir à tous. Je suis Arnaud GODART, le chef de mission du projet de liaison nouvelle Ouest Bretagne – Pays de la Loire, au sein de Réseau ferré de France. À mes côtés, Benoît FORMSTECHE, mon adjoint, qui répondra à vos questions techniques. Également dans la salle, des collègues SNCF, RFF, qui pourront également intervenir. Je tiens à rappeler – cela a été dit – que nous étions très en amont du projet et tout est ouvert à ce stade. Nous pouvons discuter de tout et améliorer, grâce à nos échanges, ce projet, ce que nous attendons donc de ce débat. Et aujourd'hui, tout particulièrement sur cet axe Nantes – Rennes. Nous vous avons présenté le 27 novembre le projet dans sa globalité, les

LNOBPL – Liaisons ferroviaires Bretagne-Loire

5 objectifs, les 3 scénarios, les enjeux pour le territoire. Nous vous proposons aujourd'hui dans le contexte de la réunion thématique de rentrer directement dans le vif du sujet et de vous présenter le sujet et les problématiques ferroviaires sous l'angle de Nantes et de Rennes. Je passe donc la main à Benoît.

Benoît FORMSTECHE, RFF, mission LNOBPL

Merci. Bonsoir. Donc, en fait, dans la continuité de la réunion du 27, nous avons décidé de revenir sur deux des trois enjeux que nous avons présentés. Et donc, revenir sur deux enjeux qui sont à notre sens plutôt purement ferroviaires, donc plutôt sous l'angle du gestionnaire d'infrastructure. Ces deux enjeux sont sur la capacité du réseau et sur le fonctionnement du système ferroviaire. Il y avait un troisième enjeu qui avait été présenté le 27, c'était un enjeu de report modal, qui intéresse aussi Réseau ferré de France, mais nous allons dire que là nous avons décidé de nous focaliser sur des enjeux peut-être un peu plus techniques. Donc, il y a des éléments qui vous ont déjà été présentés le 27. Mais nous allons essayer d'aller un peu plus loin dans la présentation.

Premier enjeu, c'est la capacité. Cette diapositive, nous vous l'avons déjà présentée. Mais je pense que c'est bon de la revoir. C'est la présentation un peu théorique du fonctionnement, comment nous organisons la circulation des trains sur une ligne ferroviaire. C'est un peu simplifié quand même. Vous retrouverez sur l'axe vertical des ordonnées, représentée de manière schématique, la ligne Nantes – Rennes, avec Nantes en bas et Rennes tout en haut. Et nous retrouvons les trois sections qui composent la ligne. Vous avez Nantes – Savenay, Savenay – Redon et Redon – Rennes. Et là, après, vous est présenté sur l'axe horizontal le temps qui se déroule. Et nous avons fait figurer, par les lignes droites, les trains qui circulent. Nous retrouvons des trains orange qui sont les trains périurbains qui circulent entre Nantes et Savenay, par exemple ici ou entre Redon et Rennes. Ils sont assez « couchés », comme on dit dans le jargon, parce qu'ils ont une vitesse moyenne assez lente, puisqu'ils s'arrêtent un peu partout. Après, nous retrouvons d'autres trains que nous organisons un peu. Donc, des trains rouges qui sont des trains type TGV, qui sont plutôt plus rapides. Nous en retrouvons entre Rennes et Redon. Il vient par exemple là de Quimper. Et en bas, nous retrouvons le TGV qui va vers Saint-Nazaire – Le Croisic. Et ainsi de suite, nous retrouvons tous ces trains. Nous voyons que la problématique du ferroviaire, c'est d'insérer des sillons rapides – ce que l'on appelle des sillons, ce sont des couloirs de passage – et des sillons lents. Et vous voyez que les inclinaisons sont différentes. Nous retrouvons le Nantes – Rennes en bleu ici, qui part par exemple à 17 h et qui arrive vers 18 h 15, comme il est sans arrêt, et qui se faufile entre des trains qui circulent sur le réseau et qui ont des missions différentes. Si nous voulons rajouter un deuxième Nantes – Rennes, qui est un objectif ; il faut passer à la fréquence à la demi-heure, nous voyons que dans le cas nous essayons de partir à 17 h 30, nous rentrons en conflit avec un autre train qui part vers Quimper. Puis, si nous avons réussi à solutionner ce conflit, nous retrouvons un autre conflit en arrivant aux abords de Rennes, parce que nous avons les trains périurbains qui viennent de Redon pour aller à Rennes. Voilà toute la problématique du ferroviaire et surtout de l'axe Nantes – Rennes, puisque nous avons deux nœuds importants, deux grandes gares importantes avec une offre importante et donc deux tronçons qui sont assez chargés, Rennes – Redon et Nantes – Savenay. La conclusion qui avait été présentée la dernière fois était de dire des vitesses différentes et des dessertes différentes font que nous avons une capacité limitée si nous voulons assurer ces services différents.

Comment est-ce que cela se traduit concrètement sur un schéma de desserte simplifié ? C'est la retranscription spatiale de ce qu'il est au maximum possible de faire par heure, par sens, entre Rennes et Nantes. Cela va vous être présenté de manière schématique, toutes les dessertes présentées auparavant de manière théorique. En fait, si nous partons de Rennes et que nous allons vers Quimper, nous voyons au maximum que ce que nous pouvons faire c'est deux dessertes grande ligne ou TGV vers Quimper et deux dessertes que l'on a appelées inter villes, régionales, terminus Vannes ou TER vers Quimper par exemple. Nous retrouvons deux services périurbains en vert, terminus Messac-Guipry. Cela, c'est que nous arrivons à faire circuler par heure et par sens.

Sur la branche Sud, nous retrouvons entre Nantes et Savenay un peu le même type de service, avec la desserte de la presque Guérandaise et Saint-Nazaire avec des TGV et des trains régionaux rapides. Et nous retrouvons les dessertes périurbaines. Là, nous sommes en 2030, donc avec la desserte aussi de l'aéroport. Et après, nous rajoutons donc les trains qui font Nantes vers la Bretagne Sud. Donc, nous voyons deux sillons supplémentaires qui desservent soit en terminus Redon, soit au-delà vers Quimper. Et pour terminer, le Nantes – Rennes qui passe par Savenay et ne s'arrête pas, comme il est direct, à Redon. Donc, ceci est la situation maximale en 2030, sans le projet. Et donc, c'est ce qui avait

été présenté sur les schémas un peu simplifiés. Les zones les plus denses, c'est 7 trains au maximum par heure et par sens en sortant de Rennes vers la Bretagne Sud. Et 8 trains au maximum par heure et par sens, de Nantes à Savenay.

Là, nous revenons toujours un peu sur la théorie. Les enjeux sur la capacité sont : quelles sont les solutions techniques pour augmenter la capacité de la ligne, quand nous sommes à une situation optimale maximale de la ligne, c'est-à-dire que nous avons fait tous les travaux de modernisation sur cette ligne ? Nous avons amélioré au mieux la signalisation ferroviaire, donc nous ne pouvons pas aller au-delà de ces 7 ou 8 trains aux sorties de Nantes et de Rennes.

La première solution, c'est que nous touchons à la conception des horaires. Donc, nous harmonisons les vitesses. Nous décidons d'homogénéiser les circulations. Mais le problème est que cela dégrade, entre guillemets, le service ferroviaire puisque les trains rapides sont ralentis. Nous les faisons s'arrêter un peu plus souvent. Et les trains très lents, qui ont une desserte très fine, les omnibus, nous essayons de faire des systèmes où nous nous arrêtons une fois sur deux par exemple, une gare sur deux. Et donc, pour homogénéiser, pour essayer de rajouter des trains et ajouter des fréquences. C'est la première solution.

La deuxième solution, c'est ajouter des voies. Nous avons deux voies, nous rajoutons une troisième voie, voire une quatrième voie. Et l'avantage de cela, c'est de différencier les trains lents et les trains rapides. Donc, nous faisons circuler les trains lents sur une voie qui s'arrête partout et les trains rapides doublent sur le côté. C'est intéressant. Ce que nous pouvons noter, c'est que lorsque nous ajoutons des voies, généralement nous avons les mêmes performances sur les voies nouvelles rajoutées le long de la voie que sur la voie actuelle. En réalité, nous n'avons pas de gain de temps, nous n'avons que du gain de capacité.

Et la dernière solution, c'est la solution dite de ligne nouvelle ou d'aménagement de courte section de ligne nouvelle. Là, c'est une nouvelle infrastructure en parallèle. Et donc, les trains rapides doublent les trains lents, comme dans le cas des troisièmes et quatrièmes voies. L'avantage d'une ligne nouvelle par rapport à l'autre solution, c'est qu'en conception nous pouvons nous autoriser des vitesses supérieures, 220, 250, voire 320 km/h si le linéaire est suffisamment long pour que cela ait un intérêt. Donc, nous pouvons avoir aussi des gains de temps pour les trains rapides. C'était le cas un peu théorique.

Là, je reviens sur le schéma de desserte que je vous avais présenté juste avant. La situation 2030 sans le projet. Rien n'a changé. Et quand nous venons avec le projet LNOBPL, ce qui se passe, c'est que nous faisons basculer le Nantes – Rennes pour desservir l'aéroport du grand Ouest et filer vers Rennes, au départ de Nantes, le Nantes – Quimper pour desservir l'aéroport et filer après vers Redon. Nous pouvons rajouter une fréquence supplémentaire Nantes – Rennes. C'est possible dans tous les scénarios, mauve, bleu, vert, qui vous sont soumis au débat. Nous pouvons rajouter aussi une fréquence Nantes – Redon parce que nous avons fait basculer le Nantes – Quimper par l'aéroport et donc nous ne desservons plus les gares entre Savenay et Redon. Nous pouvons compenser cette perte de service. Et donc là, c'est l'apport direct du projet, c'est-à-dire plus un Nantes – Rennes toutes les heures et plus un Nantes – Redon.

Après, l'autre situation. Donc, nous arrivons à 8 trains et 10 trains en sortie des nœuds de Nantes et de Rennes. Et l'évolution possible encore promise par le sujet, quels que soient les trois scénarios d'ailleurs, c'est si nous nous autorisons des aménagements complémentaires, si nous les prévoyons, dans les nœuds de Nantes et de Rennes, c'est des aménagements encore de capacités supplémentaires. Par exemple, entre Nantes et Savenay, c'est des mises à 4 voies partielles entre Nantes et Savenay et un quai supplémentaire en gare de Nantes. Mais nous pouvons encore aller au-delà. Nous pouvons rajouter deux trains périurbains sur les deux branches au départ de Rennes ou au départ de Nantes. Et donc, au final, vous avez un service qui peut passer à 10 trains par heure, par sens, en sortie de Rennes et 12 trains par heure par sens en sortie de Nantes. Voilà les évolutions permises par le projet.

Maintenant, le deuxième enjeu et l'enjeu sur le fonctionnement du système ferroviaire. Donc, là, une petite diapositive qui remet en jeu cet enjeu en indiquant que Nantes et Rennes sont réellement les portes d'entrée, les nœuds de correspondance pour toutes les deux régions, le grand Ouest au sens vraiment Bretagne et Pays de la Loire. Vous avez un schéma qui vous présente les lignes sur notre territoire. Et en 2017, il va se passer quelque chose d'assez important dans le service ferroviaire, c'est que nous allons déployer le cadencement dans l'Ouest, qui est déjà effectif dans le reste de la France. Et le cadencement, concrètement, c'est la refonte globale de tous les horaires de tous les trains, TGV et TER, pour essayer de mieux les ordonnancer, mieux les structurer. Et d'optimiser au maximum les correspondances. Les grands principes, c'est l'optimisation des correspondances par la recherche de rendez-vous. Nous faisons converger tous

les trains autour de la minute 0. C'est-à-dire que vous allez voir arriver sur 10 minutes tous les trains lents, rapides. Et tous les trains seront en gare au même moment, à la minute 0, ce qui permet de faire toutes les correspondances, de partir d'un train périurbain pour prendre un TGV par exemple. Et nous faisons la répétitivité des horaires. C'est-à-dire que mon train Nantes – Savenay part tous les jours à 8 h 07, mais je sais qu'il partira aussi à 10 h 07 et à 12 h 07 par exemple. Il y a une lisibilité des horaires. Cela, c'est ce qui va se passer.

Et ce n'est pas sans conséquence sur le fonctionnement du système ferroviaire, le temps de parcours entre Nantes et Rennes. Parce que nous voyons bien que ce sont les deux portes, les deux nœuds principaux de correspondance de l'Ouest. Et donc le temps de parcours entre ces deux nœuds, du point de vue du gestionnaire d'infrastructure qu'est RFF, c'est important parce que cela conditionne la qualité du service ferroviaire, potentiellement le temps de parcours entre Nantes et Rennes. Donc, nous vous avons indiqué, lors de la précédente présentation, qu'un temps peut-être optimal du point de vue du système ferroviaire était inférieur à 1 h, mais pas spécialement aller au-delà de 50 ou 55 minutes. Mais qu'au-delà de 1 h, c'était un peu compliqué. Donc là, c'est un peu la démonstration. C'est une animation. Là, vous voyez représentée une fréquence toutes les heures. Donc, vous voyez un train qui part de Nantes, ici, et qui arrive à Rennes. Nous voyons qu'il arrive après la minute 0, alors qu'il est parti avant. Et là, sont représentés des trains en correspondance. Nous voyons que nous arrivons un peu tard et que la correspondance est compliquée, parce que nous mettons plus de 1 h, par exemple 1 h 05, pour faire le Nantes – Rennes. Nous appelons cela un nœud non optimisé, c'est-à-dire que les correspondances ne sont pas aisées. Et il y a une deuxième conséquence, c'est l'exploitation même – une petite animation vous présente cela. Pour faire un train par heure par sens, vous voyez que, comme il doit partir avant la minute 0 et qu'il arrive après la minute 0 dans la gare, en fait juste pour ce service-là, j'ai besoin de 4 trains avec des trains qui stationnent longtemps dans la gare et qui ne servent à rien. Là, c'est la démonstration avec la rotation aux terminus non optimisée. Et le même service, c'est-à-dire un train par heure, en opérant à 50 minutes, nous voyons que les parcours, les graphiques sont plus resserrés, plus tendus. Donc, mon train part par exemple à la minute 5 et arrive à la minute 55. Donc, il arrive avant la correspondance. Et la correspondance est rendue possible. Mais surtout, pour exactement le même service, un train par heure, par sens, je vois que j'ai le temps de faire mon retournement et je n'ai donc besoin plus que de deux trains pour faire exactement le même service.

Le temps de parcours Nantes – Rennes a une conséquence directe, indépendamment du service offert aux voyageurs pour faire du Nantes – Rennes, sur le fonctionnement du système ferroviaire. Cela nous semblait important de l'indiquer et d'y revenir.

En synthèse, nous voulions juste indiquer que LNOBPL était un projet qui permettait d'assurer le développement de la capacité du réseau à long terme, avec des effets directs qui sont le doublement de la fréquence entre Nantes et Rennes, qui est un saut de performance assez important. Et avec des aménagements complémentaires, nous pouvons aller au-delà pour d'autres services, des trains du quotidien, type trains périurbains, avec des doublements de fréquences aussi envisageables. Puis, revenir à ce que je viens de présenter. Le temps de parcours Nantes – Rennes n'est pas sans conséquence sur la qualité du service ferroviaire et de l'optimisation du fonctionnement de ce service pour les usagers de Nantes et de Rennes, mais également pour les voyageurs qui viennent de plus loin et qui ont à opérer des correspondances à Nantes ou à Rennes. Voilà.

Alain RADUREAU, membre CPDP

Merci. Je vais vous donner la parole maintenant pour une séance de questions et d'avis un peu généraux sur cette liaison Nantes – Rennes. Avant de vous la donner, je vais rappeler que si le slogan de la CNDP, c'est « Vous donner la parole et la faire entendre », pour que nous puissions la faire entendre, il faut que nous acceptions tous de respecter un certain nombre de règles. Alors, je vous demande, si vous souhaitez prendre la parole, de lever la main, d'attendre que je vous donne la parole, d'attendre d'avoir un micro, puis de vous présenter, parce que pour la retranscription, le *verbatim* de vos interventions, c'est important. Et j'ajoute, de vous représenter si vous intervenez une deuxième fois, parce que la personne qui est derrière avec juste des écouteurs, en train de retranscrire, ne saura pas automatiquement que c'est une personne qui a parlé précédemment.

Monsieur demande la parole. Il est le premier et tout seul pour l'instant. Attendez d'avoir le micro.

Patrick ERTAUD

Patrick ERTAUD. Je ne sais pas ce que je dois dire : simple citoyen ? Parce qu'apparemment quand nous ne représentons pas une association, nous ne sommes que simples citoyens.

Alain RADUREAU, membre CPDP

C'est déjà pas mal.

Patrick ERTAUD

Oui, il faut croire. Sur le sujet enjeux de capacité, il y a une option dont vous n'avez pas parlé. C'est la banalisation des voies. Je m'adresse aux gens de RFF. La banalisation ou la commutation des voies à certaines heures de la journée. C'est-à-dire que l'on peut faire dépasser un train qui est sur sa voie normale, c'est-à-dire à gauche, puisqu'en France les trains circulent à gauche, par un train roulant à contrevoie sur la voie de droite. Évidemment avec de la signalisation appropriée. Mais je sais que cela existe déjà entre Nantes et Savenay. Il me semble que les voies sont commutables puisque la signalisation est doublée.

Alain RADUREAU, membre CPDP

Question très technique, pour RFF.

Arnaud GODART, RFF, mission LNOBPL

Effectivement, c'est une vraie question ferroviaire. La banalisation des voies, effectivement, est possible d'être réalisée. Le problème est que, comme nous n'avons que deux voies, si nous roulons en contresens, cela ne peut être que pendant un temps limité, parce que forcément il y a des trains qui arrivent aussi dans l'autre sens. Donc, ce que vous sous-tendez à mon avis, c'est que dans un phénomène, on va dire, de gestion de pointe, nous nous disons qu'il y a plus de trains dans un sens que dans un autre, nous pourrions éventuellement imaginer ce type de système. Cela se fait couramment dans les sorties de gare en réalité. Mais c'est sur de très courtes sections et c'est pour des zones... quand nous sortons de la gare de Nantes, nous avons des voies banalisées. Et dès que nous rentrons, que nous allons plus loin sur le réseau, en réalité, cela ne peut qu'être un système pour situation dégradée si j'ai un incident, parce que le nez à nez intervient assez rapidement, puisque le problème de la capacité que nous avons est que nous n'avons pas une capacité juste localisée à un endroit en sortie de la gare. C'est que nous avons des problèmes de capacités qui sont sur toute la ligne. Donc, cela veut dire que si vous roulez en banalisation à un endroit, vous allez avoir après un autre problème plus loin. Et donc, c'est un problème, à mon avis, qui n'est pas une solution de long terme.

Alain RADUREAU, membre CPDP

Merci. Monsieur ?

Nicolas POINOT, FNAUT Pays de la Loire

Nicolas POINOT, FNAUT Pays de la Loire. J'aurais voulu savoir si vous avez fait des études... par exemple, vous parlez de ligne nouvelle, mais des études sur, un, le pendulaire, donc prendre l'option pendulaire. Une option par Châteaubriant. Et une autre option qui peut être prise, c'est de reprendre une partie d'infrastructure sur l'ancienne ligne La Chapelle-sur-Erdre – Beillé par Blain. En faisant des aménagements sur certains bourgs qui, aujourd'hui, comme Blain par exemple... la commune de Blain, nous ne pouvons pas passer selon une infrastructure, puisque la ville s'est construite dessus.

Une autre question aussi. Comment allez-vous traiter, sachant que nous savons que c'est saturé entre Angers et Nantes, et que cette partie de ligne influence tout le cadencement horaire de la région, puisqu'elle est saturée ? Donc, est-ce qu'il y aura un travail de fait sur cette ligne ? Comment cette ligne-là a été intégrée au cadencement, comme vous l'expliquer ? Et comment à la fois aussi pouvons-nous rajouter des trains au périurbain ? Puisque je pense que l'avenir est plutôt sur le périurbain que sur les liaisons inter villes, avec le télétravail.

Alain RADUREAU, membre CPDP

Avant que RFF vous réponde à certains aspects techniques, je rappelle qu'une expertise complémentaire a été effectuée sur le problème de la liaison Nantes – Rennes. Parmi les hypothèses étudiées, il y avait la liaison par Châteaubriant.

LNOBPL – Liaisons ferroviaires Bretagne-Loire

Nous y reviendrons tout à l'heure dans la partie strictement atelier avec une intervention de Nexus, je pense, sur ce problème. Voilà. Je vous donne la parole maintenant pour les autres aspects techniques.

Arnaud GODART, RFF, mission LNOBPL

Nantes – Angers ne fait pas partie directement du projet LNOBPL bien sûr. Par contre, nous y réfléchissons et y travaillons en lien avec les autorités organisatrices de transport, bien entendu, la région et l'État. Et Nantes – Angers fait partie du contrat de projet État région et du futur contrat de plan État région. Aujourd'hui, il existe déjà un projet dans le cadre du contrat de projet en cours, qui est Nantes – Sainte-Luce. Il va y avoir des redécoupages pour améliorer la fluidité du trafic à l'approche de Nantes. Il est très clair qu'effectivement dans un contexte de cadencement que Benoît a expliqué avec ce fonctionnement global du réseau, nous prenons en compte le fonctionnement de Nantes – Angers. Nous prenons en compte cette opération qui aura lieu avant 2017 d'ailleurs, Nantes – Sainte-Luce. Et nous avons bien intégré, donc, le fonctionnement de la ligne telle qu'elle est, sur Nantes – Angers. Ceci ne nous empêche pas avec la région et l'État, évidemment, de réfléchir à la suite sur Nantes – Angers. Et cette ligne fait partie du futur contrat de plan État région pour améliorer encore son fonctionnement.

Je laisse Benoît répondre sur la partie train pendulaire.

Benoît FORMSTECHE, RFF, mission LNOBPL

La solution pendulaire n'a pas été regardée effectivement pour les missions Nantes – Rennes. Par contre, c'est un sujet qui a été largement étudié dans le cadre de la desserte de la pointe bretonne en 3 heures. Il y a eu beaucoup d'études qui ont été réalisées sur le sujet. Ce que nous pouvons quand même reprendre, c'est que la solution pendulaire pour les TGV vers Paris – Brest et Paris – Quimper a été abandonnée parce qu'étant une solution qui était jugée assez onéreuse et avec quelques défauts, des problèmes de fiabilité éventuellement d'adaptation du matériel roulant, type de rame atlantique. Ce que nous pouvons aussi noter, c'est que la solution pendulaire implique... L'intérêt du train pendulaire est de rouler plus vite dans les courbes sur les lignes existantes, sauf que dans le ferroviaire dès que nous roulons à plus de 160 km/h, nous sommes obligés de supprimer les passages à niveau. Donc, l'exemple concret qui a été fait sur le pendulaire, pour gagner 10 minutes sur Rennes – Brest et Rennes – Quimper, la solution consistait à supprimer 102 passages à niveau, donc pour un coût assez important. Si nous reprenons les conditions économiques actuelles, nous serions à 800 millions d'euros d'investissement sur la ligne, simplement pour supprimer ces passages à niveau et renforcer la voie dans les courbes, juste pour permettre aux trains seuls pendulaires de rouler vite dans les courbes. Mais il n'y aurait que les trains pendulaires qui gagneraient du temps. Les trains conventionnels ne gagneraient aucun temps sur ces aménagements. Cela avait été investigué en Bretagne. Dans le cadre du projet, nous n'avons pas regardé à nouveau cette solution-là, juste pour l'axe Nantes – Rennes, parce que déjà nous avons pu voir que sur la partie bretonne cela fonctionnait moins bien.

Et après, l'autre défaut de la solution pendulaire, en tout cas à ce stade, c'est que c'est un matériel spécifique et le grand intérêt pour les gestionnaires, les AOT, c'est aussi d'avoir des matériels roulants assez homogènes. Et nous voyons que les TER qui opèrent sur Nantes – Rennes sont affectés à d'autres missions également, par exemple Nantes – Angers ou des Nantes – Quimper. Donc, créer un sous-parc n'est peut-être pas la meilleure solution.

Arnaud GODART, RFF, mission LNOBPL

Je me permets juste de préciser qu'évidemment nous parlons là au nom de nos collègues SNCF notamment. Et donc, il y a aussi un autre aspect, c'est que le gain de temps permis serait offert uniquement pour ces trains-là. Alors que notamment sur les liaisons Rennes – Brest, Rennes – Quimper, ce sont tous les trains qui sont concernés par les gains de temps.

Alain RADUREAU, membre CPDP

Au fond de la salle, tout là-bas, Monsieur ?

Alain MARTIN

Bonsoir. Alain MARTIN, citoyen comme beaucoup de gens ici. Le Monsieur qui vient de poser sa question a évoqué une ligne qui passait par Blain et à laquelle vous n'avez pas répondu. Peut-être que Monsieur aura des précisions à apporter par rapport à cela, mais vous pourriez au moins répondre par rapport à cette question.

Alain RADUREAU, membre CPDP

Exact. Pour la question de la ligne de Beillé à Blain, je vais passer la parole à Cédric LEVREL, qui a suivi les études techniques.

Cédric LEVREL, responsable technique – RFF

Bonsoir Mesdames et Messieurs. La solution évoquée Blain – Beillé est un peu hybride entre plusieurs scénarios de projet, parce qu'elle prend l'hypothèse d'une ligne nouvelle. Parce que même si les emprises existent, même que partiellement comme vous l'avez cité, parce qu'elles traversent certaines villes, elle vient se connecter à l'est de Nantes sur la Chapelle, sur Nantes – Châteaubriant. Je ne répondrai pas sur le détail parce que c'est une option que nous n'avons pas analysée, mais vous y retrouverez, de mon point de vue, un scénario bleu Nord Vilaine sur la partie nord entre Rennes et Blain à peu près, et une connexion sur le sujet Nantes – Châteaubriant qui va être évoquée plus tard dans la soirée.

Alain RADUREAU, membre CPDP

Monsieur ?

Michel CANIAUX, Association logistique transport Ouest

Michel CANIAUX, Association logistique transport Ouest (ALTRO). Aujourd'hui, nous savons que les liaisons transversales sont très mauvaises pour le chemin de fer. C'est un parcours du combattant, que nous allions sur Bordeaux à partir de la Bretagne ou que nous allions sur Lyon – sur Lyon, il y a quelques TGV, mais ce n'est pas encore concurrentiel par rapport à l'avion. Donc, en imaginant que le projet que nous portons, la Via Atlantica, pour relier la façade atlantique à Lyon et pour avoir des relations internes vers Bordeaux, avec un objectif de Nantes – Lyon en moins de 3 heures et Nantes – Bordeaux en moins de 2 heures, quel serait l'impact en termes de trafic sur les lignes du LNOBPL ? Vous ne saurez pas me donner la réponse tout de suite, mais je pense que ce serait intéressant de regarder. Nous avons fait une étude il y a quelques années, et rien que sur Nantes – Rennes, ce schéma, nous parlions de 3,5 millions de voyageurs, c'est-à-dire pratiquement le double de ce que vous prévoyez. Alors, je sais que c'est à long terme, mais néanmoins je pense que cela peut contribuer à renforcer ce projet dont nous soulignons l'opportunité. Et encore une fois, être un morceau du puzzle de ces liaisons transversales qui, aujourd'hui, il faut bien le dire, sont le parent pauvre et laissent le champ libre à la voiture.

Alain RADUREAU, membre CPDP

Question prospective.

Arnaud GODART, RFF, mission LNOBPL

Cela pose la question de la référence aussi. Donc, la référence, c'est quels sont les projets jugés mis en service à l'époque de la réalisation de LNOBPL. La Via Atlantica n'est pas réputée réalisée dans le cadre de nos études, puisque nous nous arrêtons aux projets qui ont été engagés avant. Donc, concrètement, nous considérons que l'interconnexion Sud – Île-de-France est réalisée. Ça, c'est quand même un projet qui est fait avant LNOBPL. Et concernant la façade Ouest, c'est à peu près tout. En fait, dans nos études, nous pouvons indiquer ce que donnent nos modèles de trafic comme échange entre la Bretagne, les Pays de la Loire et le Sud-Est ou le Sud-Ouest. C'est vrai que le seul projet LNOBPL ne permet pas de changer des itinéraires de Bretagne Nord pour aller vers le Sud-Est. Nous continuerons à passer par l'Île-de-France et descendre. Effectivement, il y a un potentiel, mais le propre des études de trafic, en tout cas des règles à RFF, c'est généralement de tester le projet seul et pas dans un programme complet de transversale Est – Ouest, puisque c'est plutôt les projets à horizon long terme, nous considérons que nous n'évaluons que notre projet tout seul. C'est clairement dans nos prévisions de trafic. En tout cas, il n'est pas pris en compte ces volumes de voyageurs

LNOBPL – Liaisons ferroviaires Bretagne-Loire

qui, en gros, continuent à prendre les mêmes itinéraires qu'actuellement. C'est effectivement minoré dans le cadre où cette transversale existerait.

Alain RADUREAU, membre CPDP

En clair, si je comprends bien, vous vous lancez dans la projection, mais pas tout à fait dans la prospective encore.

Madame, là-bas, demande la parole depuis un moment. À gauche, pour moi.

Françoise VERCHÈRE, Cédpa

Bonjour. Françoise VERCHÈRE, Cédpa. Vous avez parlé d'aménagements complémentaires aux liaisons dont nous parlons pour le débat public, notamment sur Nantes et Rennes. Est-ce que vous avez un chiffrage même approximatif de ces aménagements complémentaires qui renforceraient encore la capacité ?

Arnaud GODART, RFF, mission LNOBPL

Oui, approximatif. Benoît ? Nous allons peut-être pouvoir vous le dire oralement. Nous vous avons présenté lors de la dernière séance aussi la consistance. Je pense qu'il est intéressant de préciser en quoi cela consiste et leur coût.

Benoît FORMSTECHE, RFF, mission LNOBPL

Nous n'avons pas l'illustration sous les yeux, mais concrètement, pour Nantes, cela consiste à réaliser un quai supplémentaire, donc avec deux voies à quai, plus une mise à quatre voies partielle entre Nantes et Savenay. Et ce volume des deux opérations, nous l'avons estimé à 250 millions d'euros. Pour Rennes, c'est juste également un quai supplémentaire avec deux voies, plus un traitement très, très particulier, qui est la sortie de gare jusqu'à une bifurcation qui est toujours dans la ville de Rennes, que nous appelons la bifurcation de Port Cahour. Là, c'est une mise à 4 voies, mais sur 2 km ou 3 au maximum. Et donc, les deux opérations, c'est 150 millions d'euros.

Donc, pour répondre à l'offre permise par LNOBPL, plus ces aménagements, il faut ajouter 150 et 250 millions, soit 400 millions d'euros. À comparer au coût du projet initial, suivant les variantes, de 3 à 5 milliards d'euros.

Alain RADUREAU, membre CPDP

Monsieur, sur le côté ?

Gérard ALLARD, France Nature Environnement

Oui, Gérard ALLARD. J'interviens au nom du réseau transport mobilité durable de France Nature Environnement. Pour en revenir à la question de Madame VERCHÈRE, un des enjeux est de renforcer le périurbain. Ces aménagements de capacité – nous n'allons prendre que Nantes –, c'est 250 millions. Donc, nous augmenterions le nombre de sillons. Je voulais poser la question, je l'avais notée : est-ce que nous améliorerions la capacité avec un terminus technique avant Savenay, par exemple, à Saint-Étienne-de-Montluc ? Et donc, c'est pour revenir, ce qui éventuellement peut éviter pour régler... Parce que l'enjeu du périurbain, sans faire les lignes nouvelles... ça, c'était la première question.

La deuxième question, je reviens à l'étude complémentaire qui a été présentée à Nantes. Je voudrais que vous nous confirmiez que le gain de 7 minutes entre Rennes et Nantes coûte 600 millions ? C'était marqué. Alors que c'est près de l'existant, sans ligne nouvelle. C'est-à-dire que nous gagnons la moitié du temps qui était prévu, avec 600 millions, et sans faire de ligne nouvelle. Alors que si... enfin, vous n'avez jamais donné de chiffrage pour le scénario mauve, mais à mon avis sur la branche Nantes – Rennes, vous êtes à 1,2 ou 1,3 milliard.

Et troisième question, simplement pour l'animation à 50 minutes, là. C'est quand même fragile, parce qu'il y a les correspondances à réaliser et les aléas. Et donc, il me semble que du point de vue offre, cela risque de poser des questions de qualité de service et de rupture de correspondance. Je trouve que la démonstration n'est pas évidente tel que vous la faites. Et je voulais savoir, le scénario à 50 minutes, c'est lequel ?

Arnaud GODART, RFF, mission LNOBPL

Je me permets juste d'introduire – Benoît va vous apporter des éléments de réponse – pour rappeler si nécessaire les 5 objectifs du projet. Parce qu'effectivement, nous allons vous répondre sur Nantes – Rennes, et sur Nantes – Rennes

LNOBPL – Liaisons ferroviaires Bretagne-Loire

strictement, qui est un enjeu à part entière. Mais c'est vrai que le projet et les solutions proposées tentent de répondre de manière mutualisée, commune, à d'autres enjeux qui sont aussi bretons. Et de ce point de vue, je pense qu'il est important d'avoir juste cela en tête, c'est tout, pour comprendre que nous pouvons sans doute répondre à des enjeux partiels, mais il faut aussi s'attacher à voir au travers du projet des propositions qui vous sont faites ici la tentative de répondre par un objet à plusieurs objectifs. Voilà.

Alain RADUREAU, membre CPDP

Monsieur GODART, si je comprends bien ce que vous voulez dire, c'est le problème de l'utilisation commune de certaines portions de tracé, tantôt pour Nantes – Rennes, tantôt pour Rennes – Quimper par exemple. C'est bien cela, le propos ?

Arnaud GODART, RFF, mission LNOBPL

Oui. Et Nantes – Quimper, bien entendu. Effectivement, je pense qu'il est important en propos liminaire, sans répondre directement à votre question, d'avoir cette problématique en tête. C'est que nous avons plusieurs objectifs à traiter à la fois. Et le traitement du périurbain est un des objectifs, mais il se compose aussi de gain de temps pour la pointe bretonne, faut-il le rappeler. Je pense que c'est important.

Benoît FORMSTECHE, RFF, mission LNOBPL

Je vais vous répondre pour commencer sur la question de la capacité, en déplaçant le terminus périurbain à Saint-Étienne-de-Montluc. Je ne peux pas réellement vous répondre de manière catégorique, puisque ce ne sont pas des situations que nous avons modélisées, testées comme le reste du projet. Par contre, ce qui est sûr, c'est que vous avez toujours les mêmes contraintes. C'est-à-dire que les grandes contraintes, c'est quand même la superposition de trains à long parcours avec des trains à court parcours. Et l'apport des aménagements complémentaires LNOBPL pour augmenter la capacité, cela ne fonctionne que s'il y a le projet LNOBPL. C'est-à-dire que, concrètement, en l'absence de LNOBPL, je ne vais pas m'engager techniquement, mais je pense que ce sont des mises à quatre voies de part en part qu'il faut envisager si nous voulons développer le périurbain. Alors, ramener les terminus périurbains plus proches, peut-être que cela peut être des solutions qui peuvent améliorer le service. Je ne veux pas m'engager. Mais après, nous pouvons arriver à des solutions du type non efficaces pour le service ferroviaire. Par exemple, un ajout de fréquence supplémentaire, qui part 5 minutes ou 10 minutes après la fréquence existante. En réalité, ce n'est pas une augmentation de service pertinente. Nous arrivons à le tracer dans la grille, mais elle n'apporte pas réellement de service supplémentaire aux usagers. Donc, c'est un peu compliqué de répondre à votre première question.

Sur les 50 minutes, vous notez que c'est fragile. Non. Enfin, du point de vue du gestionnaire d'infrastructure, non. Parce que le cadencement, justement, c'est proposer des correspondances en un temps relativement limité et bien organisé avec des correspondances quai à quai sur des missions. Et 10 minutes de retournement pour un train, ce n'est pas du tout tendu. Cela se fait. Et des correspondances en 10 ou 15 minutes, c'est quelque chose d'assez classique. C'est plutôt quand nous nous rapprochons de 5 minutes où là cela commence à devenir assez optimisé. Et le cadencement, ainsi que les aménagements faits sur le réseau classique, ont aussi pour objectif de fiabiliser des temps de parcours et le fonctionnement du système ferroviaire. Donc, la régularité est aussi permise par ce type d'organisation. Je ne partage pas tout à fait votre jugement sur le caractère fragile de ce fonctionnement.

Et enfin, pour terminer, votre question sur les 6, 7 minutes et les 600 millions. Je vais vous demander si vous pouvez me la reformuler, parce que je ne suis pas sûr d'avoir bien saisi le fond de la question. Je ne préférerais pas répondre à côté.

Gérard ALLARD, France Nature Environnement

En lisant l'expertise complémentaire qui a été présentée le 27, il y a tous les gains de temps entre Rennes – Redon, entre Rennes – Savenay, entre Savenay et Nantes, en travaillant sur l'existant. Alors, effectivement, en travaillant sur l'existant entre Rennes et Redon, c'est 1,30 minute. Cela coûte, de mémoire, 450 millions. En travaillant sur l'existant entre Redon et Savenay, là je ne me souviens plus. Je crois que c'est 4 minutes et cela coûte 250 ou 300 millions. Ou c'est l'inverse. Et en travaillant sur l'existant entre Savenay et Nantes, cela coûte 300 millions et cela gagne 4 minutes. En gros, cela fait 7 minutes pour 600 millions, et c'est dans l'étude complémentaire. L'étude complémentaire, ce n'est peut-être pas vous qui l'avez faite. Peut-être que vous contestez les chiffres. Je ne sais pas.

Alain RADUREAU, membre CPDP

Je précise tout de même que nous reviendrons dans la partie centrale de cette réunion, d'ici très peu de temps maintenant, sur certains aspects de l'expertise complémentaire pour revoir justement certains aspects techniques. Mais je laisse auparavant la possibilité à RFF de répondre.

Benoît FORMSTECHE, RFF, mission LNOBPL

Nous ne contestons pas du tout les chiffres indiqués sur l'expertise complémentaire. *A priori*, cela nous semble à peu près envisageable. En tout ce cas, ce que nous pouvons dire, c'est qu'effectivement les gains de temps sont permis peut-être dans ces coûts-là. Mais ces gains de temps ne permettent aucun gain de capacité. Nous sommes d'accord sur le fait que cela n'améliore pas la fréquence. Donc, après, sur l'expertise complémentaire, nous n'irons pas plus loin parce qu'il y a aussi une présentation qui sera faite.

Alain RADUREAU, membre CPDP

Nous prenons une dernière question avant de changer de séquence. Mais vous aurez la parole à nouveau après. Monsieur ?

Jean GASNIER, Confédération syndicale des familles

Jean GASNIER, Confédération syndicale des familles. Vous avez parlé de passer à quatre voies sur une partie du parcours en venant vers Nantes. Pour connaître un peu ce secteur-là, je crois que nous passons en plein marais. Avec les difficultés que l'on connaît lorsqu'il y a des zones très humides, puisque ce sont des marais importants, puisque ce sont des marais de débordement de Loire. Ça, c'est le premier point.

Mais le deuxième point, par contre, à partir de mettons Basse-Indre, vous serez en secteur de ville, et là, passer à quatre voies sera un peu compliqué sauf si vous reprenez l'idée qui est défendue entre autres par le collectif transport de l'agglomération nantaise, ou la CGT, ou d'autres encore, qui est de passer aussi par l'île de Nantes. Là, nous permettons d'avoir quatre voies qui rentrent dans l'agglomération au départ de Chantenay. Est-ce que vous avez étudié ce cas-là pour permettre une augmentation de capacité dans ce secteur ?

Arnaud GODART, RFF, mission LNOBPL

Concernant la mise à quatre voies, tel que nous l'avons indiqué, en fait c'est une mise à quatre voies partielle. Pour le moment, c'est un éclairage que nous donnons et cette mise à quatre voies partielle est conditionnée par la nature du service que nous voulons opérer. Notamment les lieux des terminus périurbains, si c'est Couëron ou Saint-Étienne-de-Montluc ou Savenay, nous n'avons pas la même ampleur d'aménagement. Donc, ce n'est pas un aménagement complet, c'est certaines zones. Nous partageons le fait qu'il y a des enjeux environnementaux assez importants, c'est-à-dire notamment entre Saint-Herblain – Couëron, ces zones-là tout à fait. Donc, il faudra regarder cela de manière plus détaillée.

Concernant l'urbanisation, nous partageons également, mais pour avoir quand même observé un peu la ligne, il y a quand même une urbanisation assez importante, mais qui est généralement que d'un côté de la ligne. Donc, sur pas mal de tronçons où nous avons des zones qui sont urbanisées, mais que d'un côté. Nous ne sommes pas encore au stade d'études qui permettent d'être catégoriques sur le type d'aménagement, les lieux et la faisabilité environnementale à tel ou tel endroit, puisque ce sont des aménagements complémentaires et qui n'ont pas le même niveau d'étude que les scénarios où ils sont présentés. Mais nous avons quand même vérifié leur faisabilité en première approche. C'est-à-dire que ce n'est pas non plus qu'un trait sur une carte. Il y a quand même une possibilité technique et environnementale possible sur ces axes. Mais ce n'était pas simple de rajouter des voies à une ligne existante.

Alain RADUREAU, membre CPDP

Je vous remercie. Comme je l'ai annoncé, nous allons passer maintenant à la deuxième séquence de cette réunion et rentrer un peu plus dans le détail. Encore que vos questions, là, étaient souvent très techniques. Donc, nous sommes déjà dans le détail des difficultés de liaison. Mais revenir un peu sur cette liaison Nantes – Rennes, ne desservant pas l'AGO, puisqu'à la demande d'un certain nombre d'associations, la Commission nationale du débat public a accepté de financer une expertise complémentaire sur les possibilités de liaison Nantes – Rennes, sans passage par l'AGO. Il y a

15 jours, les représentants des experts qui avaient été chargés de cette expertise vous ont dit ce qu'ils pensaient d'une possibilité par Châteaubriant et des hypothèses qu'ils dégageaient. Ils avaient isolé deux scénarios qui paraissaient potentiellement rentables. Et ces scénarios, nous allons tenter de les préciser un peu, parce que l'exposé de la dernière fois n'était pas très concret, faute de temps.

Puis, concernant la liaison Nantes – Rennes, nous allons y revenir aussi avec l'association Nexus. Je demande donc à Monsieur AVET de la société Systra et à Monsieur FOURAGE de l'association Nexus de venir s'installer sur l'estrade aux places qui leur ont été réservées. Et nous allons commencer par l'exposé de Monsieur AVAIS qui va donc nous préciser un certain nombre d'éléments, suite à l'expertise complémentaire. Je vous remercie d'essayer de tenir dans les 10 minutes.

Jean-Christian AVET, Systra

Bonsoir Mesdames et Messieurs. Je suis Jean-Christian AVET de la société Systra. Je suis donc intervenu avec le bureau d'étude en support aux experts mandatés par la Commission nationale du débat public dans le cadre de l'expertise indépendante sur la liaison Nantes – Rennes, sans aéroport du grand Ouest. Les experts ont pu vous restituer leur expertise lors de la réunion du 27 novembre dernier. Il s'agit ce soir, pour les scénarios via Redon, de préciser leur consistante technique.

Dans un premier temps, je vous propose de revenir quelque peu sur les possibilités techniques d'aménagements qui sont à disposition pour relever la vitesse ou augmenter la capacité d'une ligne ferroviaire. Sur deux plans : d'une part, les gains de temps de parcours, d'autre part, les gains de capacité. Nous disposons de solutions graduées. D'une part, une solution tout d'abord dans les emprises. Nous pouvons tenter de relever les dévers pour augmenter la vitesse dans les courbes. En notant que pour augmenter la vitesse au-delà de 160 km/h, il est nécessaire de supprimer les passages à niveau. Puis, si nous souhaitons peut-être gagner plus de temps, il est nécessaire de sortir des emprises en procédant à des ripages de courbes, jusqu'à quelques dizaines de mètres. Dans un second temps, créer de courtes sections de lignes nouvelles, jusqu'à 220 km/h. Puis, si nous voulons vraiment gagner beaucoup de temps, créer des lignes nouvelles sur plusieurs kilomètres, avec un linéaire suffisant pour pouvoir utiliser les vitesses créées, de 220 jusqu'à 320 km/h.

En termes de gains de capacité, de même manière de grade de possibilités, d'une part dans les emprises, que pouvons-nous toucher ? La signalisation, la moderniser. Nous noterons que, dès 2017, les approches des deux nœuds de Nantes et Rennes seront déjà très bien équipées en blocs automatiques, permettant un bon débit. Nous pouvons également ajouter des voies supplémentaires. Et en dehors des emprises, toujours l'ajout de voies supplémentaires et, comme l'a présenté tout à l'heure RFF, également des sections de lignes nouvelles sur plusieurs kilomètres, qui permettent ainsi d'avoir des doublés de ligne et de créer de la capacité.

Nous noterons que certaines solutions répondent aux deux objectifs simultanément.

Si nous appliquons ces principes aux deux sections, Rennes – Redon et Redon – Nantes, tout d'abord sur la situation de Rennes – Redon, il faut noter que les possibilités de relèvement de vitesse dans les emprises sont extrêmement limitées du fait des contraintes physiques de la ligne. Cette ligne est pourvue d'un grand nombre de courbes, dans la vallée de la Vilaine, et est tracée dans un environnement extrêmement contraint. Dans le tableau que vous voyez à l'écran, les relèvements dans les emprises permettent un gain de temps relativement faible, de 1,20 minute. Ensuite, lorsque nous passons au scénario mauve qui inclut des ripages et de courtes sections de ligne nouvelle, nous pouvons gagner jusqu'à 5 minutes. Et enfin, les sections de ligne nouvelle intégrales du scénario bleu Nord ou Sud Vilaine permettent de gagner environ 10 minutes. Bien évidemment, les coûts augmentent en fonction des solutions et des gains de temps relatifs.

En ce qui concerne la section Redon – Nantes, nous observons des possibilités d'aménagement beaucoup plus vastes, en l'absence de la desserte de l'aéroport du grand Ouest. Les experts ont souhaité que 6 variantes du scénario mauve qui, je le rappelle, concerne une amélioration plus proche de l'existant, soient regardées avec deux objectifs parallèles associés ou non. Un gain de temps minimal ou maximal et le développement de la capacité. Par exemple, les scénarios S1 et S2 recherchent uniquement le gain de temps. Le scénario S3 améliore uniquement la capacité. Et les scénarios S4 à S6 améliorent l'ensemble des deux, avec des aménagements différenciés, soit de troisième voie, soit d'une section de ligne nouvelle en parallèle de l'infrastructure existante, entre Couëron et Savenay.

LNOBPL – Liaisons ferroviaires Bretagne-Loire

Les gains de temps relatifs à ces aménagements, nous pouvons les synthétiser en trois niveaux. Scénario 3, 0 minute, puisque nous ne touchons pas le gain de temps maximal. 3 minutes à peu près pour S2 et S5, que ce soit des aménagements de la ligne ou la création d'une ligne nouvelle. Et un gain maximal de 8 minutes. Les experts ont proposé des assemblages bleu – mauve en considérant une base commune à tous ces scénarios puisque nous avons pris avec ces experts le scénario bleu Nord Vilaine pour Rennes – Lamballe et pour Rennes – Redon. C'est une partie commune en fait qui ne diffère pas sur les scénarios. Et assemblé avec S1 à S6 sur Redon – Nantes du scénario mauve.

Ce que nous pouvons constater dans ce tableau, c'est qu'assez logiquement les scénarios S1 à S2 sont des scénarios qui ne permettent pas d'améliorer la capacité. Nous restons à une fréquence d'un train par heure entre Rennes et Nantes. Les scénarios S3 à S6 permettent d'améliorer la capacité en répondant à l'objectif du projet LNOBPL de deux trains par heure sur Rennes – Nantes. Et les temps de parcours s'évaluent entre 56 min et 1 h 04, avec un temps intermédiaire à 1 h 01.

Les coûts sont relativement liés aux aménagements réalisés avec une enveloppe comprise entre 2,2 et 2,3 millions en fonction des aménagements plus ou moins complets. Précisons que le coût de la dernière colonne de ce tableau est un coût complet, c'est-à-dire qu'il intègre l'ensemble du périmètre LNOBPL, que ce soit la liaison Nantes – Rennes, la liaison Rennes – Quimper ou Rennes – Brest.

Pour mémoire, car ce n'est pas le domaine traité par Systra, simplement une comparaison des coûts entre scénarios alternatifs et scénarios de RFF. Dans le premier tableau, tout d'abord, il est rappelé les coûts des scénarios de RFF avec l'AGO, les scénarios initiaux, avec dans la colonne d'à côté le coût sans AGO. Le gain pour les scénarios bleu et vert est de 100 millions d'euros. Il correspond en fait à la non-réalisation de la gare à AGO. Pour le scénario mauve, le différentiel est de 400 millions d'euros. Il consiste en fait à la suppression de la ligne Couëron – Savenay desservant AGO. Mais à la réalisation conjointe d'aménagement sur la ligne existante permettant tout de même de répondre aux objectifs du projet.

Une vanne a été calculée pour l'ensemble des scénarios S1 à S6, rassemblés par les experts. En première approche, il apparaît que seuls les scénarios S2 et S5 présentent une valeur positive de cette vanne. Nos experts ont donc retenu deux scénarios alternatifs que voici. Le scénario S2 et le scénario S5.

Quelles sont les caractéristiques de ces scénarios ? Ils ont une caractéristique commune, c'est l'utilisation choisie par les experts de la ligne nouvelle Rennes – Redon, du scénario bleu, soit 46 km de ligne nouvelle apte à 320 km/h. Et la différence se situe entre Redon et Nantes, puisque dans le scénario S2, ce que vous voyez en pointillés verts sur le schéma, ce sont des interventions sur la voie pour relever la vitesse jusqu'à 160, voire 220 km/h sur un linéaire de 37 km, ce qui permet d'obtenir un temps de parcours de 1 h 01, soit un gain de temps de 13 minutes par rapport à la situation de référence. Mais ce scénario, du fait d'une cohabitation qui reste sur l'axe, ne permet pas un gain de capacités et donc, comme je le disais tout à l'heure, on reste à une fréquence d'un train par heure sur Rennes – Nantes.

Le scénario S5, en fait, ne dispose d'aucun aménagement sur le réseau classique entre Redon et Nantes, mais une ligne nouvelle est créée entre Savenay et Couëron, assez rapprochée de l'autre, d'un linéaire de 24 km, apte à 220 km/h. Elle permet le même gain de temps que les aménagements réalisés sur la ligne classique dans le S2. Mais le dédoublement entre Savenay et Couëron permet de disposer de capacités et donc de passer la fréquence Rennes – Nantes à deux trains par heure.

Alain RADUREAU, membre CPDP

Merci. Nous discuterons après. Je vais donc demander maintenant à Monsieur Bernard FOURAGE de l'association Nexus de revenir un peu sur la liaison Nantes – Rennes par Châteaubriant puisque c'était son sujet principal.

Bernard FOURAGE, association Nexus

Bonjour. Bernard FOURAGE de l'association Nexus. Pour problème de parité, Madame Annie Le GAL va faire la présentation. Peut-être là-bas ?

Annie Le GAL, association Nexus

Le diaporama devrait arriver. Nexus, c'est une association citoyenne avec beaucoup de travail sur l'intermodalité. Nous, ce que nous voulons faire, c'est beaucoup de report route, aérien vers le rail. Et donc, effectivement, des questions citoyennes, mais aussi des questions techniques grâce à l'important travail fait par Bernard FOURAGE.

Vous avez un souci avec le diaporama ?

Alain RADUREAU, membre CPDP

Je vous prie de nous excuser pour cet incident technique. Je vous assure que ce n'est pas un sabotage volontaire de notre part de Nexus. Les essais avant l'ouverture de la session fonctionnaient très bien. Nous y sommes arrivés.

Annie Le GAL, association Nexus

Donc, nous avons beaucoup de questions et beaucoup de travail fait sur cette ligne Rennes – Nantes via Châteaubriant, qui pour nous, effectivement, est une piste à explorer. Nous vous proposons de commencer par regarder un peu cette ligne. Donc, il s'agit d'un trajet qui fait 125 km au lieu de 155 par Redon. Et donc, nous voyons qu'il y a sur cette ligne plusieurs tronçons, avec un passage qui est dans une zone rurale, puis de la circulation en périurbain. C'est évident qu'il paraît quand même possible, sur toute cette zone rurale, d'avoir des vitesses de 140, 160, 180 km/h et le passage d'une à deux voies. Ce qui permettrait de faire passer des trains TER inter cités ou des circulations rapides avec aussi une desserte possible... Vous voyez que cette ligne a la particularité d'aller au-delà de Nantes et au-delà de Rennes. Alors, nous nous proposons de la regarder un peu ensemble ce soir.

Nous partons de Rennes. Nous sommes ici à l'aéroport Saint-Jacques que vous voyez ici. Pour le situer un peu au niveau géographique, ici c'est la deux fois deux voies Rennes – Redon. Puis, vous avez également la ligne de chemin de fer. Ici, vers le Sud, nous allons donc vers Redon, Quimper, Savenay. Et vers le Nord, ce sont toutes les autres destinations. Nous allons d'abord à la gare de Rennes, bien sûr. Mais après, nous allons le voir, peut-être si nous voulons à Châteaubriant, mais aussi à Saint-Brieuc, Brest ou avec des jonctions sur la LGV Alençon, Caen, Rouen. Donc, nous, nous avons mis une petite navette ici, mais évidemment c'est juste pour dire qu'ici nous avons 950 m entre la ligne de chemin de fer existante et cet aéroport, qui n'est pas un petit aéroport, qui a un potentiel avec une piste qui peut être un peu agrandie. Je crois que nous sommes à peu près 2 100 m. Et donc, il manque 300 m pour être comme à Beauvais à peu près, quelque chose comme cela.

Bernard FOURAGE, association Nexus

Nous pouvons la rallonger à 2 300, à 2 400 et 2 600.

Annie Le GAL, association Nexus

Ici, nous sommes en vue aérienne sur Rennes. Et nous voyons que nous avons une étoile ferroviaire. Ici, c'est cette fameuse voie dont nous allons parler pendant 8 minutes, qui est donc la voie vers Châteaubriant puis Nantes. Et nous voyons qu'effectivement c'est une vraie étoile ferroviaire avec une possibilité ici, pour ce qui est de... tous ceux qui vont arriver par Laval... Là, nous allons avoir de toute façon la virgule de Sablé à partir de 2018. Au niveau de Paris, bien entendu, normalement nous ne devrions pas avoir de problèmes pour aller sur Nantes après, puisque nous avons pris directement le TGV pour aller à Nantes. Et par contre, nous avons une jolie étoile ferroviaire de Saint-Malo, nous pouvons repartir dans cette direction-là, idem pour Brest. Et nous avons ici cette connexion. Nous venons ici de Saint-Jacques-de-la-Lande ou du campus Ker Lann. Et nous pouvons ici retourner vers Nantes.

Ça, ce sont quelques tracés qui ont été pris sur le tronçon. Vous voyez bien où nous sommes. Là, nous sommes entre Rennes et Châteaubriant. Et donc, nous voyons quand même un profil de voie qui nous paraît tout à fait favorable. Et vous voyez que ce sont effectivement des lignes très droites avec des ponts routiers, que vous voyez ici, avec des gabarits qui doivent quand même permettre de faire passer une double voie. Et la plateforme elle-même permet la pose d'une double voie.

La même chose existe cette fois-ci quand nous passons entre Châteaubriant et Nantes. Vous voyez encore ici quelque chose de très favorable. Il y a un certain nombre de questions que nous nous posons, à savoir effectivement au niveau des aménagements. C'est vrai que nous avons l'impression que les aménagements futurs n'ont peut-être pas forcément

été pris bien en compte. Nous appelons cela... enfin, ce n'est pas nous, mais le Grenelle de l'environnement. Ne pas compromettre les besoins des générations futures. C'est vrai que nous nous demandons un peu pourquoi certains aménagements ont été faits comme cela, ou même certains aiguillages qui nous paraissent casser de la vitesse là où nous pourrions en avoir. Parce que nous sommes bien d'accord, il s'agit bien de gagner de la vitesse sur ces zones rurales. Là-dessus, je pense que c'est à peu près tout.

Nous nous posons toujours la question – nous le voyons bien là – de cette limitation de la vitesse finalement au-delà des zones de la Chapelle-Aulnay. Et finalement, pour nous, c'est là qu'il faut gagner de la vitesse et pas forcément en allant créer des tronçons au niveau de Retiers. Je crois que c'était estimé à peu près à 400 millions d'euros, en sacrifiant encore des terres agricoles. Donc, là, c'est vraiment une question que nous posons par rapport à ce gain de vitesse que nous pouvons peut-être avoir sur l'existant. Par contre, c'est sûr que les trams-trains existent, mais il faut les faire rouler sur les zones urbaines et périurbaines.

Après cela, nous arrivons à cette vue-là. Si nous venons du Nord, nous arrivons de là-haut et nous arrivons ici à la gare de Nantes, qui est ici. Et nous voyons ici que pour nous, c'est aussi une question que nous posons : pourquoi ne pas aller exploiter toute cette partie-là ? Ici, ce sont des emprises ferroviaires. Et finalement, dans ce que nous avons noté ici en violet, pour nous, nous sommes à la gare de Nantes. Nous ne sommes pas très loin. Et donc, effectivement, toutes ces manœuvres que nous reprochons dans ce scénario en passant par Châteaubriant où nous serions obligés d'aller atterrir sur ces voies, 51 et 55, là-dessus nous posons aussi une question, en disant : « Là, nous avons quelque chose à faire, en allant directement ici vers le Sud. » Ce n'est pas du tout anodin, parce qu'en plus vous voyez que nous rétablissons quand même tout un certain nombre de liaisons. D'abord, nous désencombrons aussi la gare de Nantes. Et ça, c'est un point sur lequel nous insistons beaucoup, parce que pour nous, tout le travail sur la gare de Nantes doit être mené en même temps que ce travail sur LNOBPL. Et c'est vrai que si nous avons des quais en plus, nous avons du désencombrement de la gare de Nantes. Puis, c'est aussi quelque chose qui nous pose question, c'est-à-dire que le projet LNOBPL est bien LNOB, mais nous nous demandons s'il ne manque pas un peu de PL, parce qu'il y a peut-être aussi des choses à faire pour les jonctions au niveau du Sud Loire. Puis, vous voyez que ces quais-là permettent aussi de rétablir éventuellement des liaisons. Elles sont un peu coupées là, mais enfin nous allons vers Cholet. Et donc, vous voyez que nous avons ici possibilité de désencombrer la gare de Nantes.

Évidemment, se pose la question que nous avons déjà posée qui concerne l'arrivée avec ce tunnel. Donc, effectivement, nous avons des passages à niveau urbains. Est-ce que la seule solution pour les traiter, c'est un tunnel de 7 km ? Là-dessus, il y a quand même des solutions qui existent aussi, avec peut-être des ponts routiers, d'autres passages. Donc, c'est vrai que c'est une question que nous posons vraiment aussi en tant que citoyens contribuables. Voilà un petit peu sur cette étoile ferroviaire, je crois que nous avons à peu près tout dit.

Évidemment, il est sûr que tous ces itinéraires nouveaux sont aussi à phaser, à voir. Nous ne pouvons pas forcément faire tout en même temps, mais par contre il faut avoir une vision peut-être un peu plus globale. Alors là, nous arrivons sur cette étoile ferroviaire. Pour rappel, notre voie par Châteaubriant arrive ici. Ce gros ovale, c'est la gare de Nantes. Ça, ce sont les quais que nous sommes allés chercher sur les emprises SNCF existantes. Et donc, pour nous, c'est vrai qu'il y a quand même toutes des possibilités. Ce qu'il faut voir, c'est que ces lignes de chemin de fer qui existent et qui vont sur l'île de Nantes traversent successivement la ligne 4, la ligne 3 et arrivent petit à petit à la gare de Pont Rousseau. Ici, nous arrivons à l'IRT Jules Vernes et à l'aéroport avec de l'existant. Ici, c'est coupé. Mais ici, cela existe. Donc, c'est vrai que c'est quand même quelque chose qui paraît tout à fait favorable. Et alors ici, c'est la ligne existante. Là, nous allons aller soit vers Pornic, soit vers Saint-Gilles.

Le grand potentiel aussi, et c'est vrai que nous l'avons vu et que nous le voyons aussi en tant qu'usagers, il y a effectivement des problèmes de saturation par Redon et l'exploitation de cette ligne-là, pour nous, c'est aussi une façon d'alléger ces trajets vers Redon. Il peut y avoir deux façons d'aller à Rennes qui peuvent peut-être aussi être tout à fait complémentaires.

Ça, c'est ce qui existe. C'est-à-dire que là nous avons quand même des aménagements qui sont pratiquement faits. Vous voyez ce qu'il se passe sur Beaulieu. Le train passe bien au-dessus de la route d'une part et du Busway d'autre part. Et nous finissons ici avec la vue de l'aéroport de Nantes Atlantique. Ça, c'est l'aéroport tel qu'il existe actuellement. Donc, vous avez ici le hall 4. Et nous avons ici cette ligne de chemin de fer existante qui arrive là. Vous voyez que nous

avons quand même une possibilité de vraiment desservir cet aéroport. Il faut voir aussi peut-être les choses dans leur globalité. Donc, vraiment une voie qui permet de desservir deux aéroports. Alors, nous nous sommes permis de petites fantaisies. Nous avons supprimé des parkings, parce que nous pouvons peut-être les faire en silos enterrés. Et nous aurons besoin de beaucoup moins de parkings puisque nous pouvons y aller par le train.

Bernard FOURAGE, association Nexus

Il y a quelques points clés à signaler. Il est absolument nécessaire de faire une seule étude commune projet gare de Nantes et étoile ferroviaire nantaise. Il n'y a pas à saucissonner cette étude. L'usage des trams-trains est à limiter à l'urbain et au périurbain. C'est un matériel qui n'est pas conçu pour aller sur des lignes qui peuvent être performantes. Il y a des phasages études et travaux qui sont possibles. Nous faisons une recommandation de l'usage de matériel Bimode 25 000 diesel, pour l'étalement des dépenses. Ce tracé, comme le disait Annie, a bien des avantages. En addition d'un Nantes – Rennes suffisant, il permet la mise à niveau de la dernière branche de l'étoile ferroviaire rennaise, parce que c'est un travail que Rennes aura à faire. Il permet le désencombrement de la gare de Nantes, la desserte d'aéroports déjà existants, une exploitation performante de l'étoile ferroviaire nantaise, avec un angle rapide Nord – Sud. Il libère des sillons pour Nantes – Redon – Quimper et Rennes – Redon – Quimper. Il a quelques particularités ce tracé : il n'est pas cher. Environ le tiers d'un tracé Nantes – Rennes par le projet Notre-Dame-des-Landes. Ceci explique pour partie le parachutage de travaux que nous estimons superflus pour des raisons que nous pourrions expliquer, mais comme nous sommes dans une soirée entre amis, nous allons nous en passer. Il fait apparaître qu'il est risqué de faire des commandes de matériel avant enquête publique. Il montre que les lois sur le Grenelle de l'environnement n'ont pas été respectées. Et pour la partie ferroviaire seule, il épargne environ 1 400 à 1 500 hectares de terres agricoles.

Nous pouvons revenir sur la première photo sur l'étoile ferroviaire à Rennes. Il y a une question. Nous avons vu que nous avons un montage, une étoile, qui permettraient facilement d'aller sur Nantes depuis Saint-Malo, depuis Brest, depuis l'aéroport de Rennes Saint-Jacques. Nous nous posons la question : dans des conditions de transit par Rennes aussi favorables pour aller à Nantes, pourquoi devoir réaliser sur le scénario bleu une bretelle d'un coût additionnel de 400 millions d'euros, consommant pas moins de 250 hectares de terres agricoles en plus, pour aller directement de Brest à Nantes ? De surcroît, cette virgule que nous réalisons, nous allons chuintier complètement la clientèle de Rennes. C'est-à-dire que nous allons réussir à faire un Brest – Rennes qui ne dessert par Rennes.

Nous avons à peu près tout dit. Nous pourrions y revenir. Nous sommes prêts pour l'étoile ferroviaire nantaise. Nous avons aussi la même présentation.

Alain RADUREAU, membre CPDP

Nous avons eu deux exposés intéressants sur deux possibilités. Nous allons quand même demander à RFF son avis, ses objections, ses acquiescements pour que vous ayez une vue d'ensemble un peu complète de ces problèmes techniques sur cette liaison Nantes – Rennes.

Arnaud GODART, RFF, mission LNOBPL

D'abord, pour rappeler que nous sommes extrêmement heureux que des expertises et des avis, des questions soient posés. C'est une façon d'enrichir le débat et d'enrichir notre questionnement sur le réseau ferroviaire. Et bien entendu sur les solutions qui sont proposées ici. Nous n'allons en aucune manière commenter l'aéroport du grand Ouest. Ce n'est pas notre objet, RFF. Nous sommes ici sur deux temps. Donc, l'expertise complémentaire et l'apport Nexus.

Concernant l'expertise indépendante, nous sommes plutôt intéressés par les conclusions, parce que d'abord elles permettent d'enrichir le débat. En fait, nous avons, au travers des scénarios S2 et S5 qui sont des variantes, la démonstration de l'intérêt de la liaison Nantes – Rennes, l'intérêt du projet Nantes – Rennes avec des solutions socio-économiquement viables, semble-t-il. Ce sont des choses à creuser tout simplement. Donc, intéressant.

La deuxième chose, c'est que cela permet aussi, et je pense qu'au travers de vos commentaires à venir, cela peut être intéressant – le 27 novembre, cela a été le cas – de s'approprier les fonctionnalités du projet, les fréquences, les temps de parcours. Ça aussi, c'est intéressant pour le débat et pour la construction du projet indirectement, si je puis dire, parce que j'ai compris que le scénario S2 par exemple permettait des gains de temps, mais pas des gains de capacité. Et S5, si j'ai bien compris, les deux. Cela permet de s'approprier cela et de voir ensemble les intérêts des fonctionnalités.

Au travers de l'étude, l'expertise complémentaire, il y a une méthodologie intéressante avec l'analyse multicritères, même si elle nous semble un peu compliquée. Mais c'est un outil intéressant à développer. Je dois dire que nous avons trouvé l'expertise indépendante – cela n'a pas été développé aujourd'hui – relativement sévère sur les aspects environnementaux. Nous ne partageons pas complètement les conclusions, puisque nous considérons que les sujets environnementaux, notamment au droit de Redon, ont été pris en compte. Mais c'est un regard critique sur ces conclusions sur l'aspect environnemental.

Concernant l'apport de Nexus, j'allais dire, vraiment, que ces contributions sont intéressantes pour étudier le réseau. J'ai deux messages avant de passer très rapidement la parole à Cédric LEVREL qui répondra sur un plan plus technique. Le premier, c'est la vision globale du ferroviaire. Nous l'avons dit, nous n'avons pas eu, dans le cadre des autres projets, et là, c'est l'opportunité qui nous est donnée, de présenter le schéma d'ensemble de l'ensemble des projets que nous menons au quotidien. Et ça, je crois que c'est quelque chose d'important, de rappeler que la vision globale existe. Maintenant, nous n'avons pas l'opportunité de la présenter. Aujourd'hui, nous sommes réunis dans le cadre d'une procédure particulière pour un grand projet. C'est vrai que les schémas directeurs, les visions sur les différents projets, nous n'avons pas l'opportunité de les présenter. C'est un enseignement du débat. Mais cela existe. C'était le message que je voulais vous délivrer avant de passer la parole à Cédric LEVREL pour apporter un éclairage suite aux suggestions de Nexus.

Cédric LEVREL, responsable technique – RFF

Merci. Re bonsoir. Comme l'a introduit Arnaud, l'objet est de répondre aux propositions de Nexus, mais en les restreignant au périmètre du projet des liaisons nouvelles Ouest Bretagne Pays de la Loire. Vous l'aurez compris, je prends l'exemple de la desserte de Nantes Atlantique qui n'a pas du tout été étudiée dans le cadre du projet LNOBPL, parce que cela ne nous était pas demandé. Vous verrez qu'il n'y a pas d'incompatibilité entre les propos que je vais tenir et d'éventuels compléments que propose Nexus ce soir, en disant qu'il n'y a pas de contradiction, mais plutôt des visions complémentaires, en fait, entre le projet et la vision nantaise, Nantes – Châteaubriant – Rennaise de Nexus.

Arnaud GODART, RFF, mission LNOBPL

Je me permets d'intervenir, pardon, comme j'entends des réactions, pour préciser que comme Monsieur RADUREAU l'a introduit, nous présenterons en deuxième séquence, après les réactions, le schéma directeur de Nantes, qui permettra indirectement de donner la visibilité, en réponse indirecte, aux suggestions de Nexus notamment, en complément. Cette première séquence vise juste dans le cadre de LNOBPL qui nous réunit aujourd'hui à répondre aux trois questions proposées sur LNOBPL le 27 novembre.

Cédric LEVREL, responsable technique – RFF

La première des questions a été rappelée à l'instant. Donc, je ne vais pas intégralement la reprendre. Elle questionne la virgule proposée, alors que nous avons fait un complément possible au scénario bleu qui contourne Rennes par l'ouest. Je recite en fait ce qui a été exposé tout à l'heure, l'idée est de relier directement les axes Rennes – Brest et Rennes – Redon. Avant de répondre directement sur la question de cette virgule, vous est présenté ici le pourquoi des solutions de LNOBPL par Redon. Alors, elles répondent à une volonté de mutualiser les aménagements en réponse à plusieurs objectifs. C'est pour cela que les flèches que vous voyez dans la carte de droite présentent des solutions mutualisées entre Nantes – Rennes, mais partant de Nantes vers la Bretagne Sud et de Rennes vers Brest et Quimper. Donc, c'est vraiment cette solution mutualisée qui a conduit les études et qui aurait pu se résumer par exemple pour améliorer Nantes – Rennes à tirer une ligne droite entre Nantes et Rennes, mais qui a conduit dans chacun des scénarios présentés, bleu, vert et mauve, à connecter Redon pour répondre à ces différents enjeux d'amélioration.

En complément, il est important de souligner qu'au-delà des aménagements en ligne, il y a une réflexion sur les deux gares. Benoît vous l'a présentée tout à l'heure. La complexité du fonctionnement des nœuds ferroviaires de Nantes et Rennes est intégrée dans nos études. Et nous parlons de gestion des gares de Nantes et Rennes par tube. Je vais l'illustrer ici. Vous avez le schéma des voies en gare de Rennes. Vous avez, représentées schématiquement, les directions à gauche vers Brest, Saint-Malo au nord, vers Redon, Quimper et Nantes au sud. Et donc, vous voyez la complexité en fait du schéma des voies. Et la gestion par tube signifie que des voies qui arrivent au nord de la gare sont accueillies à quai sur des quais au nord de la même gare, dans le but de limiter les cisaillements entre les voies. Si je

reprends tout à l'heure l'hypothèse qui était de relier Brest – Saint-Malo vers Châteaubriant, vous voyez ici la complexité de franchissement de toutes ces voies, en particulier aux heures de pointe.

Pour répondre plus directement à la question sur le contournement Ouest de Rennes, c'est une option éventuelle. Elle est présentée en complément au scénario bleu. Donc, elle est entièrement mise au débat. Et elle vise à améliorer les relations de la Bretagne Nord vers l'aéroport et Nantes. Il faut savoir que le projet répond par diverses solutions à l'amélioration de cette solution. Si nous prenons le cas du Nantes – Brest, il est prévu par Redon, Quimper et Brest et il profite différemment selon les scénarios de tous les apports de gains de temps et de capacité proposés sur les différents axes.

La deuxième question portait – elle a été rappelée ce soir aussi – sur l'amélioration de Nantes – Rennes par Châteaubriant. Je le rappelle. C'est un domaine qui n'a pas été exploré par RFF dans le cadre de ses études, pour les raisons que j'ai évoquées avant, d'enjeu de mutualisation de l'amélioration de Nantes – Rennes vers l'Ouest breton. Nous proposerons uniquement des éléments de réponse, mais qui sont tirés des expertises que nous n'avons pas explorées plus que cela dans la mesure où elles ne répondent pas à une partie des objectifs du projet.

Il faut savoir que l'approche théorique développée par les experts d'optimiser le réseau Nantes – Châteaubriant – Rennes dans les emprises actuelles ne tient pas compte de contraintes de capacités, parce que nous avons une superposition du trafic sur notamment les sections périurbaines. Je prends l'exemple qui a été cité du tram-train Nantes – Châteaubriant. Même s'il était limité à la section périurbaine à la Chapelle, cela imposerait de superposer un trafic TER Nantes – Rennes et ce trafic périurbain sur une même voie. L'hypothèse théorique qui est présentée ici ne tient pas compte des contraintes de vitesse de croisement avec le tram-train, c'est-à-dire que les experts sont allés chercher le maximum permis par l'infrastructure. Enfin, l'hypothèse est de notre point de vue théorique pour le point souligné tout à l'heure du franchissement des passages à niveau urbains que présente cette ligne entre Nantes – Rennes. Tout cela pour aboutir à un temps, je le souligne, théorique de 1 h 11 entre Nantes et Rennes, à comparer à un temps actuel de 1 h 14 par Redon. Et le shunte de Retiers qui est souligné dans la question, n'apporte qu'un gain de temps de 2,30 min sur ces 1 h 11. Et enfin, je le répète, l'amélioration de Nantes – Châteaubriant – Rennes n'améliore pas les relations de Rennes et Nantes vers la Bretagne Sud notamment.

Le dernier point est l'arrivée sur Nantes. Deux points sont soulignés : le problème de cisaillement sur les voies 51 à 55 qui sont, pour être précis, 52 à 55 en gare de Nantes et le besoin d'un tunnel. Ce sont des solutions que, de notre côté, nous n'avons pas explorées. En revanche, ce qu'il nous paraît important de souligner, c'est ce qui a été évoqué tout à l'heure par Nexus, c'est la création d'une gare à Malakoff, parce que cette voie qui arrive de Nantes – Châteaubriant, traverse l'île de Nantes et permet la création d'une gare à Malakoff, mais qui est complètement distincte de la gare de Nantes actuelle. Donc, la logique de cadencement et de relation entre les deux nœuds structurant, avec les 10 min de correspondance dans l'hypothèse d'un temps de parcours de 50 min entre Nantes et Rennes qui n'est pas permis par cette solution, est complètement impossible dans cette solution.

La deuxième partie qui est de traverser Nantes du nord au sud, nous la comprenons comme aujourd'hui que le tram-train arrive sur les voies 52 à 55. Donc, c'est la même logique que j'évoquais tout à l'heure à Rennes. Arriver sur des quais différents implique de cisailier de nombreuses voies et perturbe le fonctionnement du nœud.

Enfin, concernant le tunnel, vous aurez compris en raison de mes arguments que nous le jugeons pertinent d'un point de vue exploitation pour desservir la gare de Nantes. Mais par contre, le coût proposé dans les expertises nous paraît relativement faible. Il est chiffré à 250 millions d'euros pour 7 km. Nous faisons un ratio d'un peu plus de 30 millions du km. Nous sommes plus proches de 50 millions d'euros dans nos études, en théorie.

Enfin, pour illustrer ces propos, vous avez ici présenté le schéma du nœud de Nantes, ce que j'évoquais tout à l'heure. Ici, la voie qui arrive de Châteaubriant traverse ici, donc n'est pas en lien direct avec la gare de Nantes et pose la question de l'ensemble des 5 passages à niveau urbains sur cette section, en arrivée sur Nantes. Voilà, je vous remercie.

Alain RADUREAU, membre CPDP

Je vous remercie. Nous voyons que ces problèmes de liaison Nantes – Rennes, ce n'est pas si simple que cela. Il n'empêche qu'il y a une demande pour ces liaisons. Il y a une demande des agglomérations. Et je vais donc demander au représentant de l'agglomération nantaise de parler au nom des deux agglomérations et de nous expliquer en quoi

cette liaison Nantes – Rennes rénovée serait utile d'un point de vue de l'aménagement du territoire, du développement économique, etc., pour les deux agglomérations.

Fabrice ROUSSEL, Vice-président Nantes Métropole

Merci. Je ferai une expression pour l'agglomération nantaise, mais aussi pour l'agglomération rennaise, tout en soulignant au début de mon discours qu'effectivement c'est bien un projet global que nous portons, puisque cela fait l'objet de nombreuses discussions, évidemment avec le porteur du projet, mais aussi avec les régions, les départements et les autres agglomérations de l'Ouest de la France. Pour nous, finalement, l'enjeu est de répondre à l'attractivité économique et démographique de notre territoire. Notre territoire a connu une belle attractivité démographique et économique ces dernières années. Cela doit continuer, cela continuera, je l'espère, au niveau économique et cela continuera au niveau démographique, puisque rien que pour l'agglomération nantaise, ce sont 100 000 habitants de plus qui seront là sur notre territoire d'ici les 20 prochaines années. Et les agglomérations et régions de l'Ouest vont connaître cette même dynamique démographique. Cela veut dire tout d'abord sur cette dynamique est essentiellement due au solde naturel, même si nous accueillerons aussi des habitants qui viendront d'autres régions de notre pays, mais cela veut dire aussi, évidemment, une évolution importante du nombre de déplacements. Par exemple, 100 000 habitants en plus sur notre agglomération, ce seront demain 300 000 déplacements supplémentaires au quotidien. Nous avons donc besoin de trouver des solutions pour y répondre.

Je veux aussi dire que nous sommes à l'ouest de la France, à l'ouest de l'Europe et donc nous avons toujours à être exigeants, ambitieux en matière de liaison avec notre pays, avec l'Europe, puisqu'autrement cette attractivité économique pourrait évidemment être affaiblie. Puis, nous avons aussi besoin de solutions de liaison ferroviaires qui peuvent concurrencer la voiture. Et aujourd'hui, entre Nantes et Rennes, ce n'est pas forcément le cas. L'objet du projet est bien d'améliorer l'accessibilité du grand Ouest, et je le disais, l'accessibilité régionale, interrégionale, nationale et européenne. Évidemment, Nantes et Rennes, dans ce cadre-là, souhaitent continuer cette attraction réciproque du fait de leur proximité. Et les coopérations, les échanges que nous souhaitons continuer à développer dans les prochaines années rendent indispensables des liaisons performantes.

Je le dis, nous ne sommes pas dans un rapprochement seulement pour nous faire plaisir. Nous sommes dans un rapprochement pour faire en sorte que demain nos territoires continuent d'être dynamiques au niveau de l'emploi. Et donc, nous avons l'obligation aussi de renforcer nos coopérations. Pour nous, les apports d'une desserte performante entre Nantes et Rennes sont évidemment importants par rapport au projet qui est proposé, tout d'abord pour faire en sorte que nous soyons mieux raccordés au réseau structurant des liaisons rapides et nationales, européennes. J'insiste sur ce fait-là. L'enjeu, aussi, c'est de réduire le temps de trajet entre Nantes et Rennes en train et de le réduire de façon importante, puisque nous avons conscience que si nous ne réduisons pas ce temps de trajet de façon importante, le changement de comportement n'aura pas lieu de manière massive. Et donc, c'est une exigence pour nous. Nous souhaitons évidemment nous rapprocher le plus possible des 45 – 50 min. Nous souhaitons aussi avoir un projet qui permette d'avoir 20 aller-retour par jour au lieu de 7 aujourd'hui. Parce que là aussi, nous le voyons dans les études de déplacement que nous menons, il y a à la fois le temps de trajet, mais il y a à la fois le nombre de fréquences qui pèse dans les changements de comportement. Et donc, c'est bien cet enjeu-là qui est posé pour finalement permettre à des milliers de personnes aujourd'hui d'avoir une solution de déplacement plus efficace. Je rappelle qu'aujourd'hui, il y a 500 entreprises qui ont à la fois des localisations à Nantes et à Rennes. Et ceux-là représentent aujourd'hui plus de 5 000 emplois, mais je tiens aussi à dire que nous avons de nombreuses coopérations entre Nantes et Rennes, au niveau de l'enseignement supérieur, de la recherche, de la culture. C'est donc un enjeu essentiel de favoriser le développement des liaisons parce que, par rapport aussi aux nécessités de changement de comportement, nous pensons que là aussi il faut un élan massif. Et à travers notamment le soutien que nous apportons au scénario bleu, la part modale du train passe de 5 à 16 %. Et je pense que c'est un enjeu particulièrement important.

Autre enjeu, et j'en terminerai par là, c'est aussi l'opportunité qui est proposée de permettre le développement de l'offre périurbaine, à la fois à l'ouest de Nantes et à l'ouest de Rennes. Nous avons aussi de nombreux besoins dans ce domaine-là et avec le projet nous avons la capacité de retrouver 12 trains à l'heure de pointe sur la section Nantes – Couëron. Et aussi, finalement, de multiplier les points de connexion entre les gares et les services. Et c'est aussi le sens de la nouvelle gare de Nantes sur laquelle nous travaillons et que nous allons réaliser au cours de ce mandat.

L'enjeu est simple pour nous. C'est la coopération. C'est la dynamique des territoires pour faire en sorte que demain les nouvelles populations et ceux qui habitent là depuis de nombreuses années puissent continuer d'avoir de l'emploi et un cadre de vie de qualité.

Alain RADUREAU, membre CPDP

Merci Monsieur le Vice-Président. Je vais maintenant redonner la parole à la salle dans les mêmes règles que tout à l'heure. Mais j'ai une question qui nous est parvenue par écrit, de Monsieur Henri PELHAT. Il pose une question que je trouve intéressante, parce qu'un peu décalée par rapport à notre débat. Il dit : « Pourquoi pas une ligne de car Nantes – Rennes avec 15 aller-retour quotidiens ? » Je suppose que personne ne peut lui répondre. Mais je pense que nous avons parlé plusieurs fois de la complémentarité des transports. Peut-être que sur Nantes – Rennes, ce n'est pas l'objet, mais il ne faut pas que nous oublions qu'il y a aussi des transports en commun par le bus.

Alors, il y a plusieurs mains levées. Au fond, Monsieur tout près de l'allée. Ce sera plus simple pour nos hôtesse.

Claude BORD, Président UDPN 44

Je voudrais poser plusieurs questions, tout d'abord à Monsieur ROUSSEL et à la personne qui a posé la question. Je connais bien la procédure du débat public, puisque j'ai été l'initiateur du débat public sur le projet d'aéroport de Notre-Dame-des-Landes. Donc, j'en connais bien tous les aspects positifs, négatifs, les ficelles, petites et grandes.

Je voudrais dire à Monsieur ROUSSEL qu'il y a eu une opportunité de démontrer qu'il y avait une coopération forte possible entre Nantes et Rennes, c'était le réaménagement territorial. Or, curieusement, nous ne parlons pas de l'association des Pays de Loire et de la Bretagne. C'est très regrettable, mais après nous parlons du grand Ouest qui est quelque chose d'assez immatériel. Donc, ça, c'est une remarque générale.

Je voudrais poser une question à Monsieur AVET concernant les solutions S2 et S5. Dans la solution S2, vous avez parlé d'une ligne capable de voir circuler des trains à 300 km/h. La question est la suivante : pourquoi 300 km/h alors que depuis le début du débat public, nous parlons de la nécessité d'avoir des cadences, mais non pas de la vitesse ? Cela concerne le projet S2.

Concernant le projet S5, il est fait allusion à une ligne nouvelle entre Savenay et Couëron. J'imagine que c'est le passage à quatre voies dont nous avons parlé précédemment. Simplement, la question est que c'est très bien d'avoir quatre voies à ce niveau-là, mais à un moment donné, il va falloir soit traverser la Loire, soit passer dans un nouveau tunnel. Et là, nous n'avons simplement que deux voies. Quelle est la réponse à apporter ?

Deuxièmement, concernant la critique du dossier, ou les critiques constructives du dossier Nexus, il n'a jamais été évoqué la possibilité d'avoir deux solutions. La solution Nantes – Rennes via Redon, donc avec une ligne relativement rapide. Et une solution Nantes – Rennes via Châteaubriant par exemple avec un tram-train, pour autant que nous prenions la peine de faire sauter les 10 m de quais en béton qui séparent le buttoir des trains venant de Rennes et les trains venant de Nantes.

Bernard FOURAGE, association Nexus

Sur ce dernier point, Monsieur, je me permets de rappeler que nos experts avaient évoqué cette possibilité en arguant du fait que, de toute façon, la liaison par Redon continuera forcément à exister, puisque dans tous les cas elle permet Nantes – Quimper et Rennes – Quimper. Et donc, nous pourrions imaginer un système où nous ayons une partie des liaisons par Redon et une partie des liaisons par Châteaubriant. Mais les études ne sont pas allées plus loin, apparemment. Je laisse peut-être à Monsieur AVET la possibilité de répondre.

Jean-Christian AVET, Systra

Oui, tout à fait. En ce qui concerne votre première question, Monsieur, sur le scénario S2, il s'agit en fait d'une section de ligne à 320 km/h entre Rennes et Redon, qui est directement extraite du scénario bleu. C'était le souhait des experts de prendre ce point commun. Néanmoins, les temps de parcours entre Rennes et Nantes, comme dans l'ensemble des scénarios depuis le début du projet, sont calculés avec du matériel apte à 250 km/h, par cohérence avec tous les autres scénarios.

En ce qui concerne votre deuxième question, la ligne nouvelle de Savenay à Couëron, c'est un aménagement distinct des mises à quatre voies évoquées par Réseau ferré de France tout à l'heure. Il s'agit bien d'une ligne qui peut être à plusieurs kilomètres de distance de la ligne existante, pour un tracé performant et évitant les contraintes environnementales. Enfin, vous citez le nombre de trains sur la section d'arrivée dans Nantes. Le nombre de trains que nous retrouvons dans ce scénario S5, et donc avec le doublement de la fréquence Nantes – Rennes, est de 10, de manière semblable aux autres scénarios de base présentés par Réseau ferré de France. Et les études d'exploitation de capacités ont montré que ces 10 trains pouvaient rentrer en gare de Nantes.

Alain RADUREAU, membre CPDP

Merci. D'autres questions ? Monsieur, là-bas.

Yves ROBIN, Conseil de développement Nantes Métropole

Monsieur ROBIN. Je suis membre du Conseil de développement Nantes Métropole. Nous nous sommes interrogés sur l'entrée de Nantes, effectivement, du côté de Chantenay. Chantenay, aujourd'hui, est une voie de garage TGV. Est-ce que c'était la bonne formule de faire passer tous les TGV en garage à Chantenay, alors qu'ils étaient au Grand-Blottereau avant ?

Sur un autre sujet qui touche Nantes – Rennes, l'étoile de Redon. Je me pose la question : ne faudrait-il pas déplacer la gare de Redon pour être plus au centre du triangle tout simplement ? Parce que c'est vrai qu'aujourd'hui il faut que les trains rentrent en gare de Redon par retournement pour aller sur Nantes. Est-ce qu'il n'y a pas une possibilité, en déplaçant la gare de gagner du temps dans les correspondances par exemple ? Parce qu'effectivement, les correspondances, si nous faisons des trains directs, cela obère les correspondances vers le Sud Bretagne ou en venant du Sud Bretagne jusqu'à Nantes.

Ensuite, je crois qu'un jour j'avais posé la question de la mixité des scénarios. Il me semble qu'elle est possible. Donc, ce n'est pas tout bleu, tout mauve ou tout jaune.

Et enfin, quand vous abordez le problème de contournement de Rennes en venant de Brest, il semblerait qu'il y ait des propositions pour faire Brest – Quimper et rejoindre Nantes. Cela me paraît peut-être plus judicieux plutôt que d'éviter Rennes en venant de Brest, tout simplement.

Alain RADUREAU, membre CPDP

Quatre questions.

Arnaud GODART, RFF, mission LNOBPL

Sur la question de Brest – Quimper, vous le savez, nous avons eu l'occasion de le dire, le contrat de plan État région en Bretagne est maintenant signé. Brest – Quimper fait partie effectivement des projets qui seront réalisés en 2017. C'est maintenant une certitude. Et effectivement, cela permet d'ouvrir très clairement ce type de liaison dans la perspective de LNOBPL, en effet, de réfléchir à cette liaison dans de nouvelles conditions.

Concernant la mixité des scénarios, vous le voyez ici, de manière relativement fructueuse, et je l'exprimais tout à l'heure. Nous pouvons voir que des scénarios mixtes peuvent être une voie d'optimisation, de réflexion pour trouver les meilleures solutions, à la fois économiques et environnementales sans doute. Je rappelle que les trois scénarios sont des scénarios qui sont proposés au débat et que le débat a pour but d'améliorer nos propositions. Sur les deux points précédents, je laisse Benoît répondre.

Benoît FORMSTECHE, RFF, mission LNOBPL

Sur la problématique de l'entrée de Nantes par l'ouest et donc le garage de Chantenay, qui est directement... quand on part de la gare de Nantes, on vient de franchir le tunnel de Chantenay, après nous avons une zone que nous appelons le garage de Chantenay, qui est dédié au fret et au stockage, remisage des TGV. L'hypothèse... Ce garage existe. Vous évoquez qu'avant c'était stocké sur Blottereau. Moi, je ne vais pas revenir sur des choix techniques. Ce que je veux juste commenter, c'est que dans un fonctionnement d'un TGV Paris qui arrive à Nantes et qui est terminus à Nantes, le fait d'aller stocker le TGV pour désengorger la gare vers Chantenay, ce mouvement-là est permis sans faire de

retournements, puisque pour aller à Blottereau nous sommes obligés de repartir dans le sens inverse, c'est-à-dire vers l'est. Je pense qu'en exploitation en heure de pointe, c'est sûrement ce qu'il y a de plus efficace. En tout état de cause, c'est ce qui existe actuellement et c'est l'hypothèse que nous avons retenue dans nos études. Ce que nous pouvons signaler, qui n'a peut-être pas été dit ce soir, c'est qu'effectivement ce garage de Chantenay avec des mouvements de machin, notamment en sortie du garage vers Nantes, en heure de pointe, peut impliquer des problèmes de cisaillement sur la ligne. Et dans une hypothèse de développement de l'offre à long terme, nous avons considéré dans les études LNOBPL que ce cisaillement au niveau de Chantenay était levé par une solution technique à investiguer, qui peut être un ouvrage d'art ou des déplacements de voies, ou déplacement éventuellement du garage de Chantenay. Ça, c'était pour la question sur Chantenay.

Et le déplacement de la gare de Redon, effectivement, c'est quelque chose que nous n'avons pas étudié. Vous semblez indiquer que cela permettrait d'optimiser les correspondances. Je voudrais juste signaler que dans le cadre du projet, nous rajoutons des fréquences Nantes – Rennes, qui étaient sans arrêt déjà à Redon. Les trains qui desservent Redon continuent à passer par Redon. Et nous rajoutons des Nantes – Quimper, permis par le projet également, qui desservent Redon. Et donc, nous avons même des trains de compensation terminus Redon. Donc, en fait, la desserte de Redon se retrouve plutôt confortée, voire améliorée. Et les trains rapides sont rajoutés aussi, Nantes – Rennes sans arrêts, donc sont aussi permis. Je dirais que pour Redon, il n'y a pas de situation réellement perdante, puisque les trains qui ne desservent pas Redon continuent à ne pas desservir Redon. Et les trains qui desservent Redon continuent à desservir Redon.

Alain RADUREAU, membre CPDP

Merci. Je précise que lors de la réunion que nous avons tenue à Redon, les Redonnais ont montré leur grand attachement à leur gare.

Devant, Monsieur, s'il vous plaît.

Nicolas POINOT, FNAUT Pays de la Loire

Re bonjour. Nicolas POINOT, FNAUT Pays de la Loire. Je voulais venir notamment par rapport... Nous parlions des scénarios justement du train pendulaire en disant qu'au-delà de 160 km/h, il faut supprimer les PN. Tout à fait. Par contre, un des gros avantages quand même de passer une voie à 220, c'est de supprimer les PN et donc de sécuriser le passage des PN pour tous les trains, ainsi que les TER, puisqu'il y a des accidents avec les TER. Dans la région, nous en avons connu avec les poids lourds. Donc, si nous investissons de l'argent dans le fait de mettre une voie à 220 km/h sur la voie classique, nous ne sécurisons pas que la grande vitesse ou que la vitesse plus élevée, nous sécurisons aussi tous les trains, c'est-à-dire même ceux qui vont à 160. Même les trains périurbains. Ce qui serait intéressant, c'est quand même de mener une étude approfondie sur le périurbain. Parce que nous parlons du développement du périurbain, mais aujourd'hui quelle augmentation de la fréquence au périurbain sur Nantes et sur Rennes, sur les deux ?

Nous parlions tout à l'heure de Nantes – Angers sur la réponse, et j'avais l'impression que nous parlions à trains constants. C'est-à-dire que nous allons essayer d'améliorer Nantes – Angers, mais sans rajouter de trains. Alors qu'aujourd'hui, nous voyons bien que dans le périurbain, si vous prenez la gare de Mauves, le nombre de passagers en augmentation à la gare de Mauves, il est assez impressionnant. Donc, il faudra aussi répondre à une attente du périurbain. Si nous regardons aujourd'hui quand même le taux d'augmentation du trafic train, il est quand même dans le périurbain. Il faut se poser la question. Aujourd'hui, sur certaines lignes, nous sommes à deux trains à l'heure. C'est le cas par exemple du Nantes – Clisson avec le tram-train. C'est le cas aussi du tram-train entre Nantes et Nort-sur-Erdre. Est-ce qu'un jour ces axes-là, il faudra les passer à une fréquence de 20 min, c'est-à-dire 3 trains à l'heure ? Est-ce que cela a été pris en considération ? Est-ce que le fait d'insérer un réseau périurbain qui soit de qualité... Je ne dirais pas RER comme à Paris, mais le S-Bahn comme en Allemagne. Et je pense que là les professionnels connaissent très bien comment fonctionne le S-Bahn en Allemagne. Est-ce qu'une étude comme celle-ci a été faite sur les deux aires urbaines ? Parce que c'est là où les passagers vont nous attendre. Donc, ce serait intéressant de faire une étude approfondie sur le périurbain et sur le devenir du périurbain. Un, parce que c'est là que la démographie augmente le plus, et nous le voyons bien. Et deux, parce qu'il y a une attente des passagers dans ce créneau-là.

LNOBPL – Liaisons ferroviaires Bretagne-Loire

Alain RADUREAU, membre CPDP

Merci Monsieur. Je pense que des éléments de réponse ont déjà été donnés dans quelques réunions précédentes sur la capacité en matière de périurbain. Est-ce que vous avez les éléments sous la main directement ?

Arnaud GODART, RFF, mission LNOBPL

Mais c'est d'abord la décision de l'autorité organisatrice de transport. Et je pense effectivement que c'est à l'autorité organisatrice de transport d'exprimer ses choix. Et nous savons que c'est le cas. Donc, je laisserai volontiers la parole à la région.

Alain RADUREAU, membre CPDP

Mais d'un point de vue technique, en termes de capacités ?

Arnaud GODART, RFF, mission LNOBPL

En fait, il y a eu plusieurs séquences dans votre questionnement. Vous êtes parti, à juste titre, sur la question de la sécurisation des passages à niveau. Ça, c'est effectivement une priorité forte pour Réseau ferré de France que de supprimer des passages à niveau dans un niveau de priorité correspondant évidemment à la dangerosité. Évidemment, à l'opportunité de chaque projet de développement, nous étudions cette capacité à supprimer les passages à niveau. Évidemment, avec des enquêtes publiques et le respect de l'environnement. Nous confirmons cela. Nous pouvons le détailler, mais je pense qu'il faut vite aller aux deux autres questions. Les passages à niveau font partie des priorités de RFF qui n'attend pas des relèvements de vitesse pour les supprimer. Mais quand, effectivement, il y a ces développements avec la vitesse, nous les supprimons. Nous nous posons systématiquement la question de les supprimer avec les collectivités concernées.

Concernant la capacité, oui, nous nous posons ces questions-là, mais j'insiste, sous l'impulsion des autorités organisatrices de transport qui nous donnent le cap. C'est elles qui fixent les dessertes et les objectifs. Et nous, derrière, définissons les mesures à mettre en œuvre pour répondre à ces objectifs.

Alain RADUREAU, membre CPDP

Monsieur le Vice-Président - un micro s'il vous plaît ? - Puisque l'intervention de l'autorité organisatrice des transports a été demandée par RFF et que Monsieur le Vice-Président demandait la parole, nous faisons d'une pierre deux coups.

Gilles Bontemps

Cela tombe bien. Merci. Tout d'abord, ce sera plutôt un avis, évidemment, puis une réponse. Je vais d'abord apporter un élément, c'est que nous travaillons bien là sur des sujets qui sont des sujets d'aménagement du territoire. Et les sujets d'aménagement du territoire, nous les travaillons en complémentarité au fur et à mesure. Cela ne se travaille pas en deux ans. Cela se travaille sur de longues périodes. Et l'objectif des projets qui viennent s'inscrire dans ces logiques-là, c'est des projets qui sont forcément complémentaires et pas opposés. Parce qu'autrement, cela veut dire que nous démolissons ce que nous avons fait et que nous recommençons et faisons autre chose. Et cela, les deniers publics ne supporteraient pas. Donc, cela, c'est bien dans cette logique-là que nous travaillons et c'est dans cette logique-là que travaillent les autorités organisatrices. Et pour ce qui concerne la région des Pays de la Loire et les hautes autorités organisatrices qui travaillent avec elles, nous avons une ligne de conduite qui a été fixée en 2008 après deux ans de débat, après consultation de la totalité des collectivités du territoire régional. Cela a été pareil en Bretagne. Après consultation des associations, après consultation des diverses organisations, les CESER, etc., nous avons adopté au bout de deux ans de travail un schéma d'aménagement du territoire, que nous appelons le SRIT (Schéma régional d'infrastructures de transport), qui est intégré au schéma d'aménagement du territoire. Et les projets qui sortent les uns après les autres sortent à partir des orientations qui ont été adoptées par tout le monde, en 2008, pour un horizon qui va jusqu'à 2030.

C'est important de dire cela, parce que ce n'est pas comme cela, tout d'un coup, il y a quelqu'un qui a une idée et nous allons faire un projet, faire ceci ou faire cela. Et donc, la complémentarité, et l'amélioration et l'optimisation du réseau de transport se travaillent dans cette logique-là. Une fois que nous avons dit cela, je différencie ce qui relève des avis, des intentions, des objectifs, des souhaits ou des vues différentes qui sont tout à fait respectables, de ce qui relève de la vraie

réalité de la vie, en tenant compte de ce qui est notre territoire, de comment nous avons prévu de l'aménager. Et là, quand je regarde les propositions de Nexus que je connais, puisque nous avons rencontré Monsieur FOURAGE et Madame Le GAL en octobre 2013, ils nous ont présenté un peu ce genre de scénarios là, nous avons eu l'occasion d'en discuter, donc je ne découvre rien. Mais par contre, je constate à nouveau que nous sommes essentiellement sur des projets, des intentions et des objectifs, dont certains d'ailleurs sont parfaitement entendus par les collectivités, puisque dans le cadre de l'étoile de Nantes, nous en travaillons quelques-uns qui ont été présentés là. Donc, ce n'est pas du tout ou rien. Mais je constate que là-dedans nous parlons bien là d'infrastructures, mais nous ne parlons pas des enjeux, de la fréquentation, de la prise en compte des coûts d'investissement. Nous ne parlons pas des coûts d'exploitation. Nous ne parlons pas du temps de parcours. Or, une collectivité, quand elle veut travailler sur le développement d'un territoire et de projets comme ceci, il faut obligatoirement travailler tout cela. Et pourquoi cela ? Parce que derrière il y a des coûts de fonctionnement. Madame la Directrice de la SNCF ne dira pas le contraire, puisque nous étions hier soir ensemble. Le fonctionnement des trains en Pays de la Loire, c'est 189 millions d'euros par an. Je dois vous dire que quand nous travaillons des projets d'infrastructures, nous regardons au moment où nous travaillons les projets d'infrastructures, quels seront les coûts de fonctionnement, quels seront les coûts d'exploitation et quels seront les coûts de maintenance et de quels matériels nous avons besoin. Nous ne pouvons pas travailler autrement, sinon nous ferions exploser le système. Donc, ça, c'est la première chose.

Et si je dis une petite réponse, un passage à niveau supprimé, c'est entre 5 et 20 millions d'euros. Et dans la région des Pays de la Loire, nous sommes plutôt près de 13 et de 15 que de 5, globalement. C'est bien à savoir, parce que quand nous disons qu'il faut supprimer plein de passages à niveau, il faut voir ce que cela veut dire derrière. Ce n'est pas un petit sujet. D'ailleurs, le tram-train nous a exonérés de la suppression de la totalité des passages à niveau. Nous avons pu en supprimer 10 ou 11, mais il en reste 30.

Deuxième élément. C'est ce que je disais tout à l'heure, c'est qu'il y a ce qui relève de la vraie vie. Il y a, aujourd'hui, dans les sujets qui ont été proposés ou qui ont été cités, Nantes – Châteaubriant. Mais attendez, il faut être sérieux au bout d'un moment. Nantes – Châteaubriant, cela fait l'objet d'une concertation publique qui a duré plusieurs années, puisque nous avons fait plusieurs étapes, mais préalables au projet. Il y a eu toute une série de réunions publiques. Elle a été plébiscitée par les gens du territoire, parce que c'est comme cela que cela a été fait. Elle a été modifiée par les demandes de la concertation publique. Elle a été décidée de mise en œuvre. Elle a fait l'unanimité sauf deux, puisqu'il y a eu deux recours qui ont été rejetés, que Monsieur FOURAGE connaît bien. Aujourd'hui, la ligne Nantes – Châteaubriant fonctionne. Les trains sont dessus. Les collectivités ont investi...

[Protestations dans la salle]

Arrêtez, vous pouvez faire un peu de cinéma comme cela, mais cela ne sert à rien. Bordeaux, nous savons comment cela s'est passé à Bordeaux. Et aujourd'hui, tout le monde dit que c'est le top. Et nous pourrions parler de la région parisienne avec les trains bombardiers, et aujourd'hui c'est le top. Alors, les mises au point, cela existe. Cela fait partie des sujets.

Donc, je finis. Je veux simplement dire que nous n'envisageons pas de démonter demain matin ce que nous avons fait hier. Il faut que les choses soient très claires.

La deuxième chose, c'est qu'il y a des temporalités. J'arrive au bout. Là, nous parlons d'un projet qui est à l'horizon 2030, qui s'inscrit dans ce que j'ai dit tout à l'heure, dans les projets des collectivités. Mais d'ici là, il y a de vrais sujets qui sont posés aux collectivités. Et elles sont en train de les régler. Le travail sur l'étoile de Nantes est en cours avec Nantes Métropole, avec la région, avec le Conseil général. Les études sur l'étoile de Nantes seront terminées en gros en juin, juillet 2015. Donc, nous ne sommes pas en train de nous dire qu'en 2020 nous regarderons ce que nous faisons.

Troisième élément, c'est la gare de Nantes. Ce n'est pas de l'hypothétique. La gare de Nantes, aujourd'hui, est décidée. Les appels d'offres sont en cours et la nouvelle gare de Nantes sera en service en 2019 – 2020. Donc, je voulais dire cela parce que nous ne pouvons pas faire comme s'il y aurait des projets qui pourraient ignorer tout cela, alors que déjà nous sommes complètement dans la réalisation de ces projets. Et ils s'inscrivent en complémentarité, comme celui-ci s'inscrira en complémentarité des autres.

Alain RADUREAU, membre CPDP

Monsieur le Vice-Président, vous suscitez une vague de réactions. Je vais donner la parole. Je ne sais plus qui est le premier qui a levé le doigt. Je pense que c'est Monsieur avec son pull rayé noir et orange, là.

Dominique BADIER

Dominique BADIER. J'habite à Ranzay. Je suis un citoyen lambda. J'arrive dans le débat et je suis vraiment écoeuré de la nature du débat. Je suis citoyen, je ne suis pas technicien. C'est un débat d'experts, de spécialistes et je ne suis pas spécialiste, mais je peux vous annoncer à tous ce sera le scénario bleu qui sera choisi. Et je ne suis pas spécialiste.

Ceci étant dit, je voudrais poser les questions suivantes. À quelle hauteur l'État prévoit-il sa participation ? À quelle hauteur l'Europe prévoit-elle sa participation ? À quelle hauteur Réseau Ferré de France, dans l'autofinancement, prévoit-il sa participation ? À quelle hauteur la collectivité prévoit-elle de s'engager ? J'ai entendu Monsieur BONTEMPS, j'ai revu une vidéo ce matin. J'ai regardé, je me suis informé quand même, je suis un peu naïf. Mais il disait ceci : « Au moment où nous avons commencé à discuter de la répartition financière, c'était un an après la DUP et après le débat public en 2008. » Je l'ai entendu parler aussi d'engagement financier sur un avenir que nous ne maîtrisons pas. Dans ce contexte, pouvez-vous m'expliquer sur le TRI (travaux de rentabilité interne) et sur le VAN (valeur à ajouter nette) ?

Et je voudrais dire que le citoyen que je suis se pose la question de savoir pourquoi nous mettons toujours la charrue avant les bœufs.

Alain RADUREAU, membre CPDP

Peut-être un petit point sur le caractère technique du débat de ce soir. C'est vrai qu'il est peut-être trop technique par moment. C'est lié aussi au fait que c'est la deuxième réunion que nous faisons à Nantes sur ce sujet-là. Il y a eu, lors de la réunion précédente, des prises de position très claires et, je dirais, plus globales qu'aujourd'hui. Aujourd'hui, nous essayons d'approfondir un peu et, du coup, c'est vrai que les questions et les réponses sont souvent un peu techniques. Ceci posé, je laisse...

Vice-président ?

Pardon, je voudrais ajouter seulement par rapport à Gilles BONTEMPS que je connais depuis très longtemps, le même succès pour les reports qu'il a eu pour la centrale du Carnet.

Alain RADUREAU, membre CPDP

Ceci posé, je laisse la parole à RFF pour vous répondre.

Alain RADUREAU, membre CPDP

La question du financement a été – vous l'avez vu – largement abordée à Rennes, puisque c'était la thématique du financement. Je tiens quand même à préciser une chose, c'est que nous sommes ici réunis pour confirmer ou non l'opportunité du projet, de nous dire finalement quels sont les objectifs, quelles sont les fonctionnalités, les caractéristiques, faut-il améliorer le projet. Nous en sommes ici à définir l'objet pour voir s'il est opportun. Les définitions des financements apparaissent classiquement dans ce type de projet en phase d'enquête publique.

Alain RADUREAU, membre CPDP

Autrement dit, nous sommes en l'état actuel des choses incapables de répondre précisément à la question qu'a posée Monsieur. Je m'attendais à la réponse, puisque c'est déjà celle qui a été faite d'ailleurs par l'ensemble des interlocuteurs lors de la réunion de Rennes la semaine dernière.

Madame VERCHÈRE ?

Françoise VERCHÈRE, Cédpa

Merci. Je ne souhaitais pas revenir sur ce point, mais j'ai entendu quatre fois « expertise indépendante ». C'est même écrit. Je tiens à redire, Monsieur le Président – vous m'en excuserez – que je souhaite que ce mot ne soit plus utilisé, car comme je l'ai déjà expliqué, mais je vais le redire, deux des quatre experts ne sont pas indépendants. L'un a été patron

de la direction générale de l'aviation civile. Donc il a eu à connaître le projet AGO. L'autre travaille pour RFF ou a travaillé pour RFF et est même président du Conseil scientifique d'un *think tank* des travaux des transports financé par la Fédération des travaux publics. Donc, je souhaite que nous arrêtons de dire « expertise indépendante » qui perturbe complètement la lisibilité du sujet.

[Protestations dans la salle]

Françoise VERCHÈRE, Cédpa

C'est complémentaire, mais pas indépendant. Je vous remercie.

Alain RADUREAU, membre CPDP

Vous faites débat dans la salle, Madame.

Françoise VERCHÈRE, Cédpa

Je suis navrée, ce sont des faits. Donc, je souhaite que ce soit acté. L'indépendance, ce n'est pas cela.

Je voudrais revenir maintenant sur le fond des questions. Vous dites que nous sommes là pour pouvoir discuter des objectifs. Mais en même temps, chaque fois qu'il y a des questions, on nous répond que vous ne l'avez pas étudié, puisque ce n'était pas dans les objectifs. Donc, il y a là quand même quelque chose qui est problématique sur la manière d'avancer dans le débat public.

Je voudrais vous poser des questions précises. Vous parlez souvent des correspondances. Tous les voyageurs ne sont pas en correspondance. Quels sont les chiffres ? Comment pouvez-vous nous dire le nombre de personnes en correspondance, pas en correspondance ? Parce que cela peut changer un peu la perspective que nous avons sur l'importance des correspondances, notamment Rennes – Nantes. Est-ce que c'est vraiment une liaison de type à correspondance ou pas ? Je me pose la question.

Puisque nous avons parlé des coûts et que vous nous dites aujourd'hui que nous ne pouvons pas savoir qui financerait quoi et que nous avons à la fois ce soir RFF et la région Pays de la Loire, pour le fameux tram-train, je voudrais savoir quel est le coût aujourd'hui que les travaux sont terminés, puisque nous étions partis sur un coût total de 194 millions au moment de la signature de la convention financière. Est-ce que vous pouvez nous donner le chiffre aujourd'hui et donc s'il y a des modifications de répartition ?

Enfin, sur la part modale, parce que je pense que c'est important et Monsieur le Maire de la Chapelle en a parlé tout à l'heure, c'est précisément un des objectifs sans doute essentiels de la liaison Rennes – Nantes qui pourrait être la question du report modal. Il a cité des pourcentages dont je ne sais pas exactement d'où ils viennent, parce que précisément, comme nous l'avons dit tout à l'heure, la question même de la libéralisation du transport par car risque de faire beaucoup bouger tout cela. Donc, je pense qu'il est important que nous remettions en perspective, surtout à l'horizon entre 2030 et 2050 ces questions de report modal.

Alain RADUREAU, membre CPDP

Merci.

Arnaud GODART, RFF, mission LNOBPL

Sur le taux de correspondance, nous pouvons vous répondre, mais là il faudra regarder précisément dans des études, sur les hypothèses en 2030. Par contre, ce que je peux vous dire de mémoire, c'est que sur les chiffres de l'actuel, si la SNCF a des données fines, elle pourra peut-être compléter la réponse, mais moi, des chiffres que nous avons sur l'actuel, c'est que nous estimons qu'il y a 400 000 voyageurs qui font l'axe Nantes – Rennes et qu'environ un peu plus de la moitié font du gare à gare strict Nantes – Rennes. Cela veut dire que vous avez, je pense, actuellement une petite moitié qui est en correspondance. Ce qui n'est pas totalement négligeable sur les volumes actuels.

Sur l'autre question, c'était la libéralisation du car. Clairement, pour le moment, ce sont des choses que nous n'avons pas pu intégrer dans les modèles de trafic, puisque c'est quelque chose qui n'existe pas encore. Donc, nous n'avons pas d'offres à mettre en face. Et la libéralisation du car... J'ai juste une précision. Le car sera tributaire aussi des conditions

de circulation sur les routes. Donc, à l'horizon 2030 ou 2040, nous pouvons aussi imaginer des problèmes de congestion, notamment en heure de pointe. Donc, avec sûrement des temps de parcours routiers qui ne seront pas si performants que cela, en tout cas en heure de pointe. Cela demande à être regardé finement, si l'offre existe un jour et d'être traitée comme une alternative si elle se présente.

Alain RADUREAU, membre CPDP

Sur la question du coût final du tram-train, très brièvement s'il vous plaît.

Gilles BONTEMPS

Le coût final du tram-train, c'est le chiffre qui a été cité tout à l'heure. C'était les travaux. Travaux et études, 210 millions d'euros. Il n'y a rien de changé. Et il n'y a pas de modification ni des clés de répartition, ni d'appels nouveaux aux collectivités. Et sur la question qui a été posée tout à l'heure : est-ce que nous avons prévu de pouvoir faire passer plus de trains ? Oui, nous avons prévu de faire passer plus de trams-trains sur la ligne et nous avons même prévu de pouvoir avoir des unités triples au lieu d'avoir des unités doubles.

Alain RADUREAU, membre CPDP

Merci. Qui souhaite intervenir ? Monsieur qui avait déjà demandé la parole depuis un moment. Et après, Monsieur tout au fond, pour changer un peu de secteur.

Yves JOGEUR

Monsieur JOGEUR Yves. J'ai eu l'occasion d'écrire à Monsieur BONTEMPS, Conseiller général et Messieurs les Maires des communes qui sont concernées par le tram-train. Monsieur BONTEMPS a eu le plaisir de nous parler des deniers publics. Avant d'entrer dans le tram-train, je voudrais seulement rappeler pour les téléspectateurs qui ont eu l'occasion la semaine dernière de voir Antenne 2 à 20 heures, il a été question de la fameuse gare sur le TGV Est, une gare qui a coûté plus de 400 millions d'euros aux contribuables et il n'y a personne. Il faut faire 30 km pour y accéder. Premier élément.

Deuxième élément, Monsieur BONTEMPS nous a enfumés avec son tram-train. Résultat, j'étais pensionnaire à Nantes en 1955. Nous mettions, pour faire les 29 km, 39 min. Aujourd'hui, avec une ligne électrifiée – la précédente datait de 1900, il faut quand même le dire – nous mettons 37 min. Je pense que dans 3 siècles, nous devrions avoir un temps de trajet tout à fait abordable. C'est une chose.

En ce qui concerne aussi le tram-train, il est question d'un tunnel pour faire une ligne entre Châteaubriant et Nantes. J'ai habité 28 ans Ancenis. Il y a un passage souterrain sous la voie ferrée. Il y en a même au moins deux. Cela fonctionne très bien. Je ne vois pas pourquoi il y aurait un tunnel de 7 km qui serait construit. Voilà les questions que je voulais vous poser. Alors, Monsieur BONTEMPS va peut-être pouvoir nous répondre sur certaines choses. Je vous remercie.

Alain RADUREAU, membre CPDP

Je rappelle quand même que le débat est sur le projet liaison ferroviaire nouvelle Ouest Bretagne Pays de Loire. Donc, je pense que le débat sur le tram-train a eu lieu en son temps et est clos. Je ne vous empêche pas d'y revenir dans d'autres cadres, mais ici je pense que ce n'est peut-être pas le moment. Je vous prie de m'en excuser.

Monsieur, au fond, s'il vous plaît.

Alain MARTIN

Donc, je reprends la parole. Alain MARTIN. Je suis content d'apprendre la vision globale de l'aménagement du territoire, mais pendant ces deux débats qu'il y a eu, le 27 novembre et aujourd'hui, à aucun moment il a été question de la liaison ferroviaire qui desservirait l'aéroport par le tram-train. Donc, où est la vision globale ? À quand le prochain débat public pour ce projet-là ? Nous avons déjà 11 ans d'écart entre le débat de Notre-Dame-des-Landes et aujourd'hui sa desserte ferroviaire. Donc, la vision globale, je ne sais pas où elle est. Donc, je donne rendez-vous à la Commission de débat public qui est bien cadrée. Et il ne faut surtout pas sortir du cadre, ne pas prendre en compte le débat public sur l'aménagement de la gare de Nantes et donc le tram-train qui desservirait l'aéroport. Un conseil quand même : il vaudrait mieux lancer le débat public très vite, avant que l'aéroport soit annulé, sinon ce sera une desserte de tram-train peut-être

pour aller jusqu'à Blain ou au-delà. Donc, je vous dis au revoir et rendez-vous à la Commission du débat public pour l'état de l'aéroport. Merci.

Alain RADUREAU, membre CPDP

Je précise quand même que le débat public qui nous réunit aujourd'hui ne parle pas que de la desserte de l'AGO, mais d'un projet qui concerne les liaisons Rennes – Brest, Rennes – Nantes et Rennes – Quimper. Donc, c'est un champ qui est un peu plus large que la simple desserte de l'AGO.

Il y a une dame au fond, là-bas.

Particulier

Bien sûr, nous parlons de quelque chose de beaucoup plus grand. Nous parlons de quelque chose d'effectivement intéressant, grand, etc. Mais je pense quand même... à chaque fois, vous nous dites qu'AGO, ce n'est pas là, il ne faut pas en parler maintenant, mais en même temps il me semble quand même que le débat public est biaisé dès le départ. Et ça, je comprends, cela ne fait pas partie des objectifs, des choses que nous devons aborder, etc. Mais c'est cela qui me met mal à l'aise dans ce débat public. C'est que nous partons en fait de postulats imposés et nous n'étudions pas quelque chose qui nous semble quand même naturel, ne pas passer par cet aéroport qui n'existe pas. Enfin, moi, c'est quelque chose qui me pose problème dans ce débat, voilà.

Alain RADUREAU, membre CPDP

Alors, je suis obligé de vous répondre, Madame, là, parce que vous mettez en cause le débat public. Donc, c'est mon job de vous répondre plutôt que celui de RFF. Je crois qu'effectivement le projet de RFF inclut la desserte de l'aéroport du grand Ouest. À la demande d'un certain nombre d'associations qui se sont émues de cette situation, nous avons demandé et obtenu de la Commission nationale une expertise complémentaire – pour faire plaisir à Madame VERCHÈRE aujourd'hui, nous reprendrons ce débat tout à l'heure – sur les possibilités d'une desserte Nantes – Rennes ou Rennes – Nantes ne desservant pas obligatoirement l'AGO. Donc, nous avons maintenant un panel complet de solutions. Nous avons vu une solution mixant deux scénarios de RFF plus quelques modifications. Nous avons vu une solution par Châteaubriant. Nous avons un panel de solutions complet pour cette liaison Nantes – Rennes qui nous réunit particulièrement ce soir. Certaines de ces solutions desservent l'AGO, d'autres pas. Donc, je pense que nous ne pouvons pas ouvrir le débat davantage, me semble-t-il.

Monsieur ?

Jean-Marie LAVAUX, Collectif transports à Nantes

Jean-Marie LAVAUX, je suis un membre du Collectif transports à Nantes. Je me suis engagé dans ce collectif il y a une dizaine d'années, faute de comprendre l'expression publique de Jean-Marc AYRAULT sur la valorisation de l'étoile ferroviaire. Je me souviens avoir lu, il y a 10 ans maintenant, Nantes Passion qui est le journal de Nantes titrer : « Nantes, première agglomération à signer un protocole d'accord avec RFF ». En conclusion, il y avait un double engagement : RFF accepte le transfert à Nantes – Blottereau des installations de Nantes État, si Nantes Métropole accepte d'étudier un prolongement vers l'ouest. Je voudrais savoir si les représentants de RFF aujourd'hui ont toujours à l'esprit cette question que leurs prédécesseurs avaient posée à Nantes Métropole et qui n'a jamais eu de réponse.

Arnaud GODART, RFF, mission LNOBPL

Le sujet de l'étoile ferroviaire est prévu à l'ordre du jour. Je ne sais pas si c'est le bon moment, mais je pense qu'il y aura des éléments de réponse dans ce cadre-là.

Alain RADUREAU, membre CPDP

La question pose un problème historique là, visiblement.

Arnaud GODART, RFF, mission LNOBPL

Dont je n'ai pas, évidemment, l'historique, mais nous prévoyons donc de donner justement la vision d'ensemble du schéma directeur ferroviaire de l'étoile de Nantes. Et nous l'avons vu, nous l'avons dit et c'est, je crois, effectivement des vrais sujets qu'il faut voir dans leur ensemble. Et nous vous proposons la séquence, la suite.

Alain RADUREAU, membre CPDP

Je vous propose de patienter un quart d'heure, alors. Monsieur ?

Patrick LEJALLÉ, CCI Nantes Saint-Nazaire

Bonsoir. Patrick LEJALLÉ, représentant la Chambre de commerce et d'industrie de Nantes Saint-Nazaire. Je souscris tout à fait à l'intervention du Vice-Président de Nantes Métropole sur la validation du projet. Je voulais aussi rajouter que le maintien de la voie actuelle permettra également de développer le fret ferroviaire, qui permettra de développer l'économie, notamment de toute la zone de Saint-Nazaire.

Alain RADUREAU, membre CPDP

Merci pour ce témoignage. D'autres questions ? Monsieur ?

Philippe BRUNEAU

Merci. Philippe BRUNEAU, simple citoyen. J'ai essayé de regarder le dossier et j'ai été très frustré parce que je n'ai pas pu comparer les projets tels qu'ils ont été présentés avec ce que nous pourrions faire sans faire les projets. Alors, j'ai peut-être mal lu le dossier, je n'ai peut-être pas vu où c'était. Mais quelles sont les optimisations possibles sur le réseau existant ? Quels sont les coûts correspondants ? Et partant, pour moi c'est un élément essentiel de faire ce choix de connaître la pertinence du projet que de savoir cela. Et je ne l'ai pas trouvé.

Une remarque toute simple. Dans le dossier, on se targue d'avoir l'énorme taux de 2 % des transports de la région effectués par le fret. Si nous nous fixions – soyons fous – un objectif de 5 %, il faudrait multiplier par 2,5 les circulations fret, est-ce que le réseau d'aujourd'hui en est capable ou pas ? Et je ne parle pas de 10, 15, 20 % ou autre. Dans l'hypothèse qui me semble relativement vraisemblable quand même, y compris à un avenir de type 2030, de moins de consommation des combustibles fossiles soit pour des problématiques d'effets de serre soit pour des problématiques d'épuisement de ressources, cela veut dire que d'une part les projets d'aéroport, nous espérons qu'ils ne seront pas construits, parce qu'ils auraient été construits pour rien. Et d'autre part, nous pouvons avoir un report modal assez massif vers le ferroviaire. Comment êtes-vous capables de gérer cela avec le projet, sans le projet ? Voilà les trois questions que j'avais.

Et une petite suggestion sur le triage de Chantenay. Vous vous plaigniez de cisaillement. Si vous faites passer une voie au nord, l'autre au sud, il n'y a plus de cisaillement.

Alain RADUREAU, membre CPDP

Merci pour ces questions multiples.

Arnaud GODART, RFF, mission LNOBPL

Je pense important, pour répondre à votre question sur ce qui se passe sans le projet par rapport à des hypothèses de développement de l'offre, et nécessaire de rappeler le cheminement. C'est ce que nous avons essayé de faire dans le dossier du maître d'ouvrage, mais je me permets de le réexpliquer. Ce n'est pas possible de mettre plus de trains sans le projet LNOBPL à l'échéance 2030, pour dire les choses clairement. En fait, le projet LNOBPL apparaît parce que strictement nécessaire pour pouvoir développer l'offre, comme vous le suscitez, qu'il s'agisse du voyageur ou du fret.

Nous avons pris en compte tous les projets – nous pouvons présenter, cela a déjà été fait dans d'autres séances – à l'échéance 2030. Nous allons vous en présenter un certain nombre à l'échelle de l'étoile de Nantes. Il y en a partout sur le vaste territoire Bretagne – Pays de la Loire. Nous prenons en compte tous ces projets déjà financés, qui sont projetés, souhaités. Et en fait, nous nous apercevons que pour mettre plus de trains à l'échéance 2030, avec le cadencement 2017 qui est important à rappeler, nous ne pouvons pas faire mieux. D'où la nécessité de trouver des

solutions. Et j'en profite pour dire que ces solutions touchent bien sûr la capacité et les temps de parcours, les deux. Et de ce point de vue-là, nous n'avons pas d'autres solutions que de proposer les améliorations qui sont proposées ici, avec l'amélioration du réseau existant au maximum de ses possibilités, c'est le scénario mauve, ou des scénarios de liaisons nouvelles avec les scénarios bleu ou vert.

Benoît FORMSTECHE, RFF, mission LNOBPL

Juste si je peux me permettre un complément pour expliciter ce que vient de dire Arnaud GODART, c'est que le réseau n'est pas capable d'accueillir davantage de trains en heure de pointe. Et l'heure de pointe, nous savons qu'elle est cruciale pour le voyageur. Nous avons des pointes. Donc, l'offre, en voyageur, si nous voulons l'augmenter entre 7 h et 9 h, entre 16 h et 19 h, c'est impossible. Par contre, pour le fret, l'élément de réponse, c'est que le fret est moins soumis à des problématiques d'heure de pointe, puisque c'est plutôt des longs parcours avec plutôt des itinéraires avec un trajet régulier, une heure garantie. Donc, le fret ferroviaire, actuellement, ne circule pas en heure de pointe. Il circule en heure creuse, en période de nuit éventuellement s'il n'y a pas de travaux. Donc, là, l'infrastructure en heure creuse est moins limitante pour le développement du fret ferroviaire. Par contre, l'apport du projet avec des aménagements capacitaires, c'est de dire : pour le fret, nous pouvons grâce à ces aménagements complémentaires et le projet LNOBPL offrir un sillon en heure de pointe, ce qui est totalement impossible avec le réseau existant. Mais nous pouvons offrir des sillons sur l'heure de midi. Actuellement, les sillons qui sortent du port de Saint-Nazaire et qui traversent la gare de Nantes passent entre 10 h et 14 h. Nous les voyons traverser la gare de Nantes à ces horaires-là. Ils ne passent pas à 8 h le matin. C'est pour vous dire que nous pouvons développer le fret tout de même sans investir, mais c'est sur des contraintes de plages horaires qui sont limitées.

Pour terminer, le triage de Chantenay, c'est effectivement une solution possible que je n'ai pas précisé tout à l'heure, mais qui fait partie des panels à étudier plus longuement.

Alain RADUREAU, membre CPDP

Monsieur, sur le... ?

Olivier GUIX, CGT Cheminots

Bonjour à tous. Olivier GUIX, représentant CGT des cheminots. Nous avons formulé un cahier d'acteurs qui s'est bien gardé de répondre à l'une des trois propositions, puisqu'effectivement l'objectif est bien de répondre aux besoins de la population. Et donc, nous pouvons retrouver dans chaque proposition certaines pistes, mais il va bien falloir mixer un peu l'ensemble, parce qu'une seule des couleurs, la bleue en particulier, ne répondra pas aux besoins des usagers.

Donc, nous avons tout de même formulé une recommandation, c'est sur le mode de financement. Et la crainte de voir que le projet bleu soit particulièrement adapté pour un PPP (partenariat public privé). Et cela, nous le dénonçons d'entrée. Nous sommes totalement contre, puisque c'est un gouffre financier. Nous le savons. Et pour l'exploitation, en plus, après c'est des coûts d'infrastructure qui sont difficilement supportables pour les autorités organisatrices.

Deuxième point. Effectivement, nous n'avons pas voulu fermer la porte non plus à la fameuse ligne Nantes – Châteaubriant, n'en déplaise à Monsieur BONTEMPS. Et je tiens à lui rappeler tout de même qu'il n'y avait pas unanimité sur le dossier tram-train, puisque nous nous sommes toujours opposés à ce mode d'exploitation. Effectivement, nous pouvons tout à fait comprendre que les usagers étaient heureux de voir une ligne ferroviaire fermée se rouvrir, mais qu'en aucun cas ce mode d'exploitation ne pouvait répondre de façon pertinente à un transport de plus de 65 km. Et quand on nous a parlé tout à l'heure de vision globale, nous aurions aimé à l'époque effectivement qu'il y ait une vision globale de la liaison Nantes – Rennes. Nous en sommes tout à fait conscients et en tout cas nous en avons la certitude : il faudra, Monsieur BONTEMPS, défaire ce qui a été mal fait à un certain moment.

Alain RADUREAU, membre CPDP

Merci pour cet avis qui, *a priori*, n'appelle pas forcément de réponse. Monsieur ? Et ensuite, Madame derrière.

Michel PERRIER

Michel PERRIER. Je voudrais poser des questions un peu à tout le monde d'ailleurs.

Alain RADUREAU, membre CPDP

Vous respectez le délai, parce que je vous ai à l'œil, vous.

Michel PERRIER

Je n'ai pas commencé.

Alain RADUREAU, membre CPDP

Je prends mes précautions.

Michel PERRIER

Je suis assez content de la présentation des études complémentaires. Puisque je trouve qu'elles ouvrent le débat sur des solutions qui n'avaient pas été étudiées jusqu'à présent. J'aurais des questions pour Monsieur AVET, notamment par rapport au scénario dit S5, puisque là nous avons une durée de trajet de 56 min, un doublement des fréquences possibles avec un coût quand même beaucoup moins élevé que ce qui était dans les scénarios primitifs. La question complémentaire que je voulais poser, c'était par rapport aux espaces agricoles, puisque j'ai bien compris qu'il y aurait là quand même environ 70 km de ligne nouvelle si nous additionnons Rennes – Redon et Savenay – Nantes. Donc, est-ce que nous avons une estimation de la part des espaces qu'il faudrait prendre pour créer ces nouvelles lignes, puisque c'est un élément quand même, dans le débat public, qui me paraît important ?

Par rapport à Monsieur FOURAGE, j'étais intéressé par ce qu'il a dit, même si je ne partage pas la totalité. J'ai une question précise. Nous voyons bien depuis le débat public, il y a la question de l'AGO, et donc *a contrario* il y a la question de la desserte ferroviaire de Nantes Atlantique. Elle est possible. Je pense que tout le monde est d'accord là-dessus. Et j'aimerais bien savoir si aujourd'hui nous pouvons avoir une estimation financière de ce coût.

Sinon, j'ai une question pour Monsieur GODART. Il a parlé tout à l'heure de la possibilité, dans le cadre du contrat de projet État région Bretagne, d'une amélioration de la ligne entre Brest et Quimper. Cela ne peut être qu'une bonne chose. À titre de comparaison, j'aimerais qu'il nous dise quels sont les objectifs de cette amélioration de la liaison entre Brest et Quimper, à la fois en termes de durée de trajet et en termes de fréquence et pour quel coût.

Puis, dernière question, mais je l'avais déjà posée à Rennes dans le cadre des études socioéconomiques. Tout à l'heure, quelqu'un a parlé des futurs autocars. Il y a un élément qui n'est jamais pris en compte non plus aujourd'hui, c'est y compris sur la liaison Nantes – Rennes le développement du covoiturage d'une manière très importante et qui, aujourd'hui, représente un nombre de voyageurs qui n'a pas accès au train très important.

Cela fait quatre questions.

Alain RADUREAU, membre CPDP

Merci. Je me retourne vers les personnes qui avaient été interrogées. Je pense qu'à la première question sur la consommation d'espace, vous ne l'avez pas étudiée jusque-là.

Jean-Christian AVET, Systra

Je ne pourrai malheureusement pas répondre sur ce point. À ma connaissance, cela n'a pas été étudié dans le cadre des études complémentaires.

Alain RADUREAU, membre CPDP

Je pense que la réponse standard de la consommation de 12 hectares par km est celle qui, en l'état actuel des études, s'impose. Il faudra affiner pour aller plus loin. Monsieur FOURAGE ?

Bernard FOURAGE, association Nexus

Je peux donner rapidement une fourchette, parce que si nous voulons faire la desserte de Nantes Atlantique, il y a un travail à faire depuis, *grosso modo*, uniquement Mangin vers l'aéroport lui-même. Donc, la ligne est existante. Nous pouvons faire des phasages, nous pouvons le faire avec de la voie unique au départ. Il y aurait une électrification à faire.

Je dis rapidement une fourchette de 12 à 20 millions d'euros à peu près. Et donc, je souhaite véritablement que nous puissions travailler avec RFF au niveau de l'étoile ferroviaire et qu'il y ait des discussions techniques publiques RFF, parce que le public a aussi une vie à avoir, et nous ne voulons pas être tellement mêlés au débat politique. Nous ne sommes pas là... le public n'est pas en campagne électorale pour justifier telle chose et telle chose ou pour préparer telle chose et telle chose. Donc vraiment, RFF, Systra, je fais un appel vers vous pour pouvoir parler avec le public. Et vous savez, il y a peut-être de bonnes idées dans la salle quelques fois. C'est d'abord les faire passer avant qu'il y ait la consigne du grand leader charismatique qui a une idée, une vision qui nous coûte très cher. Je dis cela parce que nous sommes entre nous.

Alain RADUREAU, membre CPDP

Deux bonnes introductions à la suite de notre réunion, à laquelle nous allons arriver très vite. Mais avant, je vous laisse le temps de répondre et je prends la dernière question de Madame juste après.

Arnaud GODART, RFF, mission LNOBPL

Je me permets juste de répondre à cette sollicitation puisqu'effectivement nous sommes ouverts à toutes les opportunités pour améliorer nos projets et réfléchir sur l'amélioration du réseau. C'est très clair.

Votre question, Monsieur, sur Brest – Quimper. Nous sommes sur un objectif essentiellement de densification de l'offre. De mémoire, nous devons avoir 6 aller-retour et l'objectif serait de passer à 9 aller-retour. Je travaille de mémoire et sans filet, vous me pardonnerez. Et en termes de temps de parcours, nous sommes aujourd'hui à peu près 1 h, un peu plus. Je crois que l'objectif de temps de parcours n'est pas le premier objectif. C'est d'abord la densité de l'offre comme je viens de le rappeler. En termes de coûts, nous sommes entre 70 et 100 millions d'euros, qui doivent être affinés.

Alain RADUREAU, membre CPDP

Merci. Donc, la dernière question de cette séquence pour Madame.

Élisabeth GUIST'HAU

Bonsoir. Élisabeth GUIST'HAU, simple citoyenne. Je suis consciente du travail que ce dossier a nécessité. Aujourd'hui, la commission de débat public, si elle a fait à son travail, aboutira à des conclusions modulées, notamment celle qui inclut un trajet sans passer par AGO, qui n'était pas initialement prévu. Mon interrogation concerne l'avenir. Vu que les collectivités, et pas seulement les collectivités régionales, mais beaucoup de collectivités, ont toutes déjà voté pour le scénario bleu, comment – et c'était toutes le même, c'est bizarre – pourront-elles intégrer les conclusions de votre débat public, de notre débat public ? Quelle structure en réseau est prévue demain pour que nous puissions répondre aux besoins des usagers ? Parce que ces conclusions seront sans doute différentes vu que nous avons tout de même débattu et ouvert pas mal de nouvelles pistes. Alors, ce n'est peut-être pas une question, mais c'est au moins une très forte interrogation que, je pense, beaucoup de gens se posent. Qui décidera *in fine* ?

Alain RADUREAU, membre CPDP

Peut-être un point concernant la Commission particulière du débat public et son rapport. Je l'ai dit tout à l'heure, mais je le répète, le rapport de la Commission du débat public est un compte-rendu du débat qui synthétise les arguments et propositions qui ont été faits, mais qui, en aucun cas, je dis bien en aucun cas, ne se prononce en faveur d'une solution ou d'une autre. Ensuite, et c'est la phase suivante, RFF, en concertation avec les partenaires qui sont les siens, décidera de la suite qu'il souhaite donner en fonction des avis que vous avez émis et des remises en cause que ces avis peuvent provoquer par rapport à leurs propres travaux. RFF décidera de la suite qu'il donne au projet.

Je rappelle quand même, parce que ce n'est peut-être pas évident pour tout le monde, mais quand nous regardons les débats publics qui se sont déroulés dans le passé, nous nous apercevons qu'il y a une proportion très significative de débats publics qui ont conduit à l'abandon des projets et une proportion très significative de débats publics qui ont conduit à des transformations des projets. Donc, je crois que, même si le débat public n'est pas une procédure décisionnelle au sens administratif ou politique du terme, la remise en cause que cela représente, le questionnement approfondi qui a été le vôtre tout au long de ce débat peuvent conduire à certaines remises en cause. Je ne sais pas si ce sera le cas, mais cela fait partie du champ des possibles.

LNOBPL – Liaisons ferroviaires Bretagne-Loire

Je vais donc enchaîner sur la dernière séquence de ce débat. Dernière séquence qui est consacrée à des choses qui concernent un demain un peu plus proche que le projet LNOBPL, puisqu'il nous a paru intéressant de revenir un peu sur le problème de l'étoile ferroviaire de Nantes. Je vais donc donner la parole à RFF. Puis, je vous redonnerai un tout petit peu la parole, mais pas très longtemps, parce que nous avons déjà atteint les limites théoriques de la réunion. Puis, je demanderai ensuite à RFF de nous présenter les modalités qu'ils envisagent pour une éventuelle concertation post débat.

Arnaud GODART, RFF, mission LNOBPL

J'invite Marc-Antoine BERTRAN DE BALANDA à présenter le schéma directeur nœud de Nantes.

Marc-Antoine BERTRAN DE BALANDA, RFF

Bonsoir. Nous allons vous présenter ce soir le nœud de Nantes. RFF a lancé en 2013 un grand plan de modernisation du réseau. C'est que nous appelons le GPMR. Avec l'appui de SNCF Infra, des équipes de la direction de la circulation ferroviaire, à la demande du ministère. L'objectif de ce plan est de disposer d'un réseau durable conforme aux attentes de ses clients, dans un état technique maîtrisé et en équilibre financier. Il s'intègre complètement avec les recommandations de la Commission Mobilité 21 sur les investissements prioritaires.

Nous avons commencé à travailler sur ce plan. Il est structuré à partir des besoins et des attentes de nos clients en termes de capacité, de régularité, de sécurité, d'accessibilité et de respect de l'environnement. C'est bien une vision globale du système que nous recherchons à travers ce plan, qui est la base de la réflexion avec la prise en compte de l'ensemble des composantes qui sont l'infrastructure, la desserte, les horaires, notamment le cadencement, les conditions d'exploitation, le matériel roulant et les aspects entretien, remisage de ce matériel roulant. Tout cela constitue une vision globale du système que nous intégrons dans nos réflexions. Et ce, en concertation étroite avec l'ensemble des intervenants, notamment les autorités organisatrices des transports. Et cette réflexion, nous la menons sur plusieurs horizons, aussi bien à l'horizon 2017 pour la mise en œuvre du cadencement, mais c'était un peu des coûts partis, nous répétons un peu ce qui avait été lancé, que pour l'horizon 2030 et au-delà.

Au niveau territorial, le grand plan de modernisation du réseau se décompose en un schéma directeur pour l'axe structurant Nantes – Angers – Paris et en un schéma directeur pour le nœud de Nantes que nous allons vous présenter aujourd'hui. Ici, je vous ai présenté une carte de ce que nous considérons comme le périmètre de réflexion du nœud de Nantes. Vous voyez les 5 branches de l'étoile. Et donc, le schéma directeur va jusqu'aux extrémités des terminus périurbains sur chacune de ces 5 branches. Donc, Nantes – Ancenis, Nantes – Nort-sur-Erdre, Nantes – Clisson, Nantes – Sainte-Pazanne et Nantes – Savenay.

Ce qu'il faut faire attention, c'est que chacune de ces branches a ses caractéristiques. Donc, il peut y avoir de la simple voie, de la double voie, des branches électrifiées, d'autres qui ne le sont pas, des systèmes de signalisation différents. Dans la réflexion, il faut bien avoir cette composante-système à l'esprit. Et il ne suffit pas d'avoir un trait tout simple pour relier un point A à un point B. Il y a des caractéristiques techniques à respecter et une vision système à avoir.

Donc, nous allons zoomer sur la partie centrale, ce que nous appelons le cœur de nœud. Avec cette carte, nous voyons bien les contraintes inhérentes pour nos tracés des circulations. Ce que vous pouvez observer, c'est qu'il n'est pas possible par exemple de tracer des trains qui relient Ancenis à Clisson. Il y a certains tracés qui sont impossibles. Nous voyons également l'orientation est / ouest de la gare de Nantes aujourd'hui. Et donc, nous, dans l'organisation des circulations, nous privilégierons des circulations est / ouest qui n'aient pas à cisailer l'ensemble des gares. Les diamétralisations en nord / sud ne pourront pas être réalisées en passant par la gare de Nantes. Ce qu'il faut également bien retenir en voyant le schéma général, c'est que pour nous un nœud fonctionne bien lorsque les quais sont disponibles pour l'ensemble des circulations prévues. Dans la construction générale du système, dans le système global, nous allons veiller à minimiser les mouvements techniques qui consistent à alimenter les quais avec des rames vides et à les faire repartir avec des rames vides. L'essence de la réflexion, c'est d'éviter au maximum les mouvements techniques qui viennent un peu parasiter le système. Et donc, c'est en ce sens que nous allons chercher à moderniser un peu l'exploitation.

Enfin, pour finir sur cette carte, ce que je voulais vous dire, c'est que chaque circulation – il y a environ 400 trains par jour de voyageurs qui circulent sur Nantes – est construite avec un itinéraire propre. Et cet itinéraire est créé à partir du poste

LNOBPL – Liaisons ferroviaires Bretagne-Loire

de commande. Et à chaque nouvelle circulation, il faut modifier l'itinéraire. Donc, le poste de commande du nœud de Nantes est vraiment un point névralgique, sur lequel nous allons revenir un peu plus tard.

Notre étude schéma directeur gare de Nantes a consisté d'abord à élaborer un diagnostic, à essayer de voir comment cela fonctionnait et essayer de repérer les faiblesses de fonctionnement du système dans une vision globale. Comme je vous l'ai dit, un nœud qui fonctionne bien, c'est un nœud dans lequel les circulations peuvent s'enchaîner les unes derrière les autres en respectant les horaires. C'est le principe de régularité. Et pour lequel, en cas d'incident, nous puissions prévoir un retour à la normale rapide. C'est le principe de robustesse. Donc, nous allons vraiment nous attacher à respecter ces deux principes-là de régularité et de robustesse et à arranger les circulations pour que cela se passe au mieux. Comme je vous l'ai dit, le poste de commande est quand même un point névralgique. Et pour nous, il ressort de l'analyse que si nous voulons ajouter de nouvelles dessertes, ajouter des circulations ou tout simplement améliorer la régularité, il est nécessaire de le moderniser. Un de nos éléments de diagnostic, c'est vraiment de travailler sur le poste de Nantes, et ce, avant les liaisons LNOBPL.

Nous avons également, comme je vous l'ai dit tout à l'heure, diagnostiqué qu'il fallait moderniser l'exploitation en minimisant les mouvements techniques. Pour cela, il y a des améliorations qui doivent être prises pour essayer soit de diamétraliser, soit de faire des accueils sur voie occupée. Dans ce genre d'évolution, de modernisation de l'exploitation, nous devons essayer d'apporter des solutions pour minimiser les mouvements techniques. Enfin, la dernière question qui touche le diagnostic, c'est dans nos réflexions. Il faut toujours avoir à l'esprit que les emprises ferroviaires sont quelque chose d'important qu'il faut préserver. Et dans les réflexions, nous cherchons toujours à maintenir les emprises dans la perspective de projets futurs. Donc, c'est dans cet esprit-là que dans le projet du pôle d'échange de Nantes, nous nous réservons la possibilité de créer ce quai supplémentaire dont nous avons parlé pour les liaisons LNOBPL.

Les grands enjeux que nous avons identifiés dans le cadre de notre schéma directeur, nous les avons classés en trois catégories suivant les différents horizons. Pour l'horizon 2017, nous avons clairement engagé une amélioration de la capacité du système en lançant les opérations de redécoupage de bloc dont nous avons parlé, d'aménagement des terminus techniques d'Ancenis, de séparation des flux entre les flux qui vont vers Sainte-Pazanne, les flux qui vont vers Clisson, et d'aménagement du terminus de Clisson. L'ensemble de ces aménagements procure un gain de capacités et permet d'envisager la mise en service du cadencement en 2017, avec des perspectives de circulation périurbaine à la demi-heure sur chacune des branches. Donc, c'est déjà quelque chose de très bien. Aux horizons entre 2017 et 2030, nous considérons que sur l'axe Nantes – Angers, sur l'ensemble des axes, nous arrivons un peu au bout de ce que nous savons faire en termes d'augmentation des capacités, que le cran d'après ce sera plutôt LNOBPL. Par contre, nous allons nous attacher à augmenter, à améliorer la régularité et la robustesse de nos dessertes, à faire en sorte que le nœud fonctionne mieux. Donc, en s'attachant à moderniser le poste, en s'attachant à revoir les conditions d'exploitation dans la gare pour que tout devienne un peu plus fluide qu'aujourd'hui.

Ensuite, au-delà de l'horizon 2030, nous réfléchissons à de nouveaux enjeux que sont les progrès techniques procurés par le RTMS, qui est un système de signalisation plus moderne, qui permet un suivi dynamique des trains et qui, là, permet un saut de capacité. Mais là, c'est à l'horizon bien au-delà de 2030 et qui nécessite également d'équiper les matériels roulants de composants spécifiques. Également, la commande centralisée du réseau, ce que nous appelons le projet CCR, va permettre d'améliorer la régularité et la robustesse de nos dessertes. Enfin, à l'horizon au-delà de 2030, la réflexion sur les dessertes au quart d'heure pour être vraiment engagés.

Pour être un peu plus concrets sur les projets qui sont pris en réflexion en cours, qui sont actuellement en étude ou au stade de réflexion, nous avons vraiment cité ici l'ensemble des projets. Comme vous pouvez vous en rendre compte, ces projets sont vraiment d'un nombre assez conséquent à différents horizons. Ce qu'il est surtout important de retenir, c'est que chaque projet est intégré à la vision globale. Nous ne déroulons pas chaque projet indépendamment les uns des autres. Nous réalisons vraiment ces projets en cohérence les uns avec les autres, avec la concertation adaptée et sans oublier personne. Nous voyons par exemple des mesures en faveur du développement du fret.

Je ne reviendrai pas sur le détail des projets, mais je suis prêt à répondre à vos questions s'il y en a quelques-unes. Merci.

Alain RADUREAU, membre CPDP

Merci. Comme il est très tard, je prendrai juste une ou deux questions précises sur ce dont il vient d'être traité. Pour le reste, je vous demande de renvoyer vos questions à notre site internet, comme d'habitude. Est-ce qu'il y a des questions précises sur ce problème de l'aménagement de l'étoile de Nantes ? Je vais prendre Monsieur là-bas.

Jacques TESTARD, EELV

Merci. Jacques TESTARD, citoyen. Compte tenu de votre indépendance d'esprit, je suis quand même surpris, nous l'avons vu sur le plan, qu'il y avait un petit appendice qui allait vers Nantes Atlantique. Vous avez parlé de Sainte-Pazanne, vous avez parlé d'Ancenis. Mais c'est quand même surprenant que vous n'ayez jamais pensé à étendre la voie qui existe d'ailleurs jusqu'à Nantes Atlantique. C'est quand même surprenant.

Alain RADUREAU, membre CPDP

Vous souhaitez répondre ?

Arnaud GODART, RFF, mission LNOBPL

Je pense que c'est important de rappeler que Réseau ferré de France gère l'infrastructure, mais que nous répondons à des besoins de desserte exprimés par les autorités organisatrices de transport avant tout.

Alain RADUREAU, membre CPDP

Allez, une autre question. Monsieur, là-bas.

Jean-Marie LAVAUX, Collectif transports à Nantes

Oui, je suis intervenu tout à l'heure pour poser la question du prolongement de Nantes État vers l'ouest. Alors, je vois avec intérêt qu'il est question de préserver les emprises foncières pour une évolution future. Et je souhaite fortement que Nantes Métropole, la région, RFF défendent absolument les emprises ferroviaires dans le bas Chantenay et sur l'île de Nantes. Aujourd'hui, effectivement, je sais bien qu'il y a un blocage politique. Que je sache, Monsieur Jean-Marc AYRAULT est toujours vivant, mais il n'était pas le seul à bloquer cette situation pour l'aménagement urbain de l'île de Nantes et Malakoff. Et donc, je ne partage pas l'avis de tous ici sur le tram-train. Moi, j'espère qu'il réussira et je pense qu'il peut être une opportunité pour l'avenir, pour les circulations périurbaines. Et je crois qu'il faut absolument défendre ces emprises. Un petit détail : vous avez oublié aussi le petit bout de Carquefou. Il me semble que cela peut faire une diamétrale Carquefou – Gouaille très intéressante. Il y a quand même quelques petits défauts dans votre présentation.

Alain RADUREAU, membre CPDP

Est-ce que vous souhaitez répondre ?

Arnaud GODART, RFF, mission LNOBPL

Une réponse générale pour dire que cela vit et effectivement il y a des projets, parmi ceux que vous citez, qui peuvent apparaître, qui doivent être mieux identifiés. Nous avons vu – Marc-Antoine l'a précisé – des projets en cours, des projets à l'étude. Et dans les projets à l'étude, effectivement, cela vit. Donc, c'est une photo à un instant T.

Alain RADUREAU, membre CPDP

Je donne la parole à Monsieur FOURAGE qui la demandait, mais comme il est derrière moi, je ne le vois pas. Donc, vous avez, je crois, une question à poser. Et nous allons enchaîner sur la partie suivante, parce qu'il est vraiment tard.

Bernard FOURAGE, association Nexus

C'est juste pour confirmer que notre étude est prête et nous souhaitons en parler avec RFF, y compris en présence du public, des citoyens lambda. Mais il n'y a plus le temps et ce n'est pas le moment du débat, mais nous sommes prêts.

Alain RADUREAU, membre CPDP

Merci. Il est 22 h 15. Nous avons encore un tout petit bout, donc vraiment gardez vos questions pour le site internet. Je vous assure que nous y répondrons. Peut-être pas avant la fin du débat, mais nous y répondrons de toute façon.

Le dernier point qui était à l'ordre du jour, c'était d'aborder ce que pourrait être la concertation post débat, parce que les échanges avec le public ne s'arrêtent pas au débat public normalement dans un projet de cette ampleur. Donc, je redonne la parole à RFF en vous demandant d'être aussi brefs que possible, compte tenu de l'heure.

Arnaud GODART, RFF, mission LNOBPL

Marie-Paule HENNUYER, notre chargée de concertation.

Marie-Paule HENNUYER, RFF

Bonsoir. Je vais m'efforcer d'être rapide. Sachant que nous aurons l'occasion de revenir sur ces aspects de l'après-débat au cours de la réunion de la semaine prochaine. Juste pour rappeler ce qui a déjà été dit en ouverture : à la suite de ce débat, il va se passer deux temps. Dans un premier temps, CNDP et CPDP vont rédiger respectivement un bilan et un compte-rendu des débats. Elles ont pour cela deux mois. Et ensuite, RFF aura trois mois pour apporter la décision sur la suite qu'il envisage de donner au projet. Ce qui veut dire que c'est globalement cinq mois après la clôture du débat que nous connaissons la décision de RFF. Cette décision tiendra compte bien évidemment de tout ce qui s'est dit, des contributions, des contre-expertises, des avis, des questions.

Et quelle peut être cette décision ? Elle est de plusieurs ordres possibles. L'abandon du projet n'est pas à exclure. Nous pouvons également décider de poursuivre sur l'un des scénarios qui avait été soumis au débat public. Nous pouvons poursuivre également les études sur un scénario qui serait apparu dans le cadre du débat, qu'il émane des expertises complémentaires ou qu'il émane même des propositions, des suggestions du public. Puis, il y a une autre possibilité également qui est de poursuivre, d'approfondir certains aspects avant de décider d'un scénario sur lequel nous approfondirions les études en vue de l'enquête publique.

Je laisse tomber le premier cas. Mais dans les trois autres cas, la démarche de RFF consiste à travailler en concertation continue avec l'ensemble des parties prenantes. Je voudrais ajouter quand même que l'expérience – et vous pouvez vérifier – nous sommes aujourd'hui, RFF, au 14^e débat public, donc 14 projets. Les 13 projets qui ont précédé ne sont pas sortis indemnes du débat. Cela veut dire que systématiquement dans la décision de RFF, il y a eu une prise en compte, un enrichissement, une modification par rapport au scénario qui était initialement soumis au débat public.

Notre manière d'envisager la concertation rentre dans un cadre qui a vocation à permettre l'expression la plus large possible, j'allais dire dans un cadre organisé, où nous allons de toute façon retrouver une gouvernance du projet qui est constitué des partenaires qui cofinancent le projet, les études de RFF, de l'État, mais qui est alimentée par le résultat de la concertation. La concertation a pour objectif d'apporter des angles de vue, des positions qui vont orienter les études, qui vont conduire à approfondir certains thèmes et le résultat de ces études sera ensuite apporté au Comité de pilotage, au Comité technique, qui en final prendront la décision de poursuivre ou pas.

Cette concertation est basée sur une charte de la concertation. RFF est à ma connaissance le seul maître d'ouvrage qui s'est doté d'une charte de la concertation qui comporte six engagements. Ces six engagements sont publics – vous les retrouvez sur le site de RFF, vous pouvez aller en prendre connaissance. Et avant de commencer toute concertation sur un projet précis, nous travaillons d'abord sur une charte spécifique de la concertation qui, bien évidemment, s'appuie sur les engagements nationaux, mais qui a vocation à définir précisément, compte tenu de la phase dans laquelle nous allons nous trouver, quels vont être les interlocuteurs, quels vont être les moyens, quels vont être les outils, les techniques que nous allons utiliser pour favoriser l'expression de tous et pour faire en sorte qu'au final, le projet final soit le résultat d'une véritable coconstruction ou en tout cas d'une véritable écoute et prise en compte des besoins.

Alain RADUREAU, membre CPDP

Merci. Sur ces perspectives de poursuite des échanges, je vais mettre fin à cette 16^e séance du débat public. Il me reste d'abord à vous remercier pour la qualité de vos interventions et de votre écoute, à vous convier à la réunion de mardi prochain qui a lieu à Rennes, mais que vous pourrez suivre, je l'espère, sur internet et à vous rappeler que le débat se

poursuit toujours sur le site internet, sur lequel vous pouvez poser des questions, émettre des avis et aussi continuer à vous informer sur le projet. Merci, bonne soirée à tous.

(Clôture de la réunion à 22 h 22)

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