

**LNOBPL – Liaisons ferroviaires Bretagne – Loire****SYNTHÈSE DE LA RÉUNION THÉMATIQUE « Service ferroviaire »  
Lorient, le 14 octobre 2014, 19 h 00 à 22 h 00****En tribune****Commission particulière du débat public :**

Olivier GUERIN, *président*  
Marie-Françoise SEVRAIN, *membre*  
Alain RADUREAU, *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, *chargé des études techniques LNOBPL (RFF)*  
Michel SERGE, *directeur du projet Atlantique 2017 (RFF)*

**Intervenants**

Gérard LAHELLEC, *vice-président en charge de la mobilité et des transports, Conseil Régional de Bretagne*  
Gérard GUYON, *président de la Fédération Nationale des Associations d'Usagers des Transports (FNAUT) Bretagne*

(Début de la réunion à 19 h 00)

Olivier GUERIN, président de la CPDP, ouvre la réunion et donne la parole à Tristan DOUARD, adjoint au maire de la ville de Lorient, pour un mot d'accueil.

Tristan DOUARD revient sur l'échéance de 2017 et rappelle les enjeux de la LGV et du projet LNOBPL pour Lorient et son agglomération. Il salue la qualité et l'intensité des échanges relatifs au débat public ainsi que l'ensemble des acteurs et participants.

#### Présentation du débat public

Alain RADUREAU membre de la CPDP, présente les modalités du débat public, qui porte sur l'opportunité, les objectifs et les grandes caractéristiques du projet. *Ces modalités sont détaillées dans le verbatim.*

#### Présentation du projet et des scénarios

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

#### Questions

Yves ROBIN (usager) demande quel est le coût du débat public ainsi que celui des recherches associées au projet.

Olivier GUERIN distingue le budget dédié au débat public, d'environ 1,5 million d'euros, qui inclut la location des salles, la communication au sens large, l'administration. Il précise que les membres de la CPDP sont indemnisés par la Commission Nationale de Débat Public (CNDP) tandis que la logistique du débat est prise en charge par RFF.

S'agissant du coût des recherches associées au projet, Arnaud GODART rappelle que le projet est porté par les régions Bretagne et Pays de la Loire, l'État, les métropoles de Brest, Rennes et Nantes et RFF. Le budget dédié aux études, qui ont commencé en 2010, est de 3,6 millions d'euros.

Michel BARAER (usager) explique avoir des difficultés à évaluer le gain de temps produit par la LGV. Il remarque que les trains les plus rapides mettent actuellement 3 heures 40 pour aller de Lorient à Paris, mais observe que les gains de temps sont variables (parfois d'une vingtaine de minutes) en fonction des documents ou des intervenants.

Michel SERGE explique que les temps de parcours sont fonction des politiques d'arrêt décidées pour les trains qui desserviront Lorient. Ces éléments sont en cours de construction avec les autorités organisatrices de transport et le transporteur (SNCF). S'agissant plus spécifiquement de Lorient et des villes situées à l'ouest de Rennes, le principe retenu dans la construction horaire repose sur des trains directs de Paris à Rennes. Au-delà de Rennes, les trains assureront des dessertes (Redon, Vannes, Lorient sont citées).

Benoît FORMSTECHECER récapitule les différentes hypothèses : avec la LGV réalisée, le gain de temps est de 37 minutes, en tenant compte d'un TGV roulant à 320 km/h. Les TGV roulant actuellement à 300 km/h, le gain est plutôt de 40 minutes. Il note ensuite que les aménagements des axes Rennes-Brest et Rennes-Quimper feront gagner quelques minutes complémentaires. Ces hypothèses tiennent également compte de la performance des matériels à l'horizon 2030.

Patrice BOUDET (usager) s'étonne que les liaisons nord-sud de la Bretagne ne soient pas prises en compte dans les scénarios proposés (excepté le scénario vert). Il évoque par exemple la liaison Brest-Quimper ou les liaisons nord-sud (Saint-Brieuc-Lorient ou Saint-Brieuc-Auray).

Arnaud GODART rappelle que le projet LNOBPL ne résume pas l'ensemble des actions ferroviaires. RFF et ses partenaires étudient des projets sur certaines liaisons citées par Patrice BOUDET : la liaison Brest-Quimper fait l'objet d'études pour être inscrite dans le prochain Contrat de Plan Etat-Région (CPER). Des travaux sont actuellement menés sur Guingamp-Carhaix et des maîtrises foncières ont eu lieu pour déployer d'autres projets.

Kilian GASTINGER (usager) demande si la région peut se permettre de dépenser plusieurs milliards d'euros pour gagner quelques minutes de temps de trajet vers Paris. Il observe que la région pourrait utiliser cet argent pour des projets

## LNOBPL – Liaisons ferroviaires Bretagne-Loire

transversaux plus à même de développer l'économie bretonne et la cohésion territoriale. Il évoque les liaisons Brest-Quimper et Nantes-Rennes (passant par Châteaubriant) et déplore qu'en l'état, ce projet renforce l'asservissement du territoire breton à Paris.

Alain RADUREAU rappelle qu'une expertise indépendante va porter sur l'utilisation de ligne Nantes-Rennes par Châteaubriant.

Gérard LAHELLEC indique que l'objectif de 2017 n'est pas d'asservir la Bretagne à Paris, mais de concrétiser le désenclavement du territoire breton. Il ajoute que la concrétisation de la perspective de 2017 (LGV) ne répondra pas à tous les besoins. Il cite notamment les rapprochements nécessaires entre Rennes et Nantes, Quimper et Rennes, Quimper et Nantes, Brest et Rennes. Gérard LAHELLEC déclare que l'enjeu n'est pas d'aller « plus vite », mais bien de moderniser les infrastructures pour faire rouler les trains plus vite et permettre à un plus grand nombre de trains de circuler. Il rappelle que la Bretagne n'est plus capable de répondre à la croissance de la demande en matière de transport ferroviaire. Au chapitre des coûts, Gérard LAHELLEC indique que les collectivités apportent environ un tiers du financement du projet LGV de 2017 (environ 850 millions d'euros sont apportés par la région). Le projet LNOBPL présenterait une échelle de coût comparable, sachant que le budget de la région est d'environ 1,2 milliard d'euros par an.

Dominique FALQUERHO (usager et acteur du tourisme, Lorient) remarque qu'il n'est, en l'état, pas possible d'accéder à une capitale européenne, dans la journée, en avion [au départ de Lorient]. Il évoque ensuite le manque d'accessibilité des trains, notamment pour les groupes de personnes âgées équipées de bagages.

Jean-Philippe DUPONT (directeur régional de la SNCF) déclare que la SNCF doit tenir compte de cette problématique dans le choix des matériels qui seront utilisés à l'horizon du projet. Il lui semble cependant possible d'anticiper les déplacements de groupe et d'anticiper la demande. Jean-Philippe DUPONT déclare que d'ici trois ans, un travail devra être fait avec les acteurs du tourisme pour faire en sorte que le projet LGV bénéficie à l'ensemble des produits touristiques de la Bretagne.

Philippe LADAME (Europe Écologie Les Verts) revient sur les expertises complémentaires demandées sur un scénario excluant l'aéroport de Notre Dame des Landes. Il se demande pourquoi cette hypothèse n'a pas été envisagée initialement par le maître d'ouvrage.

Arnaud GODART déclare la desserte de l'aéroport de Notre Dame des Landes participe de la commande du projet, passée par l'État, les régions Bretagne et Pays de la Loire, les quatre départements bretons, le département de Loire atlantique et les métropoles de Brest, Rennes et Nantes, et RFF. Dans ces conditions, le maître d'ouvrage était tenu de l'intégrer.

Denez DUIGOU (vice-président chargé des déplacements, communauté de communes de Quimperlé) revient sur la shunte de la gare de Rosporden et s'enquiert des raisons qui ont conduit le maître d'ouvrage à l'envisager.

Cédric LEVREL déclare que la section Lorient-Quimper est actuellement plafonnée à une vitesse de 160 km/h. En doublant le réseau existant, il est possible de gagner 5 minutes de trajet par 25 km de lignes nouvelles sur la section. Ces 25 km de lignes nouvelles peuvent se traduire en shuntant Quimperlé, ou en contournant Rosporden. Cédric LEVREL précise que le réseau existant est maintenu avec ces deux options qui complètent le scénario de base.

#### Présentation des apports du projet vis-à-vis du service ferroviaire

Benoît FORMSTECHEr rappelle que les principaux leviers du service ferroviaire relevant de RFF sont les temps de parcours, la fréquence et les horaires. Les autres services (confort, accessibilité) sont du ressort des opérateurs de transport. Il explique ensuite que la première composante du déplacement repose sur l'accessibilité de la gare, donc sur la gestion de l'intermodalité et la création de pôles d'échanges multimodaux. Benoît FORMSTECHEr présente ensuite divers exemples de temps de trajet Lorient-Paris (actuellement de 3 h 55 à 4 h 15) et explique que le premier levier de RFF en 2017 portera sur l'amélioration des correspondances. Cette amélioration, notamment en gare de Rennes, se concrétisera par « un rendez-vous ferroviaire » favorisant les échanges entre les différents trains, qui seront tous présents physiquement dans la gare lors d'une même plage horaire. Par ailleurs, le projet LNOBPL permettra d'apporter des gains de capacité, soit l'ajout de trains supplémentaires. Benoît FORMSTECHEr conclut son intervention sur le lien

entre les possibilités permises par l'infrastructure et les besoins réels du territoire et des partenaires (Autorité Organisatrice de Transport, Collectivités).

#### Intervention de Gérard LAHELLEC, vice-président du Conseil régional, en charge de la mobilité et des transports

Gérard LAHELLEC rappelle en préambule que les différents projets ferroviaires (LGV et LNOBPL) sont portés par les collectivités territoriales, notamment le Conseil régional de Bretagne. Ces projets visent le développement des usages et l'un des premiers axes de la LGV de 2017 sera de développer la complémentarité TER/TGV. Gérard LAHELLEC observe ensuite que le rapprochement de la pointe bretonne à Paris tout en assurant une desserte dans le plus grand nombre de communes possible implique de renforcer la capacité. Il annonce qu'en 2017, la desserte de la pointe bretonne bénéficiera de quatre allers-retours de TGV en plus. Il précise que les gares actuellement desservies par les TGV continueront à l'être. Par ailleurs, les gains de temps seront maximisés pour les trains provenant de l'ouest de Rennes. Dans ces conditions, le temps de trajet vers la pointe bretonne sera amélioré d'environ 45 minutes. Au chapitre des services, Gérard LAHELLEC déclare que toutes les gares font actuellement l'objet de modernisation. L'objectif de la région est de mener à bien les projets en cours pour favoriser les interconnexions futures entre les gares (modernisation, trains neufs, etc.) Gérard LAHELLEC conclut son intervention sur les scénarios présentés, notamment bleu et mauve, qui répondent à une ambition publique et sont à ce titre justifiés d'un point de vue financier.

#### Intervention de Gérard GUYON, président de la Fédération Nationale des Associations d'Usagers des Transports (FNAUT)

Gérard GUYON annonce que la FNAUT est favorable au développement des principaux axes ferroviaires sur l'ensemble du territoire national, à condition que ces développements soient accessibles, d'un point de vue commercial (la FNAUT déplore la complexification du système commercial proposé par la SNCF) et s'accompagnent d'une augmentation des liaisons (Gérard GUYON cite Saint-Brieuc-Lorient), notamment à l'ouest du territoire breton. Pour la FNAUT, le projet ferroviaire doit prioritairement concerner la restructuration du réseau ferré breton : toutes les villes de 10 000 habitants doivent bénéficier d'une voie ferrée (il évoque notamment Fougères). S'agissant de l'objectif Rennes-Nantes, Gérard GUYON remarque qu'il existe déjà un parcours passant par Blain et Bellay. Il explique ensuite que pour la FNAUT, la desserte de Notre Dame des Landes est sans intérêt (la FNAUT est opposée au projet). Gérard GUYON s'étonne ensuite de ne voir aucune desserte de villes comparables à Rennes et Nantes (il évoque Nantes-Poitiers) et conclut son intervention sur le fait que le scénario privilégié par la FNAUT est le scénario vert, avec l'option de passage au nord de la Vilaine.

#### Questions et avis

Aude LE GUEN (conseillère régionale) remarque que le scénario mauve instaurera une concurrence entre les TER et les TGV, qui rouleront sur les mêmes voies. En revanche, les scénarios bleu et vert éviteront ce phénomène de concurrence par le maintien des anciennes lignes, à condition que ces dernières soient entretenues. Elle demande ensuite ce qu'il adviendra de la ligne Redon-Nantes si le scénario vert est privilégié.

Benoît FORMSTECHEr déclare que le scénario mauve permet de gagner de la capacité, car de petites sections de lignes nouvelles doublent la ligne classique sur les sections les plus chargées. Cela contraint toutefois la capacité, car ces zones doublonnées restent très réduites. S'agissant du réseau existant, Benoît FORMSTECHEr assure qu'il sera maintenu dans tous les scénarios.

Gérard LAHELLEC précise qu'il n'y aura pas de spécialisation des lignes.

Philippe LADAME déclare que l'axe Rennes-Nantes ne doit pas être renforcé au détriment du reste de la Bretagne. À son sens, les liaisons transverses doivent être privilégiées.

Christian PELTIER (CGT Auray) souscrit à l'intervention de Philippe LADAME et explique que le projet doit bénéficier à l'ensemble des Bretons. Il s'étonne que sur l'axe Auray-Saint-Brieuc, aucun des scénarios ne repose sur l'utilisation des

## LNOBPL – Liaisons ferroviaires Bretagne-Loire

infrastructures et du foncier existant. Christian PELTIER évoque ensuite la complémentarité entre le ferroviaire et la voiture, puis note l'absence de mention du fret dans le projet.

Alain RADUREAU rappelle qu'une expertise complémentaire sur le fret est en cours. Deux réunions sont également prévues sur le sujet.

Arnaud GODART réitère le fait que ce projet ne doit pas être opposé aux autres projets et travaux actuellement menés par RFF. Il rappelle que des réflexions sont en cours sur l'amélioration des liaisons existantes, même si la priorité est de travailler sur les zones d'usage les plus importantes.

Benoît FORMSTECHE revient sur la question du fret et déclare que le projet LNOBPL porte avant tout sur le transport de voyageurs. Cela étant dit, les améliorations en termes de capacité permettront de définir un meilleur service pour le fret ferroviaire. Une note d'enjeu sera mise en ligne sur le sujet.

Olivier GUERIN demande si tous les projets (parallèles à la LGV) en cours et à l'étude sont possibles d'un point de vue financier, notamment en perspective du contexte actuel. Il lui semble important que RFF précise les priorités en matière d'amélioration des liaisons existantes avant la création de LNOBPL.

Stéphane LEPRINCE déclare que la priorité de RFF porte sur le réseau existant. Plusieurs travaux sont en cours sur des lignes régionales (Plouaret-Lannion est citée). Par ailleurs, plusieurs CPER doivent être réalisés d'ici 2030 dans des enveloppes comprises entre 200 et 300 millions d'euros par projet. Stéphane LEPRINCE évoque également la signature de contrats d'investissement pluriannuel avec l'État. Il lui semble raisonnable d'envisager que tout ce qui a été présenté sera atteignable sur une échelle de 20 ans à 30 ans.

Gérard LAHELLEC rappelle de son côté que la région est favorable à la concomitance Rennes-Nantes, Rennes-Quimper et Rennes-Brest. Elle exclut cependant toute bipolarité entre Rennes et Nantes qui mettrait de côté les deux tiers de la Bretagne. Si le tronçon commun Rennes-Nantes, Rennes-Quimper, Redon-Rennes permet une mutualisation avantageuse d'un point de vue socio-économique, le nord de la Bretagne ne doit pas être délaissé et doit bénéficier d'un projet d'une envergure comparable [à celle de LNOBPL]

Maryvonne LOISEAU craint que l'objectif de ce projet soit la métropolisation. Elle remarque que sur 6 possibilités d'amélioration présentées dans le document de synthèse du maître d'ouvrage, 3 concernent la liaison Nantes-Rennes. Elle observe ensuite que le fait de placer des infrastructures ferroviaires dans les bassins de population est contraire au principe d'aménagement du territoire (c'est l'inverse qui devrait être fait). Maryvonne LOISEAU craint une concentration des moyens sur l'axe Nantes-Rennes au détriment des autres liaisons bretonnes. Elle met ensuite en perspective l'utilité des lignes et leur rentabilité, notamment pour l'opérateur (SNCF), et remarque que certaines liaisons n'ont pas été créées (à l'ouest du territoire – Brest et Quimper sont cités) alors que des études sont en cours depuis des années.

Stéphane LEPRINCE affirme la volonté de RFF, de l'État et de la région à réaliser en 2017 les travaux des liaisons évoquées par Maryvonne LOISEAU, dans le cadre du prochain CPER. Il rappelle ensuite que le projet porte sur des liaisons nouvelles pour répondre au besoin de développement du territoire (notamment démographique).

Gérard LAHELLEC réaffirme l'idée que la liaison Rennes-Nantes doit être profitable à Quimper et que le nord du territoire doit bénéficier d'un projet d'envergure.

Michel CANIAUX (délégué général de l'association Logistique Transport Ouest — ALTRO) remarque une différence d'une minute de gain de temps entre Rennes et Brest entre le scénario mauve et le scénario bleu, alors que le différentiel de vitesse est de 100 km/h.

Cédric LEVREL explique que ce différentiel s'explique par le fait que le scénario mauve gagne 7 minutes (contre 11 minutes pour le scénario bleu sur ligne nouvelle) et bénéficie d'un aménagement à l'est de Morlaix, qui permet de gagner 3 minutes supplémentaires.

Kilian GASTINGER interroge Gérard LAHELLEC sur la place de la langue bretonne dans l'aménagement des nouvelles gares et dans les trains (signalétique, annonces sonores).

Gérard LAHELLEC lui répond que « le théorème de Plouaret » sera déployé à l'ensemble des gares de Bretagne en matière de signalétique.



## LNOBPL – Liaisons ferroviaires Bretagne-Loire

Jean-Yves LE POULENNEC s'interroge ensuite sur la possibilité, notamment financière, d'amener la LGV à Brest.

Benoît FORMSTECHECHER indique que cela n'a pas été étudié, mais explique que les ratios sont de l'ordre de 15 millions à 17 millions d'euros par km de ligne nouvelle sur les zones peu contraintes et plus de 20 millions d'euros par km sur les zones contraintes.

Tristan DOUARD (adjoint au maire de Lorient) confirme l'intérêt de Lorient pour les enjeux de polyvalence et de mixité des infrastructures (TER-LGV et Fret). S'agissant des options, il explique que la liaison Bretagne-Sud-Nantes (scénario mauve) est importante, car elle présente une ouverture de la Bretagne vers l'Europe. Cette liaison milite par ailleurs pour le renforcement des axes autour de Redon.

Patrice BOUDET demande si la raréfaction de l'argent public va peser dans les choix que RFF sera amené à faire en matière de projet. Il évoque les schémas nationaux d'infrastructure de transport et remarque que les capacités de financement ont pesé sur les choix qui ont été arrêtés pour ces schémas. Il signale en outre que le CPER 2014 n'est toujours pas signé.

Stéphane LEPRINCE déclare que les orientations financières sont du ressort de l'État. Il ajoute que la Commission Mobilité 21 a réorienté la politique de l'État dans le développement du ferroviaire et indiqué que le projet LNOBPL était inscrit dans ces orientations.

Yves ROBIN demande comment les trains inter-cité vont s'intégrer dans le futur réseau et s'interroge sur la concurrence des opérateurs ferroviaires. Il revient ensuite sur les contournements de Quimperlé et Rosporden et demande si ces contournements seront à voie double. Yves ROBIN demande enfin où se fera la connexion avec la ligne nouvelle en cas de ligne directe Rennes-Nantes.

Benoît FORMSTECHECHER explique qu'il n'est pas en mesure de répondre précisément aux questions relatives aux trains inter-cité et aux opérateurs ferroviaires, dans la mesure où le rôle de RFF est d'ouvrir le réseau. S'agissant des contournements, ils seront systématiquement à double voie. Concernant la connexion de la ligne Rennes-Nantes, Benoît FORMSTECHECHER présente différents exemples de raccordements.

Joël BOUGLOUAN dit être favorable à l'augmentation de la capacité, mais témoigne de sa circonspection vis-à-vis des améliorations en matière de gain de temps, qui ne lui apparaissent pas comme une priorité pour les usagers. Il se demande s'il est possible d'envisager le projet sous un angle uniquement capacitaire.

Benoît FORMSTECHECHER fait observer que des aménagements purement capacitaires ne seront pas nécessairement moins onéreux, car ils s'inscrivent dans des configurations parfois extrêmement complexes. Pour illustrer son propos, Benoît FORMSTECHECHER indique qu'il est presque impossible d'ajouter des voies sur la ligne Rennes-Redon.

(Clôture de la réunion à 22h00)